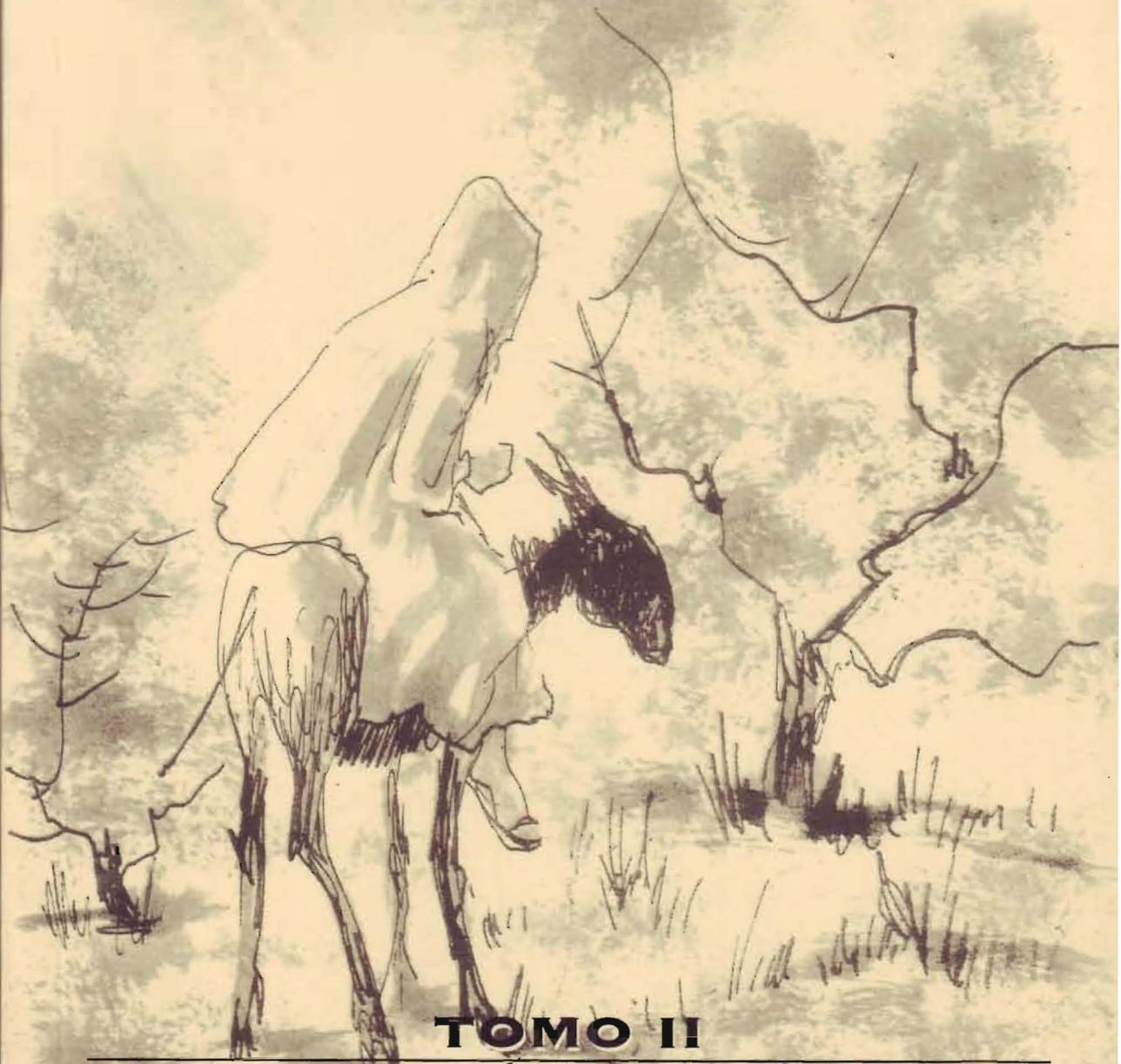


CAMINERÍA HISPÁNICA



TOMO II

CAMINERÍA HISTÓRICA

Buadajara, Septiembre 1996
A. Malalena



PATRONATO
ARCIPRESTE DE HITA

AIPCR



PIARC

ASOCIACIÓN TÉCNICA
DE CARRETERAS

CAMINERÍA HISPÁNICA

ACTAS del II CONGRESO INTERNACIONAL
de CAMINERÍA HISPÁNICA

TOMO II

CAMINERÍA HISTÓRICA

Dirección:
MANUEL CRIADO DE VAL

MADRID
1996



Handwritten text at the top right, possibly a signature or date: "A. Malalana" and "1992".

CAMINERÍA ESPANOLA

1992

© Manuel Criado de Val

© Asociación Técnica de Carreteras - Comité Español de la AIPCR



Edita: **AACHE** Ediciones / Avd^a Castilla, 2 E / 19003 - Guadalajara



Imprime: Gráficas **MINAYA** / C/ México, 45 / 19005 - Guadalajara

Impreso en España - Printed in Spain

I.S.B.N.:84-87743-66-8 (Obra Completa)

84-87743-68-4 (Tomo II)

