



INFRAESTRUCTURAS

1

CALZADAS Y PUENTES

AUTORES DEL PROYECTO:

JAIME NUÑO GONZÁLEZ
PEDRO LUIS HUERTA

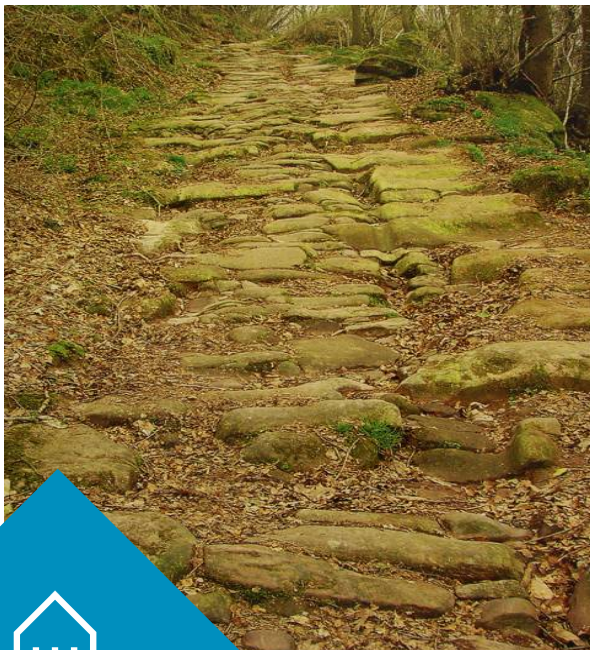
La red viaria originada en torno al Camino de Santiago es el resultado de un largo proceso histórico de yuxtaposición de sendas y rutas utilizadas en distintas épocas. En el origen hay que situar las antiguas calzadas romanas y otras vías secundarias trazadas tras la caída del Imperio. El *Itinerario de Antonino* describe la calzada que iba desde Burdeos a Astorga (Vía Aquitana) y que coincide en gran medida con lo que hoy es el Camino Francés.



El Camino entre Carrión de los Condes y Calzadilla de la Cueva coincide con el trazado de la antigua Vía Aquitana, aunque su aspecto actual se debe a obras de acondicionamiento relativamente recientes.

También menciona la vía conocida por los romanos como *de Italia en Hispanias*, que conectaba Milán con León, pasando por Zaragoza, Calahorra, Tricio (cerca de Nájera) y Briviesca, donde se unía con la Vía Aquitana. Estas grandes vías de sentido este-oeste, con ramales secundarios de norte a sur, sirvieron durante la dominación romana para transportar la riqueza aurífera del noroeste peninsular y para el desplazamiento de tropas. Tras la caída del Imperio perdieron su sentido estratégico y cayeron en desuso, con el consiguiente abandono de su mantenimiento.

En la Edad Media, gran parte del trazado de estas calzadas se encontraba en muy mal estado por lo que sólo se pudieron aprovechar los tramos mejor conservados.



Esta calzada romana que discurre por el valle del Besaya (Cantabria) unía la antigua Pisoraca (Herrera de Pisuerga) con Portus Blendium (Suances), o lo que es lo mismo la meseta con las villas del norte. Los peregrinos hicieron uso de ella como una ruta alternativa o secundaria.

Al mismo ritmo que fue avanzando el proceso de reconquista se fue configurando igualmente una red básica de comunicación terrestre, aunque sin el sentido planificado de las rutas romanas. Los nuevos caminos simplemente empalmaban los diferentes núcleos de población que habían ido naciendo al compás del proceso repoblador. No es tarea fácil reconstruir el trazado de estos caminos medievales pues muchos de ellos se fueron fraguando casi de forma espontánea por el simple tránsito de personas y ganados. Al realizarse el viaje a pie o en cabalgadura, cualquier espacio servía como camino. Son rutas hechas a la medida del hombre y según el hombre las transita. Podríamos decir que en estos momentos del Medievo es cuando quizás cobra más sentido que nunca la expresión del poeta: “se hace camino al andar”.



