

LOS CAMINOS MEDIEVALES Y SUS PRECEDENTES ROMANOS

ELENA BARRENA OSORO
(Universidad de Deusto. San Sebastián)

Una sesión dedicada a los caminos medievales y sus relaciones con los romanos en esta Semana de Estudios Medievales de Nájera y en un año jacobeo, con el indiscutible protagonismo que tiene por lo tanto la ruta compostelana, parece destinada a enmarcar en el cuadro general de la caminería, al menos nord-peninsular, esa vía medieval que en varios de sus tramos reutilizó calzadas romanas.

Bajo el título de esta intervención y con ese objetivo, cabría presumir que el recorrido que ahora iniciamos pasa en primer lugar por la caminería medieval y se dirige después hacia sus herencias y originalidades respecto a la red viaria romana. La falta de (permítanme la expresión) "infraestructura bibliográfica" suficiente impide que nuestro camino sea tan directo, claro y cómodo. Pretendiendo aproximarnos al mismo destino, arrancaremos de la desigual atención que el tema caminero viene despertando entre los estudiosos de la época antigua y de la medieval, para pasar después por los sistemas de construcción viaria, no menos desiguales, en ambas épocas históricas y detenernos por fin en la problemática existente en torno a los trazados camineros medievales y sus precedentes en época antigua.

LA TEMÁTICA CAMINERA EN LA RECIENTE HISTORIOGRAFÍA

Los estudios medievales hispánicos, hecha la salvedad del Camino de Santiago, se han fijado más en los caminantes que en sus caminos¹. De entre los abundantísimos Congresos, Simposios o reuniones científicas de cualquier tipo celebrados en los últimos años, tan sólo el II Coloquio de Pau, de 1980, abordó directamente la temática caminera a través de "*Les Communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen-Âge*"² y de las no menos numerosas monografías locales o comarcales, tan sólo Galicia y Guipuzkoa han sido objeto de esfuerzos por desentrañar globalmente su entramado viario

1. Sirve de exponente la XVIII Semana de Estudios Medievales de Estella, organizada bajo el tema *Viajeros, peregrinos, mercaderes en el Occidente Medieval*. Pamplona, 1992. Y su muestra detallada en la Aproximación bibliográfica al tema que en esa Semana expuso Susana HERREROS LOPETEGUI, *Idem* pp. 271-341. La excepción, desde la clásica obra de VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA, J.M. y URÍA RIU, J.: *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Madrid, 1949.

2. Actes du Colloque de Pau, 28-29 mars, 1980. Paris, 1981. Los Congresos Internacionales sobre *Caminería Hispánica* que viene organizando el Instituto de Filología del C.S.I.C. sólo tocan tangencialmente a la medieval.

medieval³. Los puentes medievales, por el contrario, sí han despertado un relativo interés, principalmente de signo arqueológico, pero a falta de estudios globales sobre los sistemas viales a los que pertenecen, nos aparecen todavía como elementos de comunicación exentos en el paisaje⁴. No es extraño así que en las síntesis generales sobre la historia de los caminos peninsulares, los de la Edad Media queden eclipsados por la indiscutible brillantez de las obras de infraestructura acometidas por los romanos, por una parte, y por la monarquía borbónica, por la otra, reduciéndose su presentación a esos rasgos generales que, sin muchas profundizaciones, vienen repitiéndose década tras década⁵.

El panorama cambia drásticamente si nos trasladamos a la época antigua, para la que desde hace años se cuenta con detallados estudios sobre las fuentes itinerarias, completos repertorios de caminos y simposios sobre su red viaria en el ámbito global hispano⁶. La excepción en este caso son aquellas comarcas que no hayan sido objeto de atención en algún encuentro científico o publicación en torno a sus comunicaciones en época romana, no encontrándose entre ellas la de La Rioja⁷, ni las provincias vecinas de Navarra, Álava, Burgos, Soria o la región de Aragón⁸. A pesar de todo ello, queda mucho por hacer en este campo, tanto para completar el conocimiento de las vías romanas propiamente dichas como, sobre todo, de otros caminos existentes en esa época antigua cuyo trazado y funcionalidad no dimanaba directamente de Roma.

3. FERREIRA PRIEGUE, E.: *Los caminos medievales de Galicia*. Ourense, 1988. BARRENA OSORO, E. y MARÍN PAREDES, J.A.: *Historia de las Vías de Comunicación en Gipuzkoa. I/Antigüedad y Medioevo*. San Sebastián, 1991. A ellos podrían añadirse las aportaciones sobre las alternancias en la utilización de los pasos pirenaicos de LAMBERT, E., "Les routes des Pyrénées Atlantiques et leur emploi au cours des âges", comunicación presentada al I Congreso Internacional de Estudios Pirenaicos, San Sebastián, 1950. Y más recientemente, ROUCHE, M., "Les relations transpyrénéennes du Ve. au VIIIe. siècle", o el Coloquio sobre "Les communications...", pp. 13-20. Para el ámbito europeo más cercano tampoco son abundantes estos trabajos, destacando MESQUI, J.: "Les routes dans la Brie et la Champagne occidentale: histoire et techniques". Paris, 1980; y la obra conjunta sobre *Les routes du sud de la France. De l'Antiquité à l'époque contemporaine* Paris, 1985. Para el caso alavés, la documentación útil al caso en CONZALEZ MÍNGUEZ, C. y DE LA HOZ, M.C.: *La infraestructura viaria bajomedieval en Álava. Documentos para su estudio*. Vitoria, 1991.

4. Con un enfoque histórico, IRANZO MUÑO, M.T., "Puentes medievales en la Provincia de Huesca: aspectos económicos y sociales", en *Aragón en la Edad Media V* (1983), pp. 45-68, recogiendo en su aparato crítico las aportaciones al caso.

5. MENÉNDEZ PIDAL, G.: *Los caminos en la Historia de España*. Madrid, 1951 y URIOL SALCEDO, J.I.: *Historia de los Caminos de España*. Madrid, 1990, 2 vol.

