



Edad Media: la difícil conservación del legado romano

Tiempo de caminantes intrépidos

Begoña Olabarrieta

Con el final del imperio romano en la península ibérica termina también la época dorada de las grandes vías, del ordenado y perfectamente legislado uso del territorio. La llegada de los invasores del norte da comienzo a la Edad Media en Hispania, y con ella a siglos de enfrentamientos y de luchas por el poder, de conquistas y reconquistas, que tuvieron su inevitable reflejo en los caminos. Considerada por algunos historiadores una época oscura, no estuvo exenta, sin embargo, de innovaciones y avances que determinaron la forma de viajar de caminantes, ejércitos y comerciantes.



Si hay algo en lo que la mayoría de los expertos coinciden es que con el fin del imperio romano se acabaron los buenos caminos. La falta de control centralizado y de mano de obra organizada para su mantenimiento hizo que el perfecto entramado de calzadas decayera, aunque no desapareciera del todo.

Cuando los visigodos se asientan en la península ibérica en el siglo VI, las vías, sus técnicas constructivas y de conservación, no son del todo desconocidas para ellos, pero mantener la red viaria era una tarea demasiado costosa y complicada. Los nuevos pobladores de Hispania no disponían del inmenso aparato del imperio (en términos de organización y de hombres) para reparar y seguir avanzando en la construcción de caminos y, además, su concepto de Estado era diferente al de sus predecesores: más

descentralizado, con nuevas capitalidades y nuevos núcleos de poder que conllevaron nuevas rutas.

Los visigodos no pudieron competir con los romanos en lo que a su afán de ampliación viaria se refiere, pero hicieron esfuerzos por intentar mantener las infraestructuras existentes, puentes incluidos y, en algunos casos, abanderar también la construcción de nuevas vías. Ejemplo de ello es Brunekhilda, la hija del rey Atanagildo, quien en el 566 sale de Toledo para casarse con el rey de Austrasia (norte de Francia), y que más tarde será conocida por su reputación como constructora de calzadas en la Galia.

Excepciones aparte, la realidad es que frente a la red de caminos romana, la medieval se conformará como un conjunto de restos de calzadas desarticuladas y mal cuidadas, a las que se unen sendas de monte y páramos.

() Innovaciones para viajar

Un factor que vino a determinar el cambio en la configuración de los caminos durante esta época fue la manera de transitarlos. Los romanos desplazaban a sus ejércitos a pie por calzadas bien pavimentadas, mientras que pertrechos y particulares viajaban en carro; pero ese panorama variará en la Edad Media con la entrada en juego de tres elementos: la herradura, el estribo y la espuela, que darán más protagonismo a los jinetes en los desplazamientos.

Tres elementos que no eran desconocidos en la Hispania prerromana, pero que a partir del siglo IX y X se mejoran y generalizan, unidos a la mayor consistencia de las armaduras. El jinete cabalgaba más seguro, con mayor facilidad para montar y desmontar, y el caballo iba más protegido. Los desplazamientos a caballo cobran protagonismo y el camino ya no está tan pensado para transitar a pie o en carruaje, sino para permitir el paso a caballo. Es el camino de herradura, en el que los carros pasan a ser vehículos de uso casi exclusivo de los labriegos, mientras que los nuevos aristócratas y señores se convierten en caballeros.

Con esta nueva forma de viajar, la técnica de construcción de las propias vías varía. Mientras que los romanos construían sus calzadas abriendo dos fosos paralelos, extrayendo la tierra entre ellos hasta hallar un firme para luego cubrir con piedras y mortero o barro, en una superposición de estratos que cumplía unos cánones perfectamente estudiados, sus sucesores los harán de otro modo, o más bien lo harán sin tanta regulación, por simple explicación o pavimentación sin firme.

Las nuevas infraestructuras viarias se componían de dos hileras enlosadas en los márgenes, desde las que regularmente partían otras líneas transversales, en rombos o trazando la clásica espina de pez y rellenando luego los huecos con cascajo. Son caminos que no reparan en desniveles ni se preocupan excesivamente por la rectificación del paisaje natural.

Las nuevas vías se piensan para el tránsito permanente de bestias y caballerías, y así se recoge en su regulación. Por ejemplo, en algunos fueros locales navarros, hacia el s. XI, ya se especifica la anchura que estos debían tener según las necesidades de cabalgantes y de animales cargados.