Depósito Legal: GU-54/1996

MINAYA
1992

INDICE

2 - Caminería Histórica

SIGUIENDO A SERTORIO: LA IMPORTANCIA DEL SISTEMA VIARIO PENINSULAR COMO MEDIO DE PENETRACIÓN DE LA CIVILIZACIÓN ROMANA, por <i>Rafael G. Viñas Filloy</i>	11
GHAZAWAT Y SUS ITINERARIOS EN AL-ANDALUS: LA ARQUEOLOGÍA ESPACIAL Y LA TRADICIÓN DE LA GEOGRAFÍA HISTÓRICA MUSULMANA, por <i>Peter C. Scales</i>	17
LOS CAMINOS DE AL-ANDALUS EN LOS GEÓGRAFOS ÁRABES, por <i>Nieves Roda Turón</i>	25
EL CAMINO DE TOLEDO A CÓRDOBA POR EL PASO DE ALHOVER Y SU DEFENSA, por <i>Amador Ruibal</i>	37
IMPORTANCIA ESTRATÉGICA DE TORRELAGUNA (MADRID) EN LA VIGILANCIA DE CAMINOS DURANTE EL PERÍODO MUSULMÁN, por <i>María Jesús López Lorenzo; Jesús Pazos Galocha</i>	53
LOS CAMINOS DEL ROMÁNICO EN GUADALAJARA, por <i>Antonio Herrera Casado</i>	63
PORTAZGOS Y OTRAS EXACCIONES POR EL USO DE LOS CAMINOS EN LA EDAD MEDIA, por <i>J. Agustín Sánchez Rey</i>	71
LOS CAMINOS MEDIEVALES EN LA CATALUÑA CENTRAL: LAS <i>STRATAE KARDONENSIA</i> Y LOS PRIVILEGIOS DE LA VILLA DE CARDONA SOBRE LOS CAMINOS DE SU TERRITORIO (SIGLOS XII-XV), por <i>Andrés Galera Pedrosa</i>	89
MÁLAGA EN LA CAMINERÍA MARÍTIMA BAJOMEDIEVAL (1487-1505) por <i>María Teresa López Beltrán</i>	113
LA RED DE CAMINOS DEL REINO DE MURCIA EN LOS SIGLOS XIII-XV, por <i>María de los Llanos Martínez Carrillo</i>	127
LA VIGILANCIA DE LAS RUTAS MARÍTIMAS VALENCIANAS Y LA DEFENSA CONTRA LA PIRATERÍA. EL CASO DE LA FLOTILLA URBANA EN 1420, por <i>Andrés Díaz Borrás</i>	145

LA CONTINUIDAD DE LA RED VIARIA DE ÉPOCA ANTIGUA EN ÉPOCA MEDIEVAL EN EL VALLE DEL TIÉTAR ABULENSE, por <i>S. Martínez Lillo; P. Matesanz Vera; F. Sáez Lara; C. Sánchez Hernández; R. Arribas Domínguez; A. Malasaña Ureña</i>	169
PROPUESTA METODOLÓGICA PARA EL ESTUDIO DE LAS VÍAS MEDIEVALES II: APLICACIÓN EN LA SAGRA (TOLEDO), por <i>Samuel Ruiz Carmona</i>	185
LA RED HIDROGRÁFICA Y SU INCIDENCIA SOBRE LAS COMUNICACIONES POR EL TÉRMINO DE CÓRDOBA DURANTE EL SIGLO XV, por <i>Ricardo Córdoba de la Llave</i>	211
CAMINOS Y CAÑADAS EN LA COMUNIDAD DE VILLA Y TIERRA DE CUÉLLAR A FINALES DE LA EDAD MEDIA. LA IMPORTANCIA DEL PODER POLÍTICO CONCEJIL EN LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE Y DE LAS COMUNICACIONES, por <i>Emilio Olmos Herguedas</i>	235
GEOGRAFÍA E IDEOLOGÍA DE CASTILLA EN EL <i>POEMA DE FERNÁN GONZÁLEZ</i> por <i>Juan Pablo Valverde Morán</i>	255
PROBLEMAS QUE PLANTEA LA INVESTIGACIÓN SOBRE CAMINOS MEDIEVALES, por <i>Cristina Segura Graiño</i>	273
«...QUE SANTO DOMINGO ERA EN LA VILLA», por <i>Karl-Heinz Anton</i>	279
EL CAMINO DE LAS REDENCIONES, por <i>Guillermo Gozalbes Bustos</i>	293
DE FRANCIA A RONCESVALLES: LOS DIPLOMAS DE LA CANCELLERÍA DE TEOBALDO II Y SU TRASCENDENCIA LINGÜÍSTICA, por <i>Adela García Valle</i>	307
EL VIAJE DE FELIPE EL HERMOSO A ESPAÑA EN 1502 por <i>José Manuel Calderón Ortega</i>	321
DOS DIARIOS INÉDITOS DE VIAJEROS ITALIANOS POR ESPAÑA EN EL RENACIMIENTO (1519 Y 1618-1619) por <i>Luigi Monga</i>	333
VIAJES Y DESCRIPCIONES DE LA COSTA GRANADINA POR EL MARQUÉS DE MONDÉJAR (1534), por <i>César Olivera Serrano</i>	341

EL <i>DIARIO DE VIAGGIO IN SPAGNA</i> DEL EMBAJADOR E HISTORIADOR FLORENTINO FRANCESCO GUICCIARDINI, por <i>Adela Lupi</i>	361
VIAJES Y CARTAS DE HUMANISTAS Y DIPLOMÁTICOS EN LA CORTE DE CARLOS V, por <i>Isabel Velázquez Soriano</i>	371
INFRAESTRUCTURA VIARIA Y HOSPEDAJE EN TALAVERA. SIGLOS XVI-XVIII, por <i>César Pacheco Jiménez</i>	385
LOS CAMINOS DE UN REFORMADOR: PEDRO DE ALCÁNTARA (1499-1562), por <i>M^a Carmen García de la Herrán Muñoz</i>	413
EL VALLE DEL JALÓN EN LA COSMOGRAFÍA DE HERNANDO COLÓN, por <i>Manuel Criado de Val</i>	425
VIAJES Y AVENTURAS DE UN QUIJOTE A LA DIVINO: SAN JUAN BAUTISTA DE LA CONCEPCIÓN (1561-1613), REFORMADOR DE LOS TRINITARIOS, por <i>Pío Medrano Herrero</i>	437
LA EVOLUCIÓN URBANA DE PASTRANA (SIGLOS XVI-XVIII), por <i>Aurelio García López</i>	463
LOS VIAJES ENTRETENIDOS: LAS RUTAS DE LAS COMPAÑÍAS DE COMEDIAS EN EL NORTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA ENTRE LOS SIGLOS XVI A XVIII, por <i>Ignacio Javier de Miguel Gallo</i>	473
UN CONTRATO DE CARRETERAS FECHADO EN 1599, por <i>José Galindo Antón</i>	481
LOS CAMINOS DE LAS MISIONES DE MOJOS, por <i>Leandro Tormo Sanz</i>	487
LAS OBRAS PÚBLICAS PROMOVIDAS POR DON DIEGO SARMIENTO DE ACUÑA, DURANTE SUS CORREGIMIENTOS DE TORO Y VALLADOLID, por <i>Carmen Manso Porto; Constanza Negrín Delgado</i>	497
VIAJE A ESPAÑA Y ESTANCIA EN MURCIA DE MONSEÑOR PIETRO DONINO DE PRETIS EN 1720, por <i>Cristina Torres-Fontes Suárez</i>	515
LAS RUTAS DEL PESCADO ASTURIAS - CASTILLA (SIGLO XVII), por <i>José García Fernández</i>	521

