

José Luis García Grinda
Doctor arquitecto

Desde la antigüedad los caminos han sido básicos en el desarrollo de la humanidad, pudiendo decir que los mismos se han ido conformando a la luz de sus diferentes necesidades y actividades, tal como nos señalan los conocidos versos machadianos: “son tus huellas el camino nada más”.

Los caminos en la Historia

En la Península las condiciones geográficas hicieron que el hombre prehistórico empleara las vías naturales marcadas por los valles, en seguimiento de los movimientos migratorios de los animales que cazaba, no faltando los hallazgos de materiales líticos usados para la confección de herramientas, como los de bordes del Sistema Ibérico procedentes de Andalucía, que nos indican su búsqueda o intercambio desde lugares lejanos.

Rufo Festo Avieno en su *Ora marítima*, basada en un periplo griego del siglo VI a.C., hace referencia a dos caminos terrestres que unían el sur de Portugal y la zona de Málaga con el territorio mítico de Tartessos. Y será la llamada Vía Heráclea o Hercúlea el primer gran camino histórico reseñado en la Península, descrita por Polibio y Estrabón. Esta vía cartaginesa del siglo III a.C., vinculada al Mediterráneo, enlazaba Gades y Cartago Nova con los Pirineos, a través de Saetabi (Játiva) y Tarracone (Tarragona), siendo reconvertida por los romanos en la Vía Augustea.

Desde luego el legado romano caminero dotará a la Península de un conjunto impresionante de vías o calzadas, que se jerarquizaban en su papel comunicador, y donde las calzadas principales o provinciales se dotaron sistemáticamente de puentes de fábrica. En Castilla y León se pueden señalar las más

importantes con las denominaciones que nos da el *Itinerario de Antonino*, documento fechado en el siglo LII a.C. La más antigua es la que se desvía desde la Vía Augusta por el valle del Ebro, con el nombre De Italia in Hispaniam. Ad Leg. VII geminam, hasta alcanzar el antiguo campamento romano de la *Legio VII*, la actual ciudad de León. Otras calzadas que atraviesan la Meseta, en dirección Oeste-Este, son la Vía Aquitana, De Hispania in Aquitaniam, la comunicación más importante con las Galias por el Pirineo occidental, que unía Astorga con Burdeos. Y la vía Ab Asturica per Cantabrian CaesarAugustam, uniendo Asturica Augusta (Astorga) con CaesarAugusta (Zaragoza) emplazándose en su itinerario la importante ciudad de Clunia, transcurriendo por el valle del Duero.

En dirección Norte-Sur la vía Ab Emerita Asturicam, denominada desde época medieval como Vía de la Plata, nacerá a partir de la conquista de la Lusitania, uniendo Emerita Augusta (Mérida) con Asturica Augusta (Astorga). Esta calzada enlazará la capital del principal distrito romano minero de oro, cuyo símbolo lo constituye las minas de las Médulas, con el sur de Hispania y la entrada al Mediterráneo, a las ciudades de Hispalis (Sevilla) y Gades (Cádiz). El nombre de la Plata deriva de la palabra árabe 'Al balath' o camino empedrado, con que normalmente se denominaba en Al-Andalus a las calzadas romanas, que fueron habitualmente empleadas en sus razzias sobre territorio cristiano, constituyendo la base de los principales itinerarios medievales posteriores.

El Camino de Santiago, itinerario medieval por excelencia, en su ramal francés, aprovechará en los primeros momentos de su traslado a la Meseta, abandonando los primeros itinerarios de la costa y montaña Cantábrica, antiguos tramos de calzadas romanas. Se atribuye al rey navarro Sancho Garcés III el Mayor, el traslado del itinerario a comienzos del siglo XI, tal como lo relata la *Historia Silense*, del siglo XII: “Sacó de la potestad de los paganos cuanta tierra hay entre los Pirineos y el castillo de Nájera, e hizo correr sin retroceso el Camino de Santiago, que los peregrinos torcían desviándose par Álava...”. Su mujer doña Sancha será la promotora del famoso puente medieval sobre el río Arga, que dará lugar al nacimiento de una de las poblaciones medievales camineras de traza regular, clásica de nuestro urbanismo histórico, dotada a la sazón de un expresivo nombre: Puente la Reina.