6. ROLDÁN HERVÁS, J.M.: *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Valladolid, 1975. ARIAS BONET, G.: *Repertorio de caminos de la Hispania Romana. Estudios de Geografía Histórica*. S.I., 1987 y El Simposio sobre *La red viaria en la Hispania Romana*. Zaragoza, 1990, son completos y destacados exponentes.

7. MAGALLÓN BOTAYA, M.A., "La red viaria romana en La Rioja", en *I Coloquio sobre Historia de La Rioja*. Logroño, 1983, pp. 153-166.

8. ABASOLO, J.A.: *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos, 1975. Idem: *Vías romanas de Clunia. Excavaciones de Clunia*. Burgos, 1978. SOLANA SÁINZ, J.M.: *Autrigonia Romana. Zona de contacto Castilla-Vasconia*. Valladolid, 1978. SAYAS ABENGOCHEA, J.J. y PEREX AGORRETA, M.J., "La red viaria de época romana en Navarra" en *I Congreso General de Historia de Navarra*. Pamplona, 1987, I, pp. 583-610. MAGALLÓN BOTAYA, M.A.: *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza, 1987. Otros estudios completarían prácticamente todo el ámbito norteño por el que discurrirá el camino compostelano, FONSECA GARCÍA, J.M., "Las calzadas romanas de acceso a Cantabria", *Revista de Arqueología* VI, 49 (1985), pp. 23-35; RODRÍGUEZ COLMENERO, A.: *La red viaria romana del Sudeste de Galicia*. Madrid, 1976.

Este desequilibrio en el estado actual de la investigación caminera no es atribuible, al menos en su totalidad, a los medievalistas. En su defensa hay que recordar la abundancia y expresividad de los testimonios materiales, cartográficos y descriptivos de la red viaria romana, fruto tanto de la preocupación que el Estado desplegó por facilitar la comunicación con todas las zonas conquistadas como del interés de ciertos “usuarios” de aquellas calzadas por contar con itinerarios o “guías”⁹. Junto a ello tampoco hay que olvidar la importancia que para el conocimiento de la época romana tienen los vestigios de su sistema viario, ya que de su estudio se podrán “determinar los límites de la penetración de la civilización romana, su intensidad y una serie de factores socio económicos, históricos, estratégicos y culturales muy interesantes a la hora de realizar el estudio arqueológico de una determinada área”¹⁰. El conocimiento de la red viaria romana es así, al mismo tiempo, un fin y un medio necesario para valorar el impacto romanizador mientras que en la época medieval, obvia decirlo, el vestigio más importante es el documento escrito; el medio más apto para penetrar en un tiempo en el que, además, la fragmentación del poder político, la ruralización de la sociedad y las innovaciones en las técnicas de transporte debilitaron en extremo los testimonios hoy percibibles de sus caminos.

El desequilibrio en los estudios al que nos estamos refiriendo puede obedecer, por lo tanto, a razones de muy diversa índole, pero provoca, ciertamente, un contraste aún mayor en las diferencias, ya de por sí notables, entre las imágenes que nos sugiere el camino de una y otra etapa histórica. En la antigua, “las altivas calzadas” romanas, limpiamente “cursadas”, sólidamente afirmadas y racionalmente diseñadas, salvando con monumentales puentes el obstáculo que representan los ríos, al estilo de esa “Vía de Augusto” que, penetrando por el extremo pirenaico oriental y bordeando todo el litoral mediterráneo, corría hasta Gades, o esa “Vía Platea” que enlazaba Mérida y Astorga, sin detenerse ante los amplios cauces del Tajo o Duero¹¹. Frente a esa imagen, la de la caminería medieval se compone de desarticulados trazos de esas calzadas, arruinadas ya materialmente, y sobre todo de indefinidas sendas por monte o páramo a través, también ahora con la salvedad del camino compostelano¹².

Pero como ocurre siempre que se sobredimensionan los rasgos más sobresalientes y se minimizan o anulan los restantes, el retrato se hace caricatura. Fijándose más en la monumentalidad que en la funcionalidad, muchas veces se ha responsabilizado a la caminería medieval tan sólo de la ruina material de las esplendorosas obras romanas. Pero, si bien no deben subestimarse las diferencias, tampoco parece correcto atender a una época a través de las necesidades, los medios o las inquietudes de otra.

9. El Itinerario de Antonino, la Tabula Peutingeriana, las tabletas de Astorga, el Anónimo de Rávena o los vasos de Vicarello, estudiados todos ellos por ROLDÁN HERVÁS, Op. cit., tan sólo están representados en la Edad Media por el repertorio de caminos de AL-IDRIDÍ: *Los caminos de Al-Andalus en el siglo XII*. Madrid, 1989, o la “Guía” de Aymerid Picaud.

10. MAGALLÓN BOTAYA, M.A., La red... Rioja, p.153.

11. El calificativo de “altivas” en OURSEL, R.: *Caminantes y caminos. Las rutas hacia Santiago de Compostela*. Milán, 1979, p. 23. La imagen romana puede verse sucintamente en MENÉNDEZ PIDAL: *Los caminos*, pp. 17-34 y URIOL SALCEDO, Op. cit., pp. 15-34.

12. En los mismos, pp. 7-10 y 37-79 o los capítulos 2 y 3 respectivamente.

LOS SISTEMAS CONSTRUCTIVOS

El contraste más acusado entre la caminería medieval y la romana se produce en sus respectivos modos de construcción. El medieval, sin infraestructura y simple explanación o pavimentación sin firme. En este caso, se componía de dos hileras enlosadas en los márgenes desde los que regularmente partían otras líneas transversales de losas, en forma de rectángulos, rombos o la clásica espina de pez, rellenándose los huecos con cascajo¹³.