HISTORIA, GEOGRAFÍA Y CARTOGRAFÍA, por <i>Emilio de la Cruz Aguilar</i>	529
EL DENOMINADO <i>CAMINO DE LA RIOJA</i> : UNA APROXIMACIÓN HISTÓRICA, por <i>María Dolores Borrell Merlín</i>	539
EL CAMINO DE LA RESTAURACIÓN, por <i>Gabriel Córdoba</i>	555
LA UTILIDAD DE LA GEOGRAFÍA EN EL SIGLO XVIII. DOS PERSPECTIVAS: EL PADRE FLÓREZ Y JUAN ANDRÉS, por <i>Luis Miguel Fernández</i>	561
LOS PORTAZGOS DE ALHAMA Y JUBERA EN 1836, por <i>José Galindo</i>	573
EL VIAJE DEL DUQUE DE OSUNA A SAN PETERSBURGO EN 1856, por <i>Fernando Sáenz Ridruejo</i>	579
MÁLAGA, PUERTO DE DESTINO DE ROMÁNTICOS, NAVEGANTES Y BANDOLEROS. UN ANÁLISIS LITERARIO DE LOS LIBROS DE VIAJES ANDALUCES EN EL SIGLO XIX, por <i>Amparo Quiles Faz</i>	583
LA REPRESENTACIÓN DEL TERRITORIO EN LOS PLANOS HISTÓRICOS Y ACTUALES DE LA RED VIARIA, por <i>Carlos Nardiz Ortiz</i>	595
EL <i>PROYECTO CAMBÓ</i> Y LA MODERNIZACIÓN FRUSTRADA, por <i>Andrés Barcala Muñoz</i>	599
ÁMBITO GEOGRÁFICO DOS MILAGRES MEDIEVAIS PORTUGUESES, por <i>Paulo Drumond Braga</i>	619
CAMINOS DE SOPETRÁN EN LA TRADICIÓN MARIANA, por <i>Pedro Lahorascala</i>	625
UN VIAJERO A TRAVÉS DE LA HISTORIA. LOS CAMINOS DEL LIBRO, por <i>Regina Pinilla</i>	633
VIAJE A UNA PROVINCIA INTERIOR, por <i>Raúl Guerra Garrido</i>	649

LA CONTINUIDAD DE LA RED VIARIA DE ÉPOCA ANTIGUA EN ÉPOCA MEDIEVAL EN EL VALLE DEL TIÉTAR ABULENSE

S. Martínez Lillo

P. Matesanz Vera

F. Sáez Lara

C. Sánchez Hernández

R. Arribas Domínguez

A. Malasaña Ureña

Universidad Autónoma de Madrid

Uno de los aspectos más destacados del Valle del Tiétar es la organización de su red viaria. El paso del Sistema Central y la evolución histórica del poblamiento en la vertiente sur han determinado, desde época prerromana, un notable desarrollo de los caminos. La latinización de la región supuso la consolidación de dos itinerarios: la calzada de Mengamuñoz y del Pico, y la ruta del Jerte-Tiétar (Fig.1). A partir de finales del siglo XI, la colonización cristiana y la subsiguiente nueva población determinaron la continuidad de estas vías, pero no la de sus modalidades de uso¹.

Por otro lado, el conocimiento de la red viaria y su interrelación con el desarrollo humano de la región permite entender en parte la evolución histórica del poblamiento.

1. Las vías de comunicación y el relieve

No creemos necesario insistir en la importancia del relieve y de las condiciones físicas y geográficas en la conformación del trazado de las vías de comunicación.

En este sentido y como primera aproximación a la red viaria, hay que tener en cuenta los condicionamientos geográficos y topográficos del Valle del Tiétar abulense.

Esta zona se encuadra dentro de las estribaciones meridionales de la Sierra de Gredos y presenta un relieve abrupto con grandes desniveles que ha marcado tanto el poblamiento como la estructuración de la red. El enorme desnivel existente entre la llanura del Tiétar y el macizo de Gredos, sobre todo en su parte central, produce la impresión, al viajero que llega desde el Sur, de encontrarse ante una muralla infranqueable; impresión que como iremos viendo a lo largo del texto, no es de ningún modo acertada.

El sistema de comunicaciones se estructura en dos niveles distintos y complementarios entre sí: en primer lugar, un eje (Norte-Sur) perpendicular al macizo de Gredos, configurado por la calzada del Puerto del Pico y una serie de pasos secundarios (puertos de Candeleda, del Peón, de Mijares, etc.) que, aprovechando

do los pasos naturales, comunican la zona norte de la Sierra y la ciudad de Avila con el Valle del Tiétar y del Tajo, y el área de Talavera de la Reina; en segundo lugar, un eje (Este-Oeste) paralelo, conformado por la llamada por algunos autores Vía del Valle del Tiétar y del Jerte (SAYANS, 1957; ROLDAN HERVAS, 1971: 157), que discurre paralela al río Tiétar aprovechando la orografía más suave y las cotas más bajas (300-400 metros) de las tierras situadas en el Valle conformado por dicho río.

2. La red viaria prerromana

Disponemos de pocos datos para trazar un panorama de la red viaria prerromana en la zona, aún así, se pueden aportar algunas ideas útiles para comprender la red viaria posterior.

En cuanto al origen de las vías de comunicación, algunos estudios ya clásicos (CHEVALIER, 1975; FUSTIER, 1969) se refieren a los caminos, trazados por las fuerzas naturales, y que aprovecharían manadas de animales en sus desplazamientos en busca de pastos o agua, en los que serían seguidos o acompañados por los hombres. Estos desplazamientos casi regulares del ganado constituirán también la base de la posterior trashumancia, de la que, sin embargo, no disponemos de datos que confirmen su existencia en estas épocas.

Aunque disponemos de algunos datos que invitan a pensar en un poblamiento; durante las etapas prehistóricas, de las terrazas del Tiétar, no es posible afirmar que las vías de comunicación estuvieran conformadas y trazadas.

Los primeros datos sobre la presencia de rutas o caminos en la zona nos los proporcionan los hallazgos arqueológicos referentes a relaciones comerciales y culturales, y de cronologías posteriores al Bronce Final.