Aunque hubo algunos intentos deliberados de mejora de la infraestructura viaria durante los siglos de la Edad Media, todavía no podemos hablar en esos momentos de una verdadera red caminera de sólido pavimento. Sabemos que durante el reinado de Alfonso VI hubo un interés por mantener expedito el camino de la peregrinación a Compostela y por reparar sus puentes, como veremos más adelante. También Alfonso IX de León se ocupó de la mejora en la red viaria y las mismas intenciones mostró Alfonso X el Sabio. Este último, consciente de que la red caminera tenía un interés más nacional que local, tomó cartas en el asunto y se ocupó de su construcción y mantenimiento, como puso de manifiesto en sus famosas Partidas.

En líneas generales se podría hablar de dos grandes categorías dentro de la red de caminos medievales: los de larga distancia y los de ámbito local que comunicaban unas aldeas con otras. En cualquier caso, la falta de un análisis sistemático, tanto documental como arqueológico, de estas vías dificulta conocer la traducción material de las rutas que los documentos mencionan de mil formas diferentes. Según José Ángel García de Cortázar los caminos medievales respondían a tres órdenes distintos de acuerdo con su *status* jurídico (denominados como *camino forero*, *vía pública* o *camino público*), su utilización para carros, animales o senderos para personas (*camino de carro*, *camino de bestias* y *camino de personas*) y su importancia dentro de la red viaria (*calzada*, *strata*, *vereda mayor*, *camino real*, etc.). De menor entidad serían las *calellas* y *callejas*.



En cualquier caso, se llamaran como se llamaran, muchos de estos caminos no serían más que sendas de herradura por las que a duras penas se podría transitar con una cabalgadura o un carro pequeño. A este respecto es muy ilustrativa esta descripción que se da en el Fuero Viejo de Castilla:

“El camino que sale de la villa para fuente de agua haya la anchura suficiente, para que puedan pasar dos mugeres con sus orzas: el que vá para otras heredades, debe ser tan ancho, que si se encuentran dos bestias cargadas, puedan pasar sin embarazo alguno; y el camino de ganado debe ser ancho, quanto baste á que puedan pasar dos perros” (Libro V, título III, ley XVI).

Montañas y ríos fueron los mayores obstáculos de estos itinerarios. La abrupta orografía de algunas zonas del norte peninsular debió suponer un gran problema para muchos peregrinos, especialmente en invierno cuando las nevadas y las ventiscas ocultarían el trazado. No es extraño por ello que hubiera en la cumbre de algunos puertos un lugar de descanso y de asistencia para los viajeros, como ocurría con el hospital de Santa Cristina en Somport (Huesca) o en el alto de Ibañeta (Navarra) donde el tañido de una campana orientaba a los peregrinos en la oscuridad de la noche o en medio de la tempestad.



Capilla de San Salvador de Ibañeta. En este mismo lugar hubo una capillita dotada de una campana que era tañida por un monje para orientar a los peregrinos

A veces el camino tenía que salvar una orografía complicada que debía de resultar muy fatigosa para el peregrino, como vemos en esta imagen tomada en las inmediaciones de Castrojeriz (Burgos), con el alto de Mostelares al fondo cruzado por el Camino de Santiago.



En otras ocasiones, el camino se adentraba en los bosques, con el consiguiente peligro para los viajeros que se veían expuestos al asalto de los bandidos. Uno de los puntos más críticos de la ruta para el peregrino era el tránsito por los Montes de Oca, en la actual provincia de Burgos. Para cruzarlos, los peregrinos se juntaban en grupos en las inmediaciones de Villafranca. En este siniestro paraje las ya de por sí duras condiciones de la peregrinación se acrecentaban por lo abrupto del terreno, lo espeso de la vegetación, el clima y, sobre todo, por la presencia de alimañas y ladrones que atacaban a los viajeros.