En época romana, sin embargo, de seguirse las descripciones de Vitrubio o Plinio el Viejo, para construir las calzadas debían de abrirse “dos fosos paralelos, extrayendo la tierra entre ellos para hallar un firme, cubrir la zanja con una capa de metro o algo más, de la que la mitad aproximadamente fuese de piedras planas unidas por mortero o barro, unos 25 cms. de una especie de betún de pequeñas piedras o ladrillo que le diese impermeabilidad y luego otra inerte y elástica más fina de mortero de cal prensado, que se cubría de un empedrado, flanqueado por dos andenes o aceras y las correspondientes cunetas”¹⁴. Esta superposición de estratos preceptivos desde los cimientos de piedra, “statumen”, y las capas de cascajo y grava, “rudus” y “nucleus”, conforma en la superficie, en la “summa crusta”, una vía empedrada de grandes losas ligeramente abombada, que según las normas dictadas por el emperador Augusto tendría una anchura de 13, 7 ó 4 mts., según su categoría¹⁵.

Pero pocas de las calzadas peninsulares guardaron estos cánones, reservados a las de primerísimo orden o a las de las inmediaciones de las grandes ciudades. La rentabilidad política y económica debía justificar la fuerte inversión que exigía esta construcción y los cuantiosos gastos de mantenimiento derivados de su rigidez y falta de elasticidad, sin olvidar los posibles fraudes y anomalías en las que pudieran haber incurrido contratistas o funcionarios, como al parecer ocurrió en el fundamental eje que unía la región del Ródano con Hispania, la “Vía Domicia”¹⁶.

Más representativos del sistema de construcción aplicado realmente en la mayoría de las calzadas hispanas parecen ser esos tramos conservados precisamente en esta comarca de La Rioja, en la cercanías de Calahorra (Calagurris) y en Herramélluri (Libia de los Berones). El buen estado de conservación del primero de estos tramos, de más de once kilómetros de longitud, ha permitido a J. L. CINCA MARTÍNEZ realizar su estudio y apreciar que consta “de un levante de tierra y algo de piedra (agger), como se puede apreciar en todo su recorrido, y en cuya parte superior (summa crusta) existe canto rodado en 12 cms. (...). A ambos lados del agger existían las fosas o cunetas, de las que desgraciadamente, no se ha conservado resto alguno”¹⁷. La elevación actual y la

13. MENÉNDEZ PIDAL, G., Op. cit., p. 40.

14. BELTRÁN, A., “La red viaria en la Hispania Romana: Introducción” en Simposio sobre *La red viaria...*, pp. 45-53 y la cita en p. 49; Idem: *Arqueología Clásica*. Madrid, 1950, p. 545.

15. Los datos técnicos de construcción, dimensiones y características de las vías públicas en GRENIER, A.: *Manuel d'Archéologie Gallo-Romaine. 2/ L'Archéologie du sol. Les routes*. Paris, 1985, 2 edic., pp. 10 y ss.

16. BELTRÁN, A., *La red viaria...*, p. 51 alude a la cuestión recordando la defensa que Cicerón hizo de Fonteio, Gobernador de las Galias.

17. CINCA MARTÍNEZ, J.L., “Tramo de la calzada romana en el valle medio del Ebro. Calahorra (La Rioja)”, en Simposio sobre *La red viaria...*, pp. 95-112 y la cita en 101.

anchura de esta calzada se hallan modificadas por las labores de las tierras aledañas, pudiendo no obstante apreciarse que la altura media respecto de la rasante del terreno sería de unos 90 cms. y su anchura, en el punto más favorable, supera los 11 mts., a los que añadiendo la anchura de las cunetas resultarían esos 13 mts. preceptivos para las calzadas de primera categoría¹⁸, que también se cumplen en la de Libia de los Berones¹⁹.

La importancia sobresaliente de la ruta en la que se integran ambos tramos subraya el carácter representativo de su sistema de construcción para el conjunto peninsular. Ambos se sitúan en el enlace de Zaragoza (Caesaraugusta) con Briviesca (Virovesca) descrito por el Itinerario de Antonino dentro del Iter "De Italia in Hispanias" que desde Milán (Mediolanum) se dirigía a León (Legio VII Gémina) a través de Tarragona (Tarraco). Observada en su conjunto, "la dirección de la ruta, así como su punto de partida y, especialmente, su meta, sin duda, indican que se trata de un itinerario de tipo estratégico, de fin especialmente militar"²⁰. Aunque los hallazgos que se vienen encontrando desde antiguo, entre otras zonas, en la riojana atravesada por esta ruta, nos hablan también de su importante vida comercial. Baste recordar los restos de diverso carácter hallados en Tricio, en las cercanías de Nájera, que "confirman la importancia y riqueza de este núcleo alfarero (... cuyos alfares...) extendieron sus productos a buena parte del mundo romano con toda la trascendencia socioeconómica que esto conlleva"²¹.

Entre la teoría y la práctica constructiva de las vías romanas deben distinguirse por lo tanto diferencias que, lógicamente, se ampliarían respecto a los caminos secundarios. Pero incluso en relación a éstos, los medievales ofrecerían rasgos bien distintos. Se ha venido afirmando que los medievales tan sólo conservaron de la concepción romana "la decisión para acometer las subidas, que en algunos casos alcanzan pendientes de hasta el 20 por 100"²². Sin embargo, las teorías que se barajan sobre la morfología de las vías romanas son demasiado diversas como para llegar a conclusiones tan concretas. Tales teorías apuntan a la dirección rectilínea, a las culminaciones montañosas unidas mediante visuales, a la búsqueda de alturas cresteando las estribaciones montañosas,... cuando en realidad no parecen haberse dado unas reglas generales fijas, aunque sí "era preferido el recorrido por cotas elevadas u hondonadas (quizás derivado de aspectos defensivos)"²³.