En Castilla y León será Alfonso VI el impulsor del nuevo itinerario, eximiendo a los peregrinos del impuesto de portazgo e impulsando la construcción o reparación de puentes en su recorrido, como los de Logroño, Burgos, Carrión de los Condes, Sahagún, Ponferrada y Villafranca del Bierzo. La consolidación del ramal francés se realizará a partir de la toma de Toledo, en el año 1085, en coincidencia con una política de relación con Europa del rey castellano, impulsando la instalación de las grandes abadías de San Zoilo en Carrión y San Facundo en Sahagún, vinculadas a Cluny. El papa Calixto II, anterior abad de Cluny como Guido de Borgoña, era hermano del conde de Gali-

cia Raimundo, marido de doña Urraca, hija de Alfonso VI, y elevará precisamente en su segundo año de mandato papal, en 1120, a Santiago como sede arzobispal.

El Camino francés completará su itinerario, abandonando algunos tramos de antiguas calzadas romanas, realizando nuevos tramos viarios en la búsqueda de acortar distancia respecto aquellas, aún a costa de un trazado más dificultoso. Tramos medievales conocidos son los realizados por Santo Domingo, con el puente y núcleo de su nombre, o por San Juan de Ortega en el paso difícil de los Montes de Oca, camino de Burgos, con un tramo de camino elevado dotado de puentes para salvar un tramo pantanoso junto con el monasterio-hospital al que dará nombre. Hoy todavía pervive otro tramo de calzada romana usada como itinerario de peregrinación secundario, en paralelo al Camino medieval, que se dirige desde Calzada del Coto hacia la ciudad antigua de Lancia. El nuevo itinerario medieval se establece al crearse el nuevo puente y villa de Mansilla de las Mulas, según fuere dado por Fernando II en 1181, aguas abajo del desaparecido vado romano sobre el río Esla.

Junto con el Camino de Santiago y en paralelo a la reorganización poblacional y territorial que supondrá la consolidación del reino castellano-leonés en la Edad Media, se generarán una amplia red de caminos rurales que vincularán a los nuevos núcleos de pobladores y sus asentamientos con sus espacios de terrazgo, pasto y monte y con el resto de los asentamientos. Esta

mallas camineras que se pueden calificar como tradicionales, podrán emplearse, en ocasiones, caminos anteriores pero sobre todo superpondrá la estructura, adaptada a la geografía, donde se apoye el paisaje rural que nos ha sido transmitido y en gran parte conservado hasta la segunda mitad del siglo xx.

El conjunto de caminos tradicionales de carácter especializado por excelencia lo constituyen las vías pecuarias. Nacerán vinculadas al Concejo de la Mesta reconocido por privilegio especial de Alfonso X, en el año 1273, donde se fomenta la ganadería trashumante, dotándola de franquicias, exenciones y protección real, fijando la anchura de las cañadas en noventa varas, mientras que en los terrenos no cultivados el ganado podía extenderse cuanto quiera.

La red de vías pecuarias así constituida se jerarquizó en cañadas (90 varas de anchura), coladas (45 varas) y veredas (25 varas), uniendo las zonas de pastoreo de verano: los montes cantábricos e ibéricos y cordillera central con las de pastoreo de invierno: Extremadura, los valles de Alcuía y del Guadiana, hasta las marismas del Guadalquivir. En la Meseta Norte tendrán especial importancia las Cañadas Reales Leonesa, Segoviana y Soriana, indicando con su nombre las zonas de inicio del itinerario. Estos itinerarios ganaderos, en ocasiones, se superpondrán a otros viarios históricos, habiendo servido, dadas sus amplias dimensiones, como recurso para la implantación de infraestructuras contemporáneas o como solar y ampliación del terrazgo.