En este sentido se manifiesta Fernández Gómez (1993: 145-188) al estudiar el yacimiento de El Raso de Candeleda. Este autor advierte una serie de relaciones con las culturas del Sur, documentadas tanto por formas y decoraciones cerámicas (copas de barniz negro precampanienses) como por hallazgos de otro tipo, como una figura de bronce etrusca o el asa de un aguamanil de bronce. Así, los pobladores de el Raso «...mantienen contactos con los pueblos meridionales, entre los que tan fuerte había sido la influencia semita, pero que asimismo habían conocido la griega y la etrusca. Y de todas ellas tenemos reflejo entre las gentes de El Raso» (FERNANDEZ GOMEZ, 1993: 153). El autor incluso, apunta la vía de comunicación por la que habrían llegado todos estos influjos: «No vivían, pues, aisladas las gentes de El Raso, sino en contacto con sus vecinos más cultos del Sur, con los cuales les unía una fácil vía de comunicación, siguiendo primero el curso del Tiétar-Tajo y a lo largo después de la que con el tiempo habría de llamarse Vía de la Plata» (FERNANDEZ GOMEZ, 1993: 154).

Disponemos, además, de hallazgos arqueológicos procedentes de otros yacimientos del entorno del Tiétar que apoyan esta serie de relaciones; así, un jarro tartésico de bronce procedente de Villanueva de la Vera.

Pero no sólo se observan relaciones con los pueblos del Sur, ya que los

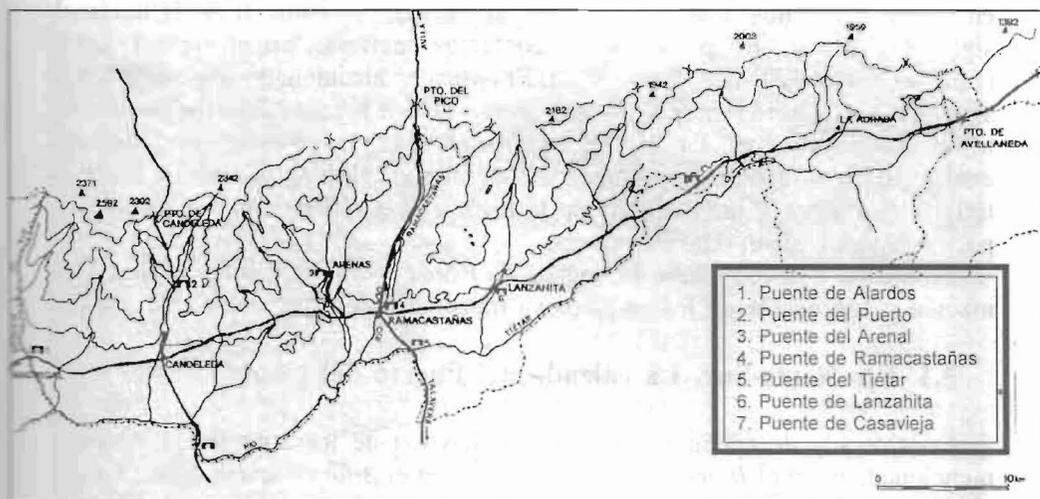


Figura 1 - Mapa de los itinerarios romanos que atraviesan el Valle del Tíetar (Avila)

habitantes de El Raso de Candeleda forman parte de un grupo étnico, el de los vettones, que se extiende por ambas vertientes de la Sierra. Así: «...en momentos en los que parece existir un mayor distanciamiento, como puede ser la Segunda Edad del Hierro, no faltan puntos e incluso zonas amplias en las que se materializan importantes filtraciones, tal es el caso del área occidental en la que las Serranías del Sistema Central fueron englobadas dentro del territorio de los vettones quienes se extendieron por ambas vertientes» (BLASCO BOSQUET, 1991: 195). En este sentido hay que recordar que el yacimiento de El Raso de Candeleda entra en el mismo ámbito cultural de «...otros yacimientos situados al norte de la Sierra como Las Cogotas, Ulaca, Sanchorreja, o la Mesa de Miranda de Chamartín de la Sierra, con los que es muy posible que se produjeran contactos a través del paso natural que supone el Puerto del Pico» (ARRIBAS et alii, 1994, e.p.).

3. La red viaria romana

Con la llegada del poder de Roma a la zona se asiste a la latinización de numerosos rasgos de las estructuras culturales indígenas, fenómeno al que no será ajeno el sistema de comunicaciones.

En este sentido, y aunque disponemos de pocos elementos de entidad para afirmar un poblamiento romano continuado, no se deben olvidar los numerosos datos arqueológicos que atestiguan una serie de relaciones de los contingentes romanos con los pobladores vettones, así como los indicios de algún tipo de poblamiento latinizado.

Siguiendo a Fernández Gómez, y a su estudio sobre el yacimiento de El Raso, los contactos de los pueblos indígenas con los romanos pueden ser diferenciados

en varios momentos: una primera fase, de carácter violento, fechada hacia el siglo II a. C., y otra posterior, de contactos pacíficos, en el siglo I a. C. (FERNANDEZ GOMEZ, 1986: 952). El castro es abandonado a mediados del siglo I a. C. (FERNANDEZ GOMEZ, 1986: 446) y parece que la población se trasladaría al llano, en las fértiles tierras del valle. De todos modos, no hay confirmación arqueológica por el momento para esta hipótesis, aunque los materiales cerámicos y aras votivas de la Ermita de San Bartolomé (Candeleda) puedan aportar algún dato de interés.

En cuanto a la red viaria, la llegada de Roma a la zona supone la transformación y adecuación de los caminos ya transitados desde muchos siglos atrás.

3.1. Eje Norte-Sur. La calzada del Puerto del Pico.

Considerada de época romana por la mayoría de los autores, no aparece mencionada ni en el *Itinerario de Antonino* ni en el *Anónimo de Rávena*. Debió tratarse, pues, de una vía secundaria dentro de la red general romana, pero de gran importancia para las comunicaciones de carácter local y regional. Esta vía conectará, a través del paso natural del Puerto del Pico, la Meseta Norte con la Meseta Sur (FERRANDIZ et alli, 1990: 23) enlazando hacia Caesaróbriga (Talavera de la Reina) con la vía que unía, siguiendo el Tajo, *Emérta Augusta* con *Emérta Caesar Augusta* a través de *Titulcia* y *Complutum* y que en los itinerarios viene señalada como *Alia itinere ab Emerita Caesar Augusta*.