No parece que las diferencias entre la época antigua y la medieval sean tan agudas en relación a la construcción de puentes, ya que "en los puentes medievales se perpetúan muchas de las características de las etapas precedentes (sic)"²⁴, aunque el número y la monumentalidad de las piezas romanas sea difícilmente comparable también con

18. Ibidem, 102.

19. MARCOS POUS, A.: *Trabajos arqueológicos en la Libia de los Berones*. Logroño, 1979, p. 66, profundizando a CASTIELLA, A., "Cata estratigráfica realizada en una calzada de Libia de los Berones (Herramélluri. Logroño)". Zaragoza, *Congreso Arqueológico Nacional XI* (1968), pp. 696-706.

20. ROLDÁN HERVÁS, Op. cit., p. 38.

21. MAGALLÓN BOTAYA, La red... Rioja, pp. 165-166.

22. MENÉNDEZ PIDAL, G., Op. cit., p. 39.

23. ABASOLO, J.A., "El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico", en Simposio sobre *La red viaria...*, pp. 7-20 recogiendo las diversas teorías en 14-15.

24. IRANZO MUÑO, Op. cit., p. 48.

las medievales. El poderío romano debía quedar igualmente patente en estas obras de ingeniería²⁵ y, por otra parte, los avatares políticos y militares de la Edad Media revalorizaron el paso de los ríos por los vados²⁶. Por todos es conocido que, según la tradición, fueron las penalidades y peligros que sufrían los peregrinos a Santiago al atravesar, vadeándolo, el río Oja, lo que motivó a Santo Domingo de la Calzada a construir un puente y, probablemente, a reconstruirlo a San Juan de Ortega²⁷.

Muchos de los puentes conservados en la ruta jacobea constatan esa perduración de las técnicas constructivas desde época romana, con sus vanos, sus arcos de medio punto o su perfil horizontal, que se prolongan por lo demás hasta el siglo XVIII²⁸.

Pero tampoco faltan, y a veces en los mismos puentes, ejemplos de los rasgos propios de la época medieval: la revalorización del arco apuntado, acentuando el perfil en cuesta, el estrechamiento de la vía, aligerando su peso, o esos apartaderos que, aliviando la estrechez de la calzada, se forman sobre los tajamares que, además de romper la presión del agua, se alargan, a diferencia de los romanos, hasta la balaustrada²⁹.

Estos rasgos últimos manifiestan las nuevas soluciones técnicas ideadas para adecuar las construcciones a las diferentes posibilidades del tránsito en caballerías y del transporte, principalmente en acémilas.

Pocas veces se califica a la caminería medieval desde esta perspectiva de las condiciones de tránsito y transporte que suponen considerables ventajas respecto de las de época romana. La consistencia de la herradura, generalizada en Occidente desde el siglo IX, que aumentaba notablemente la resistencia y eficacia del caballo, así como la seguridad y comodidad para montarlo y desmontarlo que otorgaba al jinete el estribo, generalizado en la España del siglo X, al igual que el nuevo atalaje, son innovaciones determinantes para analizar la caminería de aquella época³⁰.

Las referencias documentales a los caminos medievales son claramente indicativas de su concepción como vías para tránsito predominante de bestias y caballerías. El Fuero General de Navarra, por ejemplo, se sirve de las necesidades de “cabalgantes” y “vestias cargadas” para dictaminar la anchura que deben guardar los caminos:

“camino del Rey non sea cerrado en tanto quanto el alcalde pueda passar con sí terzero de cavalgantes, extendiendo los pies en las estiveras et esanchando las piernas con las estriberas; tanto deve ser en ancho en el más estrecho logar”

y, a su vez, que

“toda carrera de villas fazeras deve aver en ancho en el mas estrecho logar VI codos, por esto que se encuentran dos vestias cargadas una con otra, la una sobiendo queda la otra que puede pasar³¹”.

25. *Historia de España* dirigida por R. MENÉNDEZ PIDAL, Vol. 2.2., Madrid, 1982, pp. 564-568.

26. MENÉNDEZ PIDAL, G., Op. cit., p. 52.

27. VÁZQUEZ DE PARGA et alii, *Las peregrinaciones...* vol. 2, pp. 21-22, 155-156 ó 162-163.

28. *Obras públicas en la Hispania Romana*. Madrid, 1980, p. 16.

29. IRANZO MUÑO, Op. cit., pp. 48-50.

30. El conjunto de innovaciones las reseña URIOL SALCEDO, Op. cit., pp. 71-78.

31. BERISTAIN, A., LARREA, M.A. y MIEZA, R.: *Fuentes del Derecho Penal Vasco (Siglos XI-XVI)*. Bilbao, 1980, lo recogen del Fuero General de Navarra, Libro VI, Título IV.

Como claramente escribe Elisa FERREIRA, “es posible que la proporción peatones/jinetes no fuese muy diferente entre la época romana y la Edad Media; pero la diferencia está en la concepción de las vías. Roma construyó sus calzadas pensando ante todo en sus legiones, que se desplazaban a pie; las cabalgaduras, acémilas y carros las seguían por donde fuera. Pero en la Edad Media, el jinete vuelve por sus fueros. Ahora, los que van a pie ya no son los niños mimados del Imperio, para quienes se mantienen las vías en perfecto estado; son los que no pueden pagarse una montura, o los que no la necesitan porque sólo van al pueblo de al lado. Esto, unido a la desaparición de la presencia romana en el país, y de la abundante mano de obra que las mantenía, hace que las calzadas se descuiden totalmente y queden a merced de las aguas y la vegetación³²”.

Pero ello mismo explica que “los deficientes caminos medievales diesen un rendimiento superior al de las formidables calzadas del Imperio³³”, al mismo tiempo que anula la aparente contradicción entre el estado de los caminos y esa movilidad que desprende como rasgo destacado la etapa medieval³⁴.

La referencia a las condiciones de uso de los caminos y, en consecuencia, a su concepción medieval, tampoco puede olvidarse a la hora de abordar la cuestión de sus trazados.