Los primeros *Repertorios* o guías de caminos españoles, publicados en el siglo xvi, como los de Villuga o Meneses, nos ponen de manifiesto ya la red principal de la Península, en esos momentos, que fundamentalmente coinciden con los de época romana, con una mayor densidad de itinerarios en Castilla y León. Se señala la presencia de un buen número de ventas en sus recorridos para apoyo de los viajeros, así como la continuidad de los itinerarios en los pasos difíciles de ríos y montañas, aun cuando aparezcan distintos pasos de barcas por la inexistencia o ruina de los puentes. En ellos se califica como camino de carros sólo el de Toledo a Valladolid, aunque muchos de ellos eran transitados por carros y coches, por el contrario del resto de caminos y sendas sólo aptos para caminantes y caballerías.

Hay que indicar la importancia del transporte de larga distancia con carros a finales del siglo xv, siendo básico la creación por los Reyes Católicos, en el año 1497, de la Real Cabaña de Carreteros que agrupaba a distintas asociaciones gremiales de carreteros, a los que dotan de diversos privilegios y exenciones. Entre ellas destacarán en el reino castellano las hermandades de carreteros de Burgos-Soria, Ávila y Cuenca vinculadas a la extracción histórica de la madera de sus bosques, destinada a la construcción de navíos y arquitectura.

Un cambio significativo en la red básica caminera se producirá en el siglo xviii, en la época de la Ilustración. Se construirán los primeros caminos especializados modernos, en los rei-

nados de Fernando VI y Carlos III, aptos para el paso de carros y vehículos de cuatro ruedas, denominados inicialmente como caminos carreteriles para posteriormente pasar a llamarse carreteras. Así se establecerán los seis caminos reales radiales a partir de la capitalidad de Madrid, que después se convertirán en las carreteras nacionales radiales contemporáneas, de acuerdo a la programación que realiza Bernardo Ward en el reinado de Carlos III: los caminos a A Coruña, a Badajoz, a Cádiz, a Alicante y a la Raya de Francia, tanto por la parte de Bayona, como por la parte de Perpiñán, además de mejorar notablemente los viejos caminos de ruedas, estimándose que a finales del siglo XVIII existen unos 25.000 kilómetros de caminos, siendo la mitad carreteros, y la otra mitad de herradura.

Señales e hitos en el paisaje

Los caminos y la parcelación, productos de la actuación humana, son los elementos básicos estructuradores de nuestro paisaje rural tradicional, habiendo sido borrados por un buen número de actuaciones de concentración parcelaria, realizadas en las décadas de los años setenta y ochenta del siglo XX. Sobre los caminos se han apoyado los tejidos de los asentamientos, desde la más elemental organización lineal de casas dispuestas a ambos lados del itinerario, que hallamos en el Camino de Santiago con el nombre de núcleos camineros, hasta las disposiciones más complejas de tipo radial, resultado del cruce de diversos caminos.

Junto a ellos, los límites camineros de los espacios más productivos de herrenales, en forma de huertos, praderíos, viñedos, etc., se cierran con cercas y tapias, en morfologías diversas propias de cada territorio que contribuyen a conformar el paisaje rural. Estas disposiciones de cierres han sido fruto de la experiencia medieval, obligando a su construcción en numerosas ordenanzas y fueros, a fin de evitar los conflictos y daños producidos por el ganado.

Papel de hito paisajístico cumplen los vados organizados en forma de puente, teniendo en ocasiones el doble papel de límite o hito territorial. Ejemplo de ello es el magnífico puente medieval de Itero sobre el río Pisuerga, o Ponsfitero, donde Castilla tenía su mojón con León según el *Poema de Mío Cid*. El paso del río se relaciona con elementos de protección al caminante, siguiendo la tradición de los santuarios romanos, disponiéndose junto a él el humilladero o el hospital y santuario, como en Itero. Humilladeros y cruceros cumplen el doble papel de hitos y protectores del itinerario, vinculados a los vados, a los cruces y salidas y entradas de poblaciones. En ocasiones los encontramos fundidos a elementos anteriores en misiones parejas, como el crucero dispuesto junto al puente de Tordómar sobre el río Arlanza que aprovecha un miliario romano.

Otros puentes desempeñan un papel de paso simbólico como el Puente del Orbigo, conocido como el del Paso Honroso, donde don Suero de Quiñones mantuvo una pugna caballerosa en

el siglo xv por el amor de una dama. El puente antiguo de Miranda de Ebro cumplía la función de unir a los dos barrios medievales de Aquende y de Allende, dependientes, respectivamente, de los obispados de Burgos y Álava y emplazados a ambos lados del Ebro, y sobre él se asentaba la casa del concejo simbolizando su unión. Símbolo y función se unen en algunos de los puentes fortificados que todavía se conservan, como el de Frías donde su perfil alomado se refuerza con la torre central, siendo muy habitual que en el control de los vados importantes se establezca una población fortificada, e incluso que al puente se dotase de una puerta torreada unida a las murallas.

De igual manera se puede señalar los hitos en los pasos difíciles de montaña para servir de orientación, como los testigos de madera o piedra colocados en los bordes del itinerario, a modo de señalizadores en época de nieves, pudiendo destacar los mojones graníticos cilíndricos del puerto de los Leones de Castilla, en su recorrido segoviano. La Cruz *de Ferro* del Alto de Foncebadón, en el punto más elevado del Camino de Santiago en su recorrido peninsular, se establece a modo de *milla-doiro* o marcador territorial en la entrada al Bierzo, además de cumplir otras misiones simbólicas, al dejar los peregrinos una piedra como señal de sus pecados y recordar la solidaridad en la construcción de ciertos edificios, estableciéndose allí en el monte Yrago una hospedería para su albergue. Junto a los edificios de albergues, hospitales y ventas, otros elementos menores vinculados a los itinerarios que pueden actuar como hitos

son las fuentes, como la del puerto del Pico levantada específicamente como elemento caminero, indicándonos en una inscripción tallada en su fábrica las leguas que restan para llegar a Ávila.

Morfologías camineras y de puentes

De las primitivas morfologías camineras que se han conservado en nuestro territorio podemos reseñar los caminos hundidos en el terreno, de origen prerromano, conocidos en Galicia como *corredoiras*, disposición que se conserva en algún itinerario del Bierzo, en coincidencia con el Camino de Santiago. También de origen antiguo podemos reseñar los llamados *carri-les*, tramos de camino donde se crean roderas para permitir que las ruedas de los carros se agarren mejor, en correspondencia con pendientes pronunciadas, pudiendo reseñar tramos tallados en la roca cerca de El Acebo, en los Montes de León, o en el acceso de la ciudad romana de Termancia.

Se puede ejemplificar la pervivencia de la caminería romana en la calzada del puerto del Pico, que atravesando la Sierra de Gredos, ponía en comunicación Talavera de la Reina y Ávila. El gran tramo pavimentado conservado, de unos siete metros de anchura, en la subida meridional al puerto, estuvo en uso hasta el año 1960, momento en que fue sustituido por la nueva carretera que corre paralela a ella. Este camino pavi-

mentado con losas y cantos irregulares de granito dispone de una caja marcada con piezas de sillería, cortándose con escalones para permitir la evacuación de las aguas, además de ofrecer en el tramo más elevado mojones de señalización en piezas irregulares graníticas. Sin embargo, no todas las calzadas estuvieron pavimentadas, sino que emplearon el propio terreno trabajado, en el caso de tramos rocosos, o firmes de tierra y grava.

Se pueden señalar algunos tramos conservados de vías romanas de cajas sobrelevadas para salvar zonas pantanosas, como el que discurre en paralelo al río Pisuega cerca de Itero de la Vega, contando con distintas alcantarillas en arcos de sillería y guardacantones pétreos limitadores de la calzada. Desde luego los puentes construidos en cuidadosas fábricas de sillería con arcos de medio punto, serán el orgullo de las calzadas romanas, que pueden quedar ejemplificados en el puente de Salamanca. Sin embargo, con ello nacerá también el mito de la denominación tradicional de 'puente romano' que será aplicada de modo indiscriminado a cualquier puente añoso de fábrica de sillería, cualesquiera que fuera su tamaño y origen, pues no en balde en los siglos siguientes se continuará la tradición de construcción romana con distintas aportaciones técnicas sólo reconocibles por ojos expertos.

Un ejemplo de puente de factura tradicional que ha recibido el calificativo de romano es el emplazado en la vía del río Lobos,

cerca de Hontoria de la Cantera. Su fábrica de mampostería crea los correspondientes arcos de medio punto apoyándose, a modo de gran tajamar natural, en una antigua roca que invadió el cauce. A la vez se pueden reseñar un buen número de pequeños puentes de un solo ojo, construidos en sillería, que a veces son meras alcantarillas que, con alguna duda, pueden recibir dicha denominación, como el ejemplo de Iglesias.

La caminería medieval simplificará la caja del camino y frecuentemente se producirá una mera regularización del terreno, con la creación, en los tramos del terreno en pendiente, de muros pétreos de contención, normalmente realizados en mampostería y de factura tradicional. Se puede reseñar algún tramo de caja elevada, como el situado a la salida de Castrojez, también en correspondencia con una zona pantanosa y dotado de alcantarillas realizadas en sillería, aunque sus fábricas son más irregulares que las romanas. La ampliación de las luces en los puentes medievales irá ligada al uso de arcos apuntados en sus fábricas de sillería, no siendo infrecuente el empleo del perfil alomado y tajamares apuntados. La evolución de los puentes de sillería irá relacionada al empleo de mayores luces en sus ojos que, en épocas moderna y contemporánea, volverán al uso de los arcos de medio punto y rebajados, todos ellos construidos en sillería, mientras que las fábricas de relleno y el pretil podían, en función de la importancia del puente y lugar, variar a fábricas de sillarejo o incluso de mampostería menuda.

De la misma manera, los caminos o sendas menores pueden dotarse de una pavimentación ligera pétreo, que sólo en algunos tramos antiguos conservados puede ser considerada como un pavimento continuo, como en la famosa y maldita subida a La Faba del Camino de Santiago, dotada de piedra irregular, siendo en la mayoría de ellos una mezcla de canto rodado con tierra compactada. A la vez, estos caminos menores en zonas montuosas pueden presentarse tallados en el terreno rocoso, complementados con partes de pavimento pétreo irregular. O simplemente en zonas de vegas y páramos ser el propio terreno de tierra regularizado al que se añade, en las zonas erosionadas o susceptibles de encharcarse, canto rodado. Cabe decir que estas morfologías puramente tradicionales se mantendrán prácticamente hasta nuestros días, con las incorporaciones de auténticas bases y cajas camineras y pavimentos compactados que realizará la Ilustración y que en nuestro tiempo se convertirá en los modernos pavimentos continuos.

Junto a los puentes de fábrica de sillería o mampostería dotados de ojos, podemos señalar otros tipos de pasos de cauces menores que pueden adoptar forma de pasarela pétreo, en forma de losa horizontal apoyada en pequeños muretes de fábrica. O el empleo de piezas pétreas sueltas asentadas en el fondo del cauce como paso peatonal, como el precioso ejemplo de Salduero que salva el todavía joven río Duero. En sustitución de la piedra se hace presente el ladrillo de tejar en la constitución de las bóvedas de los ojos de distintos ejemplos de Valla-

dolid y Ávila, en especial de las Tierras de Pinares, siendo su paradigma el llamado puente mudéjar de Arévalo.

Los puentes, pontones y pasarelas de madera tuvieron gran importancia alternando en el territorio con los pétreos, incluso en los itinerarios más importantes. Se puede señalar como ejemplo el llamado Pons ferrata, construido en el siglo XI por mandato del obispo Osmundo de Astorga, reforzado con hierros para salvar el río Sil, dando nombre a la nueva población de Ponferrada. En este mismo lugar y momento se cita el Paso de la Barca en el río Boeza, indicativo de la otra alternativa caminera en los vados importantes. Incluso la presencia de pontones de madera en el Camino Real hacia Galicia era algo no infrecuente en el último tercio del siglo XIX, como nos recuerda el *Diccionario* de Pascual Madoz, en distintos lugares de Castilla y León.

Hoy todavía podemos reseñar pontones de madera de varios tramos sobre el Arlanza, cerca de Hortigüela, construidos con troncos apoyados en horcones y dotados de suelo de tierra dispuesto sobre ramas para el paso de carros. De un solo tramo ayudado de tornapuntas de madera y con similar tratamiento de pavimento, lo podemos reseñar en el núcleo berciano de Aira da Pedra, que conserva un petril a base de rollizos de madera. Otros puentes de madera emplean estribos de fábrica a modo de toscos tajamares pétreos, como el ejemplo de La Nora sobre el río Jamuz. De función puramente peatonal las pasarelas de

madera eran una alternativa también habitual, estando realizadas en piezas menores de madera, como el ejemplo de Nava de los Caballeros, donde se emplea unos pórticos de troncos como apoyo de los vanos y un suelo de tablas irregulares.

Completan aquellos tratamientos camineros los cierres de las parcelas agrarias que los acompañan, siempre en conexión con el territorio donde se asientan empleando los materiales autóctonos: piedra, tierra y madera. Las cercas pétreas normalmente se levantan con piedra en seco, pudiendo destacar los cierres con piezas verticales de losas pizarrosas, como los de Aliste que se alternan con tramos de mampostería de lajas de esquistos. En ocasiones la piedra empleada alcanza grandes tamaños y forma irregular, como los ejemplos de rocas graníticas del valle de Ancares, completándose con horcones y troncos. Otros cierres característicos de las áreas norteñas de León, Palencia y Burgos son los sebes, constituidos por especies arbóreas y arbustivas diversas que se suplementan con trenzados de ramas, a modo de límite vegetal. Se completan en las áreas de montaña con cancillas realizadas normalmente con rollizos y ramas desbastadas a las que se pueden añadir piezas escuadradas, siendo característico las piezas horizontales móviles que se embuten en huecos tallados exprofeso en piezas pétreas o en troncos de madera.

A modo de contraste, en las zonas de vegas y parte de los páramos castellano-leoneses, la tierra en forma de adobe, pero

sobre todo de tapial asentado sobre un tímido zócalo de canto rodado o de pequeñas piedras, conforma las tapias, necesitando una protección superior que emplea tanto una albardilla en forma de tejas, como más habitualmente bardas o ramajes diversos, que van desde sarmientos, ramas, paja, juncos, cañizos o simplemente céspedes recortados de las praderías, ayudados con piedras o tomados con barro. La fábrica de tierra puede dotarse de un revestimiento protector de barro, al que puede añadirse pequeñas proporciones de cal o yeso en función de la calidad de la misma, y que en Tierra de Campos se mezcla sólo con paja dotándole de un dorado característico, a los que se añaden las cancillas o puertas de paso de las parcelas realizadas en piezas de madera.

Estos cierres conjuntamente con el camino constituyen una unidad, conformando una de las señales fundamentales del paisaje tradicional rural y que como tal constituyen una parte fundamental de su patrimonio cultural.