La vía del Puerto no es un simple camino empedrado, sino que constituye una infraestructura de gran calidad técnica. Sin romper el terreno natural, el camino se adapta al relieve y mediante nivelaciones consigue que las rasantes no sean tan duras. La anchura medida no sobrepasa los 6'25 metros (Fig. 2); las medidas se reducen en las variantes hacia Mombeltrán y Villarejo del Valle. En principio, el itinerario solo estaría calzado a partir de Ramacastañas, cuando comienzan las pendientes que conducen al Puerto del Pico.

Por la propia forma del itinerario; la erosión es el principal peligro. El agua de lluvia o de deshielo pueden formar escorrentías que descarna la superficie. Dos son las soluciones adoptadas: las alcantarillas o los sumideros y las desviaciones. Las alcantarillas son frecuentes y generalmente canalizan pequeñas cascadas o arroyos. A veces el agua puede saltar de un lado a otro de la calzada, sobre todo en las rasantes o curvas. Para evitar la erosión se construyen pequeños canales o, con una técnica muy simple, se levantan unos escalones perpendiculares que retienen y canalizan las correntías. Salvando los arroyos mayores o los pequeños ríos se construyeron varios puentes, observándose en éstos la evolución constructiva que ha sufrido la calzada.

El material utilizado es muy dispar. Principalmente, está formado por planchas de granito irregulares, con piezas de mayor tamaño y mejor trabajadas en escalones y laterales. También se aprovecha la propia roca, aunque tallada y explanada. Las alcantarillas, adinteladas, se cubren con lajas de gran tamaño mal trabajadas. En cambio en los puentes, el material mejora, empleándose sillar y



Figura 2 - Calzada del Puerto del Pico. Detalle de las huellas de rodaduras dejadas por los carros

sillarejo. En alguno de ellos aparecen marcas con numeración romana. Las reparaciones posteriores cambiaron la fisonomía, reemplazándose el sillarejo por gorrón y ripio. En los puentes también se acometieron restauraciones, generalmente con mampostería o cal y canto. Se pretende diferenciar entre las reparaciones de época y las restauraciones acometidas en las últimas décadas.

La realización de obras de infraestructura, explanaciones, enlosado, desagües, puentes, subraya la importancia que tiene, en este momento, mantener abierto y expedito este camino. Las obras fueron llevadas a cabo con el fin de suavizar la dureza del paso y hacerlo practicable durante los meses de invierno.

La larga pervivencia de la calzada es atestiguada por las múltiples fases constructivas, reparaciones y reformas. Probablemente, a pesar de la ausencia de referencias en el *Anónimo de Ravenna* o en el de *Antonino*, su origen sea bajoimperial.

3.2. Eje Este-Oeste. Vía Tiétar-Jerte.

Otra de las vías de comunicación importante en el ámbito del Valle del Tiétar es la llamada por algunos autores *Vía del Valle del Tiétar y del Jerte* (SAYANS, 1957; ROLDAN HERVAS, 1971: 157).

El primer autor que menciona esta vía fue Sayans, quien en 1957 advierte haber reconocido una vía secundaria de la calzada de la Plata y que arrancaría de la Dehesa de las Romanas, cerca de donde se localiza la *mansio* de *Rusticiana*.

Esta vía continuaría hacia el Este llegando al valle del Tiétar. Añade como elementos fundamentales la localización de dos miliarios (ROLDAN HERVAS, 1971: 157).

En 1963, Arias, al hablar sobre la Vía 29 del Itinerario de Antonino, *Per Lusitaniam ab Emerita Caesarea*, rechaza su localización tradicional a través de Ciudad Real y propone una nueva: esta vía pasaría el Tajo en Almaraz, dirigiéndose hacia Arenas de San Pedro y, a través del valle del Tiétar, llegaría hasta Villaviciosa de Odón donde se uniría a la vía 25 (ARIAS, 1987: 102).

Más tarde, M. Criado del Val, en 1969, organizó por categorías la red viaria romana en principales y auxiliares. La misión de las segundas sería no dejar aisladas a las primeras. El itinerario Tiétar-Jerte, basándose en los datos facilitados por el *Libro de la Montería*, sería una vía auxiliar entre Plasencia y Lanzahíta. Esta misma seguiría hasta el Guadarrama y cruzaría hacia Talamanca, para desembocar en Caesada en la vía central a Zaragoza. En su hipótesis Criado del Val, llega a definir como un ramal la calzada del Puerto del Pico, ya que uniría la auxiliar con Avila (CRIADO DEL VAL, 1969: 36).

Roldán Hervás, al analizar la misma vía afirma: «*La etiqueta per Lusitaniam afecta poco a la vía aquí descrita, ya que tras las dos primeras mansiones en territorio vetón abandona la provincia Lusitania para adentrarse en la Tarraconense por tierras oretanas*». Además, plantea las dificultades para identificar la vía 29 en el tramo de Emerita a Laminio, ya que las distancias referidas por el Itinerario de Antonino no concuerdan con las reales (ROLDAN HERVAS, 1975: 91-92).

También Fernández Gómez habla de un camino transversal «...*que enlazará los restos de la calzada que aún se conservan en el Puerto del Pico... y que debía seguir a través de las actuales poblaciones de Mombeltrán y Arenas de San Pedro, por Candeleda y Madrigal siguiendo el curso del Tiétar, para unirse por Plasencia con la Vía de la Plata*». (FERNANDEZ GOMEZ, 1986: 957).

En 1987, Arias vuelve a retomar su hipótesis de que la vía transversal del valle del Tiétar y de la Vera sea la Vía 29 del Itinerario de Antonino, y para ello dice «...*hacia Malpartida de Plasencia, antiguo e amino documentado en diversos autores por los pueblos de la Vera, Arenas de San Pedro (o ligeramente al sur), La Adrada. . Rozas de Puerto Real*» (ARIAS, 1987:511).

En definitiva, en el estado actual de la investigación, se pueden agrupar las hipótesis sobre esta vía transversal en dos direcciones fundamentales. Por un lado, la sostenida por Arias, quién propone la identificación de esta ruta con la vía A 29 *Per Lusitaniam ab Emerita Caesar Augusta* mencionada en el *Itinerario de Antonino* y en el *Anónimo de Ravenna*. Por otro, la del resto de los autores quienes apuntan la importancia del camino y la posibilidad de que sea un camino generado en origen en época romana aunque no coincidan con Arias en su identificación con la Vía A 29.