EN TORNO A LOS TRAZADOS VIARIOS

Si en lo concerniente a las obras de acondicionamiento viario, las valoraciones pueden discrepar tan sólo en la magnitud de la distancia evidente que separa una de otra época histórica, respecto a sus trazados camineros manifiestan una gran divergencia: para unos, los caminos medievales son simple continuidad de los trazados romanos; para otros la característica es el total abandono de estos trayectos.

Son habituales afirmaciones como “la red de carreteras romanas se mantuvo en uso hasta la Edad Moderna. Por ellas penetraron en España los bárbaros primero y los árabes más tarde; por ellas corrió la Reconquista y aún los Reyes Católicos hicieron sus viajes³⁵” o que “la Edad Media no ha aportado más que un número limitado de añadidos y algunas modificaciones³⁶” a aquella red.

Pero también, en el otro extremo de este continuismo, que “durante tres siglos, las legiones circularon por esas calzadas (romanas), pero los hombres de los tiempos cristianos nada pudieron hacer en ellas y las laboriosas generaciones no han seguido jamás aquellos pasos de soldados³⁷”.

Es verdad que si la Edad Media peninsular viene enmarcada por, en su inicio, la decadencia y desaparición del poder imperial, o su equivalente ruptura del vínculo con la Península Itálica que había construido, articulado y revitalizado los caminos hispáni-

32. Op. cit., p. 62.

33. MENÉNDEZ PIDAL, G., Op. cit., p. 43.

34. Sobre la cuestión disertó J.A. GARCÍA DE CORTÁZAR en “Viajeros, peregrinos...”, pp. 15-51 y concretamente, 17-18.

35. *Historia de España* dirigida por MENÉNDEZ PIDAL, R., vol. 2.2., p. 562.

36. GRENIER, Op. cit., p. 27.

37. OURSEL, Op. cit., p. 23.

cos; y, en su último periodo, por las relaciones exteriores del reino castellano orientadas claramente hacia la Europa del Norte, hacia ese cuadrante noroccidental europeo que toma el relevo al Mediterráneo como foco económico del continente. Y entre ambos hitos se suceden hechos como la división entre un norte peninsular cristiano y un Al-Andalus, la constitución de reinos y condados independientes en esa franja norteña, en expansión progresiva al compás de una Reconquista y Repoblación de dirección norte-sur y “de una dinámica histórica que, en el orden social, conlleva el reforzamiento progresivo de la aristocracia; y en el orden económico, el triunfo de la ganadería como actividad productiva básica en el reino castellano-leonés³⁸”, todos los argumentos parecerían estar a favor de la inadecuación de la red viaria romana a los nuevos tiempos y, en consecuencia, de su abandono.

Pruebas no menos válidas a favor de la hipótesis contraria sería la idoneidad comprobada de algunas de aquellas calzadas que, bien han seguido utilizándose hasta tiempos recientes, como ese “Camino de La Plata, entre Mérida y Salamanca, (que) se conservó en buenas condiciones hasta el siglo XIX³⁹”, o bien han sido ahora de nuevo “descubiertas” por los políticos en sus proyectos de mejora de la infraestructura viaria, como es el caso de la vía que desde Pamplona se dirige al mar a través del puerto de Belate y del valle del Bidasoa, enlazando el centro navarro con el ahora denominado “eje atlántico⁴⁰” y que se encuentra ya señalada en la obra geográfica del griego ESTRABÓN, escrita entre los años 29 y 7 a.c., al nombrar

“la vía que parte de Tarraco y va hasta los vascones del borde del Océano, a Pompelona y Oiasouna, ciudad alzada sobre el mismo océano⁴¹...”

Claramente, no caben posturas totalizadoras en este sentido y como apuntaba Elisa FERREIRA en su trabajo sobre los caminos gallegos, es posible que todos los autores tengan razón, o al menos alguna sólida razón, en sus respectivas posturas contradictorias, no pudiéndose llegar a conclusiones rotundas ni definitivas más que a nivel local⁴².

Paradójicamente, partidarios de ambas posturas están de acuerdo en un punto crucial al caso: la imposibilidad de disociar caminería y poblamiento. Una afirmación constante que, sin embargo, no ha sido llevada a la práctica con la misma unanimidad. Tan sólo excepcionalmente los caminos han sido atendidos como esa parte, bien que fundamental, del poblamiento, del equipamiento en el territorio del que se dotan las sociedades. Ni en la época medieval ni en la antigua, en la que la investigación tradicional se ha basado en la “arqueología de colección⁴³”, frente a la más idónea “arqueología de prospección” que desarrolla diversas “estrategias en varios niveles de identificación, que comprenden desde el análisis topográfico (observación de corredores naturales) hasta la datación que puede alcanzarse gracias a la ayuda proporcionada por contextos

38. MÍNGUEZ FERNÁNDEZ, J.M., “Ganadería, aristocracia y Reconquista en la Edad Media Castellana”, en *Hispania* XLII (1982), p. 353.

39. *Historia de España* dirigida por R. MENÉNDEZ PIDAL, vol. 2.2., p. 562.

40. Puede apreciarse en las páginas dedicadas a “Crónica de Navarra de la Revista *Atlántica*” 8 (1992).

41. BARRENA, E. y MARÍN PAREDES, J.A., *Historia de las Vías...* pp. 33-37.

42. Op. cit. p. 62.

43. VION, E., “Aspects méthodologiques de la recherche des anciens chemins et des vies romaines en Pays de Vaud (Suisse)”, en *Caesarodunum* XVIII (1983), p. 939.

de carácter arqueológico, toponímico o de tipo histórico. Esto representa un adecuado punto de partida buscando primeramente la comprensión del marco geográfico (vías de comunicación naturales, terrestres, fluviales, pasos naturales, tipos de suelos) y la localización de yacimientos, para, una vez establecido este nivel "arqueológico", tratar de probar sucesivos grados de acercamiento al estudio de las vías⁴⁴.