Imagen del Camino en las inmediaciones de los Montes de Oca (Burgos)

Los ríos eran el otro obstáculo que tenían que salvar los viajeros. Los cursos menores de agua se solían salvar mediante vados en aquellos puntos donde la corriente era menos intensa. En otras ocasiones se recurría a puentes de madera que resultaban muy vulnerables a las grandes riadas, de ahí que acabaran sustituidos por otros de piedra. La importancia de estos puentes fue tal que muchos relatos de peregrinos, incluida la guía de Aymeric Picaud, hicieron especial incidencia en su localización. El peregrino Von Harff cita los puentes de piedra que ha de atravesar en su viaje a Santiago, como un dato de sumo interés para un relato como el suyo que aspiraba a convertirse en guía para otros jacobípetas. Como en el caso de las calzadas, también se reutilizaron puentes romanos, aunque muchos de ellos fueron reformados en épocas más recientes.



Durante la Edad Media predominó un tipo de puente con perfil alomado (de “lomo de asno”), compuesto por uno o varios arcos dispuestos sobre pilares reforzados con tajamares de base triangular y una estrecha calzada empedrada en la parte superior. En algunos casos se completaban con una torre central o en los extremos que servía para su defensa y para cobrar un peaje denominado pontazgo. En algunos casos, como en Puente la Reina, tuvieron incorporada una pequeña capillita que con el paso del tiempo y para facilitar el tránsito rodado se perdió.

La construcción de puentes a lo largo de la ruta jacobea adquirió un auge especial en los siglos XI y XII. Según algunos relatos, antes 1044 el obispo Gregorio Ostiense junto con un joven Santo Domingo edificó un primer puente en Santo Domingo de la Calzada. Se trataba de un puente con pilares de cantería y tablero de madera. Al fallecer el mencionado, obispo Santo Domingo prosiguió su labor, mejorando la calzada inmediata y construyendo un nuevo puente cerca del anterior que finalizó en 1046 ó 1047. Este segundo puente ya era todo él de piedra. Posteriormente, Alfonso VI encargaría al santo la construcción y reparación de todos los puentes del Camino de Santiago. Por ello, en su sepulcro se labró una escena con unos monjes construyendo puentes. El relevo en estos trabajos lo tomaría poco tiempo después San Juan de Ortega.

Antes de 1120 se conocen los nombres de otros personajes que trabajaron en el camino, tanto reparando la calzada como los puentes: Andrés, Rogerio, Alvito, Fortún, Arnaldo, Esteban y Pedro de Dios.



En las inmediaciones de algunos puentes se construyeron iglesias, como vemos en esta imagen de la ermita de la Virgen del Puente, en Sahagún (León)

A lo largo del Camino de Santiago son muchos los puentes que cruza el peregrino. Algunos son sencillas estructuras de uno o dos ojos, lo suficiente para salvar una corriente de agua no muy importante. En otras ocasiones son construcciones de mayor envergadura para sortear cauces más anchos, sobre todo en épocas de grandes avenidas. En estos casos el número de ojos se multiplica, como se puede apreciar en los leoneses de Puente Castro y Molinaseca o el de “Malatos” en la capital burgalesa.



Molinaseca (León)



Puente de Malatos (Burgos)

Algunos de estos puentes son hitos importantes del Camino de Francés, hasta el punto que algunos de ellos pudieron ser el origen de las villas donde hoy se encuentran. Es el caso de Ponferrada cuyo nombre deriva, al parecer, del puente reforzado con hierros que ordenó construir el obispo Osmundo de Astorga en 1082. Algo parecido ocurre con el de Puente de Villarente (León) que ya aparece citado en el *Codex Calixtinus* como obra “ingente” o el de Carrión de los Condes que fue construido en origen por los condes del lugar y que dio nombre al monasterio de San Juan de la Puente (desde el siglo XI bajo la advocación de San Zoilo).