Durante el desarrollo de nuestros trabajos en la zona hemos venido estudiando la disposición y situación de una serie de puentes, localizados a lo largo del Valle

del Tiétar, que salvan los cauces de las gargantas que bajan de la Sierra de Gredos. Como los ejemplos de la Garganta de Alardos (FERNANDEZ CASADO, 1980), Arenas de San Pedro (Fig. 3), Lanzahíta, Casavieja y el puente del Puerto. Una serie de características comunes a todos ellos nos hizo pensar en la posibilidad de estar ante la prolongación hacia el Este de la vía antes mencionada.

El camino transcurriría casi en paralelo y al sur del Tiétar. La función primordial sería enlazar la vía de la Plata y la calzada del Puerto del Pico y continuar hacia el Oeste hasta conectar con el itinerario Avila-Toledo. Dicha unión se haría de forma transversal y en la vertiente sur de la sierra de Gredos. Al tratarse de una vía secundaria, no estaríamos ante una calzada, sino ante un camino con ciertas dimensiones técnicas que hacían de él una ruta de enlace primordial para la región.

Los puentes conservados son de dos tipos distintos, pero presentan algunas características comunes, como son sus pequeñas dimensiones, su gran solidez y resistencia y su sencillez técnica. En el primer tipo, el perfil muestra un fuerte alomamiento sobre un gran arco central. Normalmente el tablero se extiende linealmente. El cauce del río circula por debajo de dicho arco central, siempre de medio punto, que implica una bóveda de cañón, que soporta directamente el tablero. El aumento de caudal se solucionaba con un aliviadero (siempre a la derecha visto desde aguas arriba). Este pequeño arco de medio punto presenta la misma técnica constructiva que el arco principal. A la izquierda, se levanta un gran muro macizo, que está apuntalado por una gran zarpa con varios escalones. También característica la instalación de la calzada sobre la clave del gran arco. El paramento es regular en las dovelas y en las bóvedas. El segundo tipo es más sencillo y elimina el aliviadero. La evolución histórica se observa mucho más en el resto de la estructura, variando desde el aparejo regular o el sillarejo originario hasta el mampuesto y el cal y canto. La existencia de una serie de marcas de números romanos, es una muestra del método de trabajo seguido: la colocación de cada uno de los sillares en el sitio predispuesto desde el trabajo de cantería y que posiblemente tiene que ver con las dimensiones de cada una de las piezas (Fig. 4).

Somos conscientes de la dificultad y las complicaciones que presenta el estudio de las obras públicas, sobre todo su datación (ROLDAN HERVAS, 1971: 111), pero, por los datos aportados por el análisis de los distintos puentes, pensamos que todos tienen un mismo origen cronológico, posiblemente tardorromano, aunque luego fueran objeto de numerosas transformaciones y remodelaciones que alteraron sus características iniciales.

El análisis comparativo nos ha llevado a suponer una actuación generalizada de reparaciones en la Calzada del Puerto del Pico en época tardorromana. Ésta coincidiría con la construcción del itinerario Tiétar-Jerte. Así, podemos certificar la construcción, siguiendo la técnica de los puentes del Valle, de estructuras más largas con numerosos ojos sobre los ríos Ramacastañas y Tiétar (Fig. 5).

3.3. Eje Norte-Sur. La vía alternativa al puerto del Pico por el puerto de Candeleda.

Las tierras al oeste de la calzada y puerto del Pico, para atravesar Gredos, cuentan con una ruta alternativa: el camino del Puerto de Candeleda. Este camino enlazaría las tierras del Valle Alto del Tormes a través del puerto de Candeleda con esta localidad y las tierras de Oropesa, para acabar posiblemente conectando con la calzada Emerita Caesarea Augusta.

El tramo llamado *Camino del puerto de Candeleda* parte de dicha localidad situada a 430 metros de altitud, como continuación de un camino que proveniente del Sur atraviesa el río Tiétar por un puente del que sólo quedan sus pilas. Desde Candeleda, el camino se dirige hacia el norte, tras pasar el puente del Puerto en la confluencia de las gargantas Lobrega y Blanca. A partir de este punto, comienzan los mayores desniveles hasta llegar a los 2.000 metros de altura del Puerto de Candeleda. Desde este collado se disfruta de una visibilidad excelente, llegando a divisarse, por el Sur, el castillo de Oropesa.

Desde este paso el camino comienza a perder altura suavemente y sin grandes desniveles, sigue la margen izquierda de la Garganta de Prao Puerto. Al llegar al Prado de las Pozas y Llano de Barbellido sale un ramal en dirección noroeste que se dirige hacia la localidad de Navalperal de Tormes. El camino principal continúa hasta la confluencia de las gargantas de Prao Puerto y de la Covacha (actual puente de las Juntas) donde se bifurca. Uno de los tramos gira hacia el noroeste y siguiendo la garganta de Barbellido llega a la localidad de Navacepeda de Tormes, cerca de donde encontramos el puente del Pozo de las Paredes.

Fernández Gómez plantea la posibilidad de que fuese utilizado en épocas prerromana y romana, aunque no llega a identificar restos materiales que lo demuestren (FERNANDEZ GOMEZ, 1986: 956-957).

En cuanto a sus características técnicas, el camino presenta pocos restos de infraestructura viaria que permitan dar una cronología precisa. En este sentido, pensamos que su utilización debió ser de carácter más local que regional. Por la cercanía del paso del Puerto del Pico, y su mayor comodidad de ascenso, esta vía queda en un segundo plano, no realizándose en ella obras de tanta envergadura como las de la calzada del Puerto del Pico.

Algunos restos de infraestructuras de este camino son el puente del Puerto, en la vertiente sur de la vía, o el puente del Pozo de las Paredes, en la vertiente norte. En el estado actual de nuestros trabajos, este último todavía no ha sido objeto de análisis y detenido estudio que pretendemos realizar en breve.

4. Reutilización del viario romano en época medieval

Gran parte del Valle del Tiétar parece no estar bajo el poder político visigodo o andalusí, por lo que se presupone un vacío poblacional. Algo similar ocurriría con la red viaria, casi abandonada en su totalidad. El asentamiento visigodo de Postoloboso indicaría la utilización del itinerario del valle sólo en su extremo

occidental. Mientras, la calzada del Pico quedaría reducida a una ruta militar alternativa a los principales itinerarios de los grandes ejércitos andalusíes. El Puerto del Pico sería atravesado por Almanzor en sus campañas por la meseta.