Si todo este trabajo está aún por hacer en la mayoría de los casos, difícilmente se puede tener una respuesta fundamentada y a nivel general sobre la continuidad o el abandono en la Edad Media de los trazados romanos, principales y secundarios, conocidos y por conocer.

Además, hasta donde alcanzamos a ver, las respuestas un unas zonas y en otras difieren de forma notable. Sin salir del ámbito por el que discurren los caminos a Santiago, hallamos respuestas bien diferentes a la cuestión. Comparemos la situación en esa Galicia hacia la que se dirigen los caminos jacobeos con los de esta región de La Rioja que alberga a los peregrinos y con los de Gipuzkoa, cuyo litoral ha venido reiteradamente señalándose para dibujar el primer camino compostelano, el que los peregrinos habían de tomar con anterioridad al que diseñara Sancho el Mayor de Navarra a principios del siglo XI, según la Historia Silense, y que, ya con seguridad presenció el caminar romero en los últimos años del Medioevo.

Antes de referirnos a cada una de ellas, parece conveniente destacar que tales diferencias subrayan la importancia del análisis viario desde el prisma del poblamiento: la ordenación socio-territorial prerromana, el grado de transformación inducido por los romanos y la dinámica que la etapa medieval imprime en ellas difiere notablemente de unas a otras de estas comarcas.

Entrando en Galicia, uno de los rasgos más destacados de sus trazados camineros medievales, según pone de relieve la profesora FERREIRA, es "su permanencia a través del tiempo, hasta la actualidad⁴⁵". Podría pensarse así, continúa diciéndonos, "que las bases de esta infraestructura viaria fueron puestas por Roma. Pero en realidad los romanos no hicieron más que tender sus calzadas a lo largo de unos pasos que ya debían de ser viejos cuando ellos llegaron", además de que "los romanos no fundaron de la nada los principales núcleos de Galicia. Prácticamente todos son castros prerromanos, con sus vías ya existentes. De hecho, y salvo excepciones de campamentos, "villae" y otras instalaciones aisladas que no han sobrevivido, hay una coincidencia entre el poblamiento prerromano y el romano⁴⁶". Si a ello se suma que con posterioridad no se han producido modificaciones sustanciales en la organización territorial interna de Galicia, ni en su proyección hacia el exterior, se obtendrá la explicación a esa permanencia secular, ya que "los centros de interés siguen siendo los mismos, ciudades antiquísimas, comunicadas desde tiempos remotos por caminos naturales, impuestos por el relieve⁴⁷".

En esta compacta organización caminera entre los núcleos de población gallegos parecen apreciarse dos direcciones de comunicación dominantes: la N.-S. que llevan los ejes de la red interna del país, los creados por su propia dinámica y que, por ende,

44. ABASOLO, J.A., "El conocimiento...", pp. 9-11.

45. Op. cit., p. 61.

46. Ibidem, pp. 61-64.

47. Ibidem, p. 65.

emergen en aquellos acontecimientos históricos representativos de ella, y la E.-O. de las vías de penetración desde el exterior, que se superponen a aquellos y que desde el siglo X tendrán su punto de convergencia en Santiago de Compostela⁴⁸.

Por lo tanto, la adecuación de los romanos a las líneas de comunicación preexistentes, acondicionándolas en todo caso “para mantener la línea recta y salvar los accidentes del terreno⁴⁹”, y la limitada transformación que su presencia indujo en el poblamiento indígena hacen que la malla viaria gallega muestre esa continuidad desde más allá incluso de la época de dominio romano.

El caso gallego no es una rara excepción. Al contrario, constituye uno de los ejemplos que han servido para señalar la continuidad incluso de la red romana respecto a antiguos caminos célticos y la probada importancia de los corredores naturales desde épocas prehistóricas⁵⁰.

También el riojano serviría de ejemplo al mismo caso. Los movimientos militares en la guerras celtibéricas y sertorianas ya hacen despuntar a la historia esa vía del Ebro, en su tramo medio, así como otros caminos secundarios que comunicaban, siguiendo igualmente pasos naturales, las tierras del valle con las de la Meseta. El itinerario seguido por las tropas de P.C. Escipión hasta Numancia, o la campaña de Sertorio que desde Varea toma la misma dirección, resultan clarificadoras⁵¹.

El dominio romano equipó y consolidó esta malla de caminos, organizándolo en torno al Iter XXXII, al que ya hemos aludido, que dotaba a las tierras riojanas de una proyección de comunicación a larga distancia, bien hacia Tarraco, siguiendo la línea del Ebro hasta Caesaraugusta y, por “Osca” e “Ilerda”, empalmar con la “Vía Augusta”, o bien hacia Virovesca, donde el Iter confluye con la vía que, penetrando por el Pirineo occidental y por Pamplona, se dirigía a Astorga⁵².

Las fuentes itinerarias manifiestan ciertas divergencias en el recorrido riojano de esta vía, habiendo dado lugar a pensar en la existencia de dos calzadas, diferenciándose incluso una para la caballería y otra para la infantería⁵³. Sin embargo, los estudios más recientes interpretan las diferencias bajo un solo trayecto, “salvo en cortos tramos descritos en sentido inverso y probablemente utilizando fuentes de diferente época⁵⁴. El trayecto aparece jalonado por las “mansiones” de “Gracusse” (Alfaro), “Galagurris” (Calahorra), Varea, Lybia o Tricio, referidas en el Itinerario de Antonino en su descripción de la ruta hacia Astorga, señalando a las de “Atiliana” (Ventas de Valpierre) y “Barbariana” (San Martín de Berberena) en su recorrido hacia Tarraco⁵⁵.

Vestigios de naturaleza diversa testimonian la utilización de otros caminos secundarios que, dejándose guiar por los cauces del Alhama, Cidacos, Iregua, Najerilla y

48. Ibidem, pp. 65-66.

49. Ibidem, p. 64.

50. ABASOLO, J.A., “El conocimiento...”, p. 15.

51. BURILLO MOZOTA, F., PÉREZ CASAS, J.A. y SUS GIMÉNEZ, M.L.: *Celtiberos*. Zaragoza, 1988, cartografían estos itinerarios en pp. 134 y 137.