Los puentes, elementos clave de los caminos, también tuvieron sus variaciones. En principio, los visigodos se preocuparon por mantener y reconstruir algunos de los romanos ya existentes, como sabemos que se hizo con el de Pinos (en el cruce del río Cubillas), uniendo la ciudad de la desaparecida Iliberis (cerca de Granada) con

Córdoba, o la restauración del estratégico puente de la antigua Emérita Augusta y la reforma del puente de la capital, Toledo.

Pero a lo largo de los siglos se empiezan a adoptar unos rasgos más propios de la época; se revaloriza el arco apuntado, se acentúa el perfil en cuesta, se estrecha la vía aligerando su peso y se forman apartaderos sobre los tajamares que, además de romper la presión del agua, se alargan, a diferencia de los romanos, hasta la balaustrada.

() Época de cambios

Sin duda, son cambios tecnológicos y de concepción que llevan a modificar algunos caminos y su uso en la época visigoda, que se unen a otros factores que servirán para desdibujar el orden viario establecido por los romanos, creando un nuevo mapa de rutas.

Influirá en ello, por un lado, el factor económico, con una fuerte disminución del comercio interior, que ya empezó a decaer en el final del imperio romano. Además, los núcleos de población pasan de ser urbanos y conectados, a rurales y de autoabastecimiento, y la agricultura se complementa con el aumento de la trashumancia ganadera.

Para los escasos comerciantes que se adentran por los caminos se crea una regulación que establece, por ejemplo, los espacios libres que debía haber a ambos lados de las rutas para descansar, o la potestad que tenían los viajeros de sobrepasar las vallas y cercados para alimentar a sus caballos con los pastos de las márgenes.

Pero si bien aquellos mercaderes tenían estas prebendas, aventurarse por aquellas vías ya no era tan seguro como en época romana. La inseguridad es otro factor que determinará importantes cambios en las rutas o itinerarios principales. Por ejemplo, los cronistas hablan de cómo a mediados del s. VII los bandidos se habían hecho fuertes entre Caesaraugusta y el levante español, o cómo un siglo más tarde dominaban El Bierzo, lo que hizo necesario buscar vías alternativas.

A esto se une el aumento de las vías fluviales que, aunque ya se usaban en épocas anteriores, cobran ahora importancia como rutas de tránsito, con dos importantes ríos, el Guadalquivir y el Guadiana.

Los núcleos de poder también cambian, y con ellos el mapa de rutas principales. La Vía Augusta, que unía la Galia con la península ibérica, había permitido a los invasores del norte entrar y asentarse en Hispania. Una vez dentro, los suevos avanzarían por caminos secundarios y vías interiores hasta Galicia, mientras que los vándalos seguirían hacia la Bética y más tarde cruzarían Gibraltar hacia el norte de África ante la presión visigoda.

Pero con su presencia ya consolidada, los visigodos establecen su capital en Tolentum (Toledo) y la Vía Augusta pierde su papel de eje vertebrador, porque con la nueva capitalidad los mayores flujos de movimiento dejan de ser norte-sur a través del este peninsular. Las antiguas vías romanas, algo a trasmano de la meseta norte, perdieron relevancia

Toledo, emisor de vías visigodas

Con el establecimiento del nuevo reino visigodo y la capitalidad en Tolentum, el panorama viario se redibuja frente al establecido durante el Imperio romano, a excepción de la Galicia sueva y el mediterráneo bizantino. La nueva ciudad, centro del poder, es la que marca el eje viario e irradia rutas que entran y salen de sus calles cruzando el Tajo.

Tenía especial importancia la que saliendo de la capital pasaba por Titulcia y Complutum, seguía el curso del Henares, prologándose por el Jarama, bajaba por la ruta fluvial del Jalón y luego pasaba el Ebro por Caesaraugusta. Allí se cruzaba con la ruta transversal que desde Tarraco entroncaba con la Vía Augusta llegando a Astúrica, lugar de encuentro con la Vía de la Plata. Pasada Caesaraugusta se alcanzaba la Galia por los pasos orientales del Pirineo, o bien remontando el Gállego por Osca y Jaca.

También a través de Titulcia, después de partir de la capital, se iniciaba un camino de acceso a las tierras del otro lado del Guadarrama por