Siglos después, con la capitulación de Toledo en 1085, el valle del Tiétar entra a formar parte de la organización territorial del reino castellano-leonés, integrándose dentro de la Extremadura castellana. A partir de ese momento, la red viaria romana será aprovechada de distintas maneras.

La reutilización más importante, y de manera inmediata, es la calzada de Menga-Pico, transformada en Cañada Leonesa Occidental, dentro del eje Norte-Sur que atraviesa el Sistema Central en la red principal del reino cristiano. La expansión militar hacia el sur de los Reinos Cristianos impulsó la modalidad de itinerarios ganaderos. Los caballeros aldeanos, dedicados a la guerra y a la ganadería, buscarán pastos veraniegos para sus cabañas. Los pasos de montaña de Gredos no sólo servirán como puntos de tránsito militar, sino también para trasladar el ganado trashumante (MINGUEZ, 1994: 234-235 y 243). Así, los puertos del Pico, Candeleda y Avellaneda fueron utilizados de manera inmediata para la colonización de las tierras fértiles del Tiétar, a pesar de que la nueva población oficial fue más tardía (principios del siglo XIII).

A lo largo de los siglos pleno y bajo medievales, la infraestructura general de la red fue cuidada y mejorada. Asimismo, a finales de la Edad Media, se generalizó en las zonas de media y alta montaña, sobre todo en parte oriental del valle, la construcción de caminos enlosados/empedrados mimetizando las mejores características de la calzada.

4.1. El eje Norte-Sur. Calzada del Puerto y Camino de Candeleda

Sobre el antiguo itinerario romano se superpuso una de las cañadas más transitadas. Bajando desde el puerto del Pico y hasta Cuevas del Valle la ruta ganadera se limitaba a la estrecha calzada, después se ensanchaba combinando los espacios tradicionalmente mesteños y una línea enlosada. El mantenimiento de la calzada permitió que los rebaños bajasen o ascendiesen de la manera más sencilla por las duras pendientes.

Más allá de estas consideraciones generales, es muy difícil diferenciar las distintas actuaciones de reparación no documentadas durante la Edad Media. Además, las duras restauraciones realizadas en los años sesenta de nuestro siglo aumentan las dificultades. En 1510, se ejecutaron distintas actuaciones generales de recuperación, entre ellas, las obras de conservación del puerto y la construcción de varios puentes (Arroyo Castaño y Prado Latorre)². Aquí podríamos incluir la construcción del puente de Ramacastañas y la variante de Cuevas del Valle (ZARZALEJOS, 1988).

Por otro lado, e incluido en el eje Norte-Sur, contamos con la vía alternativa del puerto de Candeleda, que también fue absorbida como un ramal (vereda) de la cañada leonesa occidental. Este itinerario es el que mejor refleja los cambios

en la infraestructura.

En principio, el *Camino del Puerto de Candeleda*, sólo llegaría hasta el enclave de Candeleda. Después la vía se alargó hasta Oropesa (Toledo) y Castros (Cáceres), y posteriormente fue desviada al Puente del Arzobispo. La prolongación tuvo lugar durante la colonización y posterior nueva población de los siglos XI-XIII, construyéndose el puente mixto (madera-fábrica) del *Molino en ruinas* sobre el Tiétar (Fig. 6).

El itinerario adquirirá mayor relevancia al convertirse en verdadera alternativa de los rebaños mesteños que se dirigían directamente a Extremadura sin atravesar por Talavera de la Reina. Es en este momento cuando el puente del Puerto fue reparado. La obra principal será la reconstrucción del aliviadero, adquiriendo la forma de arco ojival peraltado. El dovelaje presenta un aparejo regular con sillares bien cortados. La bóveda, también ojival y con aparejo regular con el mismo material, sigue la línea de las dovelas. En el arranque del arco y de la bóveda se observa el peralte. En el «tímpano» entre los dos arcos puede verse perfectamente la rotura que corresponde a la reforma constructiva entre el puente tardorromano y el bajomedieval (Fig. 7).

Entre los dos arcos, y para reforzar la estructura de cara a resistir el empuje de la corriente, se construyó un tajamar y contratajamar. Las dos primeras hiladas engarzan perfectamente con el dovelaje del arco mayor.

Asimismo, al igual que ocurrió con la calzada del Puerto del Pico, el Puerto de Candeleda fue reparado a principios del siglo XVI.

4.2. El eje Este-Oeste. El camino de la Vera-Tiétar.

Durante la Edad Media, la vía romana auxiliar, que enlazaba la Calzada de la Plata con el itinerario *Emerita-Caesaraugusta* por los valles del Jerte y del Tiétar y San Martín del Valdeiglesias, se convirtió en una de las arterias fundamentales al sur del Sistema Central. La vía, que en principio se definía como de enlace entre calzadas principales, con un destino comercial y no tanto poblacional, sería el eje de una región con numerosos enclaves habitados. La transformación más importante es el cambio de itinerario en algunos tramos. La creación de nuevas aldeas hizo que el camino se desviase para poner en comunicación estos lugares.

El *Libro de la Montería* describe a la perfección la importancia adquirida por la vía en el desarrollo regional. Así, cita tres tramos (Candeleda-Las del Llano, Ramacastañas-Las del Llano y La Adrada-Las Torres) que completan el itinerario en el valle del Tiétar abulense (MONTROYA, 1992: 413-415). No obstante, ahora el predominio de Arenas de las Ferrerías (Arenas de San Pedro) sobre la zona hizo que el camino principal circulara por esta población. El tramo Los Llanos-Ramacastañas se convirtió en un ramal ganadero que conducía el ganado local hasta la cañada leonesa occidental a su paso por Ramacastañas.

La infraestructura, reducida a los puentes que salvan las pedregosas gargantas, se mantuvo y mejoró. Sin embargo, es muy difícil precisar la cronología de



Figura 3 - *Puente romano del Arenal (Arenas de San Pedro). Vista general.*



Figura 4 - *Puente romano del Arenal. Detalle de las marcas situadas en la bóveda del aliviadero.*



Figura 5 - Puente de Ramacastañas. Posibles restos de la primitiva estructura romana.



Figura 6 - *Puente del Puerto*. Aliviadero.