52. ROLDÁN HERVÁS, Op. cit., pp. 38-45.

53. MAGALLÓN BOTAYA, La red... Rioja, recoge las interpretaciones, pp. 154-157.

54. ROLDÁN HERVÁS, Op. cit., pp. 95-96 y con él MAGALLÓN BOTAYA, Op. cit., p. 156.

55. Ibidem pp. 162-166.

Leza, ponían en contacto aquellas ciudades de Graccuse, Calagurris o Varea con Numanzia, o las no menos importantes de Tricio y Clunia⁵⁶.

Estos caminos transversales al Ebro tendrían su continuación en aquellos que, en dirección N. comunicaban La Rioja con las tierras vasconas, salvando el río por los puentes de Alfaro, Agoncillo, Varea, Mandible o probablemente, de Logroño⁵⁷.

La red romana de comunicaciones en La Rioja se nos muestra, por lo tanto, recticulada en torno a un eje central de dirección E.-O., atravesado por otros caminos de orientación dominante N.-S. que, además de facilitar el acceso a la Meseta, comunicaban las tierras del valle con las zonas montañosas del Sistema Ibérico.

Muchos de los trazos de esta red pueden identificarse en el actual mapa de carreteras de La Rioja, pero tampoco se ocultan las diferencias. La más notable, la carretera que de Logroño a Burgos pasa por Nájera, Santo Domingo, Belorado y Montes de Oca. No vamos a descubrir aquí su aportación medieval, pero sin despreciar los desvelos de García “el de Nájera” y doña Estefanía ni de los Santos Domingo y Juan de Ortega, habría que atender también en el diseño del nuevo camino a la larga y compleja historia de las alternancias de musulmanes y cristianos en el dominio político de la zona. Una historia, cuya dinámica N.-S. general en la Península, nos lleva a esos caminos del Najerilla o del Iregua que en el siglo X han superado aquel nivel de secundarios que les correspondía en la época antigua, visto que su control permitió a leoneses y navarros “la rápida incorporación del territorio gracias al establecimiento cristiano en los puntos claves de la zona, que debían ser pequeñas capitales administrativas en época musulmana: Nájera y Viguera, con lo que se controla los accesos a La Rioja por los caminos del Najerilla y el Iregua respectivamente⁵⁸”.

En este trabajo de análisis cartográfico realizado ya hace unos años por el Profesor GARCÍA DE CORTÁZAR se ponía de relieve igualmente la dinámica de la ocupación y densificación del espacio riojano, con una destacada “importancia concedida a la dedicación ganadera⁵⁹” que había de otorgar a esta zona del somontano una posición central entre el valle y las sierras.

Así, a pesar de las similitudes apreciables con el caso gallego, el riojano recoge también las secuelas de su estratégica ubicación en el conflictivo contexto político medieval.

Muy diferente fue, tanto en esta época como en la romana, la situación de las tierras gipuzkoanas. Frente a la densa y estable ocupación del espacio gallego y los avatares del riojano, el gipuzkoano nos aparece como un escenario marginal y predominantemente pastoril, en consecuencia, escasamente poblado por una sociedad de rasgos seminómadas hasta bien entrada la Edad Media⁶⁰. Las rutas de trashumancia que desde las Sierras de su zona meridional se dirigen hacia la franja litoral parecen ser

56. *Ibidem*, pp. 160-161.

57. *Ibidem*, pp. 158-159.

58. GARCÍA DE CORTÁZAR, J.A., “La Rioja Alta en el siglo X. Un ensayo de análisis cartográfico sobre los comienzos de la ocupación y explotación cristiana del territorio”, XI Semana Medieval de Estella, 1973, en *Príncipe de Viana* 34, nos. 130-131 (1973), p. 332.

59. *Ibidem* p. 333.

60. BARRENA OSORO, E.: *La formación histórica de Guipúzcoa. Transformaciones en la organización social de un espacio cantábrico en la época altomedieval*. San Sebastián, 1989, Capítulos 1 y 2.

secularmente las arterias principales de comunicación interior⁶¹. A largo plazo, el dominio romano tuvo una escasa y superficial incidencia en esos modos de vida indígena. No debe ser ajeno a ello su posición marginal en relación a la red romana de comunicaciones.

Las tres vías de esta red, de importancia destacada, que atraviesan el espacio vascongado contornean por la periferia a ese ámbito pastoril gipuzkoano, sin que de ninguna de ellas conozcamos proyección alguna hacia el interior. La cercanía entre ellas y las terminales del pastoreo propiciarían un lógico contacto, tal como lo testimonian los escasos materiales hallados en la zona⁶². Bajo las zonas del pastoreo veraniego, por el corredor del Araquil, discurría la vía numerada XXXIV en el Itinerario de Antonino, titulada "De Hispania in Aequitania. Ab Asturica Burdigalam", y que en esa zona se dirigía desde Pamplona hacia Iruña, actual despoblado en las cercanías de Vitoria, para llegar a Briviesca, donde enlazaba con la XXXII, y llegar a Astorga⁶³. La vía ceñía por lo tanto a Gipuzkoa por el sur, levantándose entre ellas el murallón montañoso del Aralar y Aitzgorri que tan sólo a la altura del puerto de Arlabán puede considerarse abierto hacia la vertiente cantábrica. Es en torno a él donde los restos dejan entrever la existencia de un ramal de comunicación, relativamente regular, desde el Iter XXXIV hacia el N.⁶⁴.