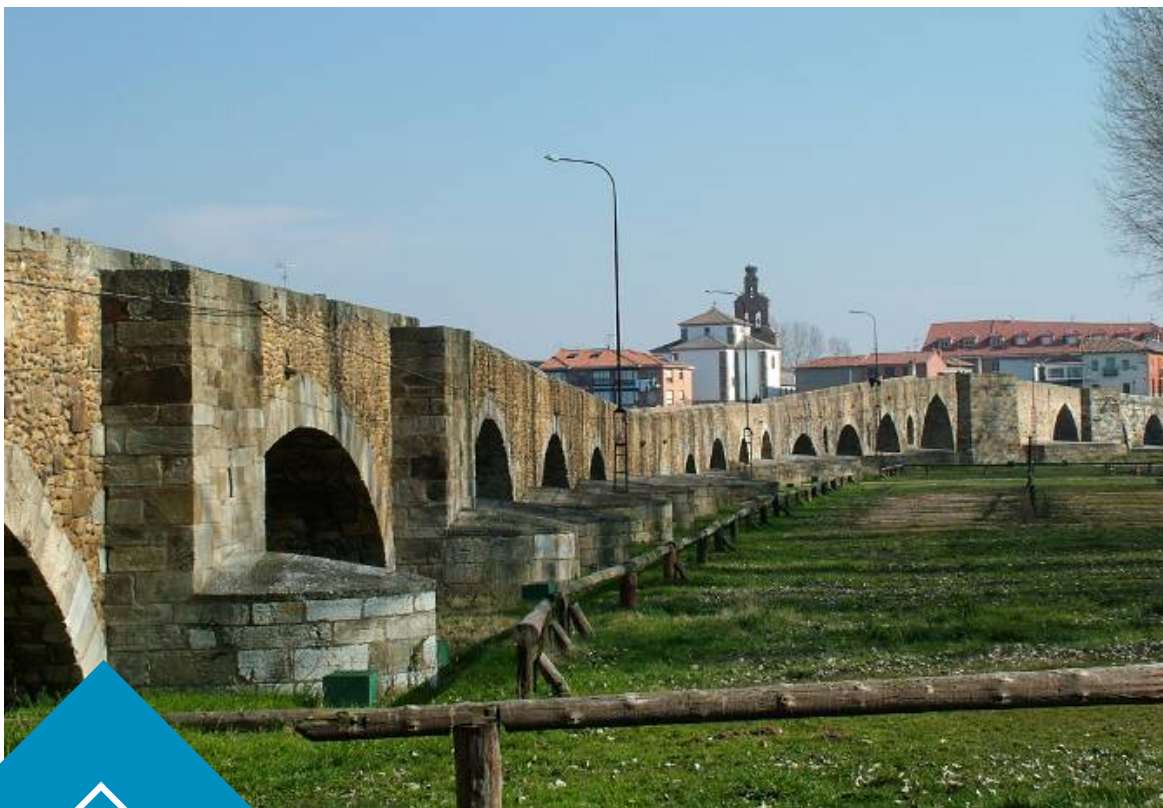


Muy conocido es Puente Fitero (el *Pons Fiteria* que cita Aymeric Picaud) que cruza el Pisuerga entre Itero del Castillo (Burgos) e Itero de la Vega (Palencia). Junto a él se formó un pueblo del mismo nombre del que sólo ha llegado hasta nuestros días su iglesia parroquial dedicada a San Nicolás, convertida hoy en un albergue de peregrinos gestionado por la Confraternitá di San Jacopo de Perugia (Italia).



Puente Fitero, marca la divisoria entre las provincias de Burgos y Palencia. Es el mismo que mencionan diversos relatos e itinerarios jacobeos con el nombre de Puente de la Mula y Ponteroso

El puente que une las localidades de Puente de Órbigo (en la margen izquierda) y Hospital de Órbigo (en la margen derecha) es uno de los más conocidos de la ruta jacobea, tanto por ser el más largo de todos (con 20 ojos), como por la conocida historia que se cuenta en torno a él. Aunque algunos especialistas han querido ver en él restos de época romana, las partes más antiguas corresponden al siglo XIII, siendo el resto modificaciones de los siglos XVI, XVII y XIX.



Dos monolitos colocados sobre la calzada recuerdan al viajero el famoso “Paso Honroso” establecido por don Suero de Quiñones en 1434 en honor a su dama, doña Leonor de Tovar. Junto a otros nueve hombres se comprometió a romper 300 lanzas de los caballeros que aceptaran su desafío. El torneo duró un mes, del 10 de julio al 9 de agosto del mismo año. Después, don Suero y sus amigos peregrinaron hasta Compostela donde depositaron la argolla y la cinta azul que llevó al cuello durante el torneo.