Figura 7 - *Molino en ruinas*. Ruinas del puente mixto (madera-fábrica).



Figura 8 - *Camino romano*. Cuevas del Valle.

las actuaciones. Sólo en el puente del Arenal (Arenas de San Pedro) se observan distintas reparaciones, como, por ejemplo, sobre el gran muro durante los siglos XIV-XV. Después, en el XVI, se abriría un segundo aliviadero a la izquierda del arco mayor.

Los antiguos itinerarios romanos fueron las principales arterias medievales en la red del Tiétar. Pero, a la vez que se complicaba la distribución de la población, aumentaba el número de caminos, todos de ámbito local. Al final de la Edad Media, los caminos que enlazan las poblaciones situadas en altitudes intermedias de la Sierra de Gredos (Pedro Bernardo, Gavilanes, Cuevas del Valle y Villarejo del Valle) o estas con determinados puertos (Pico y Mijares) mimetizaron el modelo de la cercana calzada. Así, encontramos estrechos caminos -tres metros de anchura media- encajonados por vallas de mampuesto superpuesto que utilizan una técnica mixta de enlosado, empedrado y alisamiento de la superficie berroqueña. Los inconvenientes naturales del terreno -las duras pendientes, la irregularidad de las cotas y las numerosas torrenteras- se superaba con mayor facilidad con este sistema (Fig. 8).

5. Conclusiones

A partir de finales del siglo XI, la pervivencia de los tres itinerarios romanos permitió a los pobladores cristianos disponer de óptimas vías de penetración para colonizar nuevos espacios, y por las que posteriormente dieron salida a sus productos. El concejo de Avila, al iniciar la nueva población del Sexmo de las Ferrerías, tendría un verdadero punto de apoyo para ejercer su poder sobre la jurisdicción territorial.

Igualmente sirvieron para alcanzar, inmediatamente después de la conquista cristiana, nuevos pastos para los ganados trashumantes. Posiblemente los primeros colonizadores (caballeros aldeanos) se caracterizaron por desarrollar actividades ganaderas. De esta manera, y desde ese momento, extensos espacios fueron reservados para pastos, impidiendo que la nueva población adquiriese un matiz eminentemente agrícola.

Por otro lado, no es extraño observar cómo los enclaves poblados se asientan sobre o muy próximos a las vías, rasgo que se ha fosilizado hasta nuestros días. Esta característica de los asentamientos no nos ha permitido precisar, hasta el momento, cuántas de estas poblaciones se superpondrían a enclaves anteriores de época romana o altomedieval.

En definitiva, la continuidad del viario antiguo va a determinar muchas de las características primordiales del poblamiento medieval. La red de comunicaciones mantiene los ejes Norte-Sur y Este-Oeste, aunque ahora con una mayor relevancia que la alcanzada en la época tardorromana, sobre todo por el interés que ofrece para la Mesta. Asimismo, la distribución de la población, el desarrollo económico y la evolución histórico-política estarán íntimamente relacionados con estos ejes.

6. Bibliografía

- ARIAS, G. (1987): *Repertorio de caminos de la Hispania romana*, Cádiz.
- ARRIBAS, R; MALALANA, A; MARTINEZ, S; MATE SANZ, P; SAEZ, F; SANCHEZ, C. (1994): «El poblamiento medieval como factor de modificación del paisaje en el curso medio-alto del río Tiétar», en *Actas de las VII Jornadas sobre la Sierra de Gredos. Fundación Cultural Santa Teresa*, Avila (en prensa).
- BLASCO BOSQUET, C. (1991): «La Meseta prerromana», *Boletín de la Asociación Española de Amigos de la Arqueología*, 30-31, págs. 195-202.
- CHEVALIER, R. (1975): «Les voies romaines», ed. Librairie Armand Colin, Col. U, Serie *Historie Ancienne*, Paris.
- CRIDO DEL VAL, M. (1969): *Teoría de Castilla la Nueva. La dualidad castellana en la lengua, la literatura y la historia*, Madrid.
- FERNANDEZ CASADO, C. (1980): *Historia del puente en España. Puentes romanos*, Madrid.
- FERNANDEZ GOMEZ, F. (1986-87): *Excavaciones arqueológicas en el Raso de Candeleda*, Avila.
- FERNANDEZ GOMEZ, F. (1993): «El Raso de Candeleda (Avila). De la prehistoria a la romanización», *El proceso histórico de la Lusitania oriental en época prerromana y romana. Cuadernos emeritenses*, 7, págs. 143-154.
- FERRANDIZ MARTIN, F. et alli (1990): «La calzada del Puerto del Pico: problemática de su trazado en la provincia de Avila», *Simposio sobre la red viaria de la Hispania romana*, Zaragoza.
- FUSTIER, P. (1968): *La route. Voies antiques. Chemins anciens. Chaussées modernes*, Paris.
- MINGUEZ, J. M. (1994): *Las sociedades feudales. I. Antecedentes, formación y expansión (siglos VI al XIII)*, Madrid.
- MONTOYA RAMIREZ, Ma. I. ed (1992): *Alfonso XI. El libro de la Montería*, Granada.
- ROLDAN HERVAS, J. M. (1971): *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*, Salamanca.
- ROLDAN HERVAS, (1975): *Itineraria Hispana. Fuentes Antiguas para el estudio de las vías romanas en la península ibérica*, Madrid.
- SAYANS, M. (1957): *Artes y pueblos de la Alta Extremadura*. Plasencia.
- ZARZALEJOS, M. M. (1988): *Informe sobre la intervención arqueológica en un tramo de la «Calzada Romana» del Puerto del Pico, en el término municipal de Cuevas del Valle (Avila)*. (Trabajo inédito presentado a la Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, Dirección General de Patrimonio Cultural).

NOTAS

- * Este trabajo forma parte de los resultados obtenidos en el proyecto de investigación *La dispersión del poblamiento medieval en el curso medio-alto del río Tietar (Ávila)*, desarrollado durante los años 1992 y 1993. El proyecto es financiado por la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León.
- ¹ Entendemos por colonización la ocupación no organizada, ni jerarquizada, de pequeños espacios fuera del poder del estado monárquico. Entendemos por nueva población lo que hasta ahora la historiografía tradicional ha venido definiendo como Repoblación.
- ² AGS, Cámara de Castilla, «Pueblos», leg. 13. Cámara de Castilla, «Personas», leg. 5.