Por el flanco oriental de Gipuzkoa discurría la vía Tarraco-Oiasson citada por Estrabón, a la que ya nos hemos referido, y cuyo destino "al borde al Océano" estaría unido a otra ruta, la marítima, apoyada quizás en esos "oppida" que las fuentes clásicas sitúan en la franja litoral várdula, pero cuya ubicación no ha sido aún localizada⁶⁵. Basándose quizás en ellos y en la supuesta "vía de Agripa", se ha solido llevar por el borde costero gipuzkoano el inicial peregrinaje santiaguista, pero atendiendo a la organización social y viaria de aquella época no cabe más que sumarse a la opinión de que "el supuesto de que antes del siglo XI los peregrinos entrarán por Irún y siguiesen la costa, no lo encontraremos aceptable⁶⁶". Es en ese mismo siglo XI cuando los pobladores de Gipuzkoa comienzan a mostrarnos los iniciales síntomas de transformación en esos modos de vida de carácter pastoril, destacando a los efectos aquí perseguidos, la tendencia a la fijación y descenso del poblamiento desde las zonas de montaña hacia los valles y el litoral. Pero aún en los siglos XI y XII, según deja vislumbrar la documentación, la progresiva importancia de los sectores agrícola y pesquero no han diluido la ordenación de las comunicaciones de carácter ganadero. Es muy lícito desde luego pensar que la reocupación de las tierras del litoral y la incipiente sistematización de las actividades marítimas que se perciben en el siglo XII hayan tenido precedentes pero, ciertamente, la posición destacada en la red viaria que se suele conceder al célebre camino costero sólo es concordante con el desarrollo de la dinámica económica y política que se inaugura en los años 1180-1200⁶⁷.

61. BARRENA, E. y MARÍN PAREDES, J.A., *Historia de las Vías* pp. 63-95.

62. ESTEBAN DELGADO, M.: *El país Vasco Atlántico en época romana*. San Sebastián, 1990, pp. 55-148 realiza esta aproximación a las comunicaciones por las vías constatadas y las probables.

63. ROLDÁN HERVÁS, Op. cit., pp. 99-101.

64. BARRENA, E. y MARÍN PAREDES, J.A., Op. cit., pp. 46-49.

65. *Ibidem*, pp. 37-44.

66. VÁZQUEZ DE PARGA et alii, *Las peregrinaciones*, 2, p. 14.

67. BARRENA, E. y MARÍN PAREDES, J.A., Op. cit., pp. 95-110 y 185-186.

Aún y todo es muy probable que el camino “retranqueado” que habían de tomar los peregrinos antes de que pudieran hacerlo por el que se dirigía “sin retroceso, desde los Pirineos hasta el castillo de Nájera⁶⁸” atravesara tierras hoy gipuzkoanas. Como ya lo sospecharan los autores de la clásica obra de *“Las peregrinaciones a Santiago de Compostela”*, aquellos peregrinos podrían tomar la antigua calzada romana XXXIV que corría por el Araquil, resguardada por las Sierras de Urbasa y Entzia⁶⁹, y evitando descender a la Llanada alavesa y La Rioja, desviarse hacia la vertiente cantábrica por el puerto de Arlabán, utilizado también con probabilidad en tiempos romanos. Además, todavía en 1179 el Acuerdo firmado en Nájera entre Sancho el Sabio de Navarra y Alfonso VIII de Castilla, delimitando sus respectivos dominios, comprendía también bajo el nombre de “Álava” a esas tierras del alto y medio Deba que se extienden tras el puerto de Arlabán⁷⁰. Concordaría por lo tanto esta posibilidad con la alusión del Silense a aquellos caminos iniciales “per devia Alavae”.

Y siguiendo con la hipótesis, ya en la vertiente cantábrica, los peregrinos avanzarían por tierras vizcainas, en las que el Camino de Santiago se viene dibujando al hilo del río Ibaizábal, para empalmar con aquel otro camino antiguo, que ya señalara también J.M. LACARRA “frecuentado ya en los días de Sancho el Mayor y aún antes, iba por Valmaseda y valle de Mena, pasando por Bercedo, Espinosa de los Monteros, a salir seguramente a Reinosa, y desde allí, descendiendo por la orilla del Pisuerga, iría a parar a Carrión⁷¹”.

La tendencia medieval gipuzkoana a la fijación y descenso del poblamiento, con su implícita diversificación de los sectores económicos, tiene en la fundación de villas del siglo XIII un destacado hito. La creación de núcleos de población urbana en los fondos de valle y en el litoral llevará consigo el establecimiento de una red viaria de nuevo cuño, con nuevos criterios y trazados organizados desde dos arterias principales, la de los ríos Oria y Deba, que reflejan la función de tránsito hacia el mar que entonces asumen las tierras gipuzkoanas. Tránsito aprovechado igualmente por los peregrinos, evitándoles las fatigosas rutas pirenaicas y permitiéndoles alcanzar el “camino francés” mediante un trayecto directo desde Bayona a través de la ruta del Oria y por el túnel de San Adrián que lo abre a la llanada alavesa⁷². Un camino que competirá con el tramo del “iter francigenum” que atravesaba La Rioja.

A la vista de estos tres casos, que nos han llevado desde el continuismo a la inversión en la orientación dominante de las comunicaciones, a sintomáticas modificaciones y hasta el establecimiento “ex novo” de una red viaria en la etapa medieval, habrá que pensar que podrá ser aún más variada la gama de respuestas a la cuestión de los precedentes romanos en los caminos medievales. Pero para poder enunciarlos de forma sucinta y completa queda todavía mucho camino por recorrer.

68. VÁZQUEZ DE PARGA et alii, *Las peregrinaciones*, 2, pp. 12-13 estudian los textos al caso.

69. *Ibidem*, p. 15

70. BARRENA OSORO, E., *La formación histórica...*, pp. 332 y ss.

71. VÁZQUEZ DE PARGA et alii, *Op. cit.*, pp. 15-16.

72. La nueva red en BARRENA y MARÍN PAREDES, *Op. cit.*, pp. 120-150 y el camino a Compostela en VÁZQUEZ DE PARGA et alii, pp. 435-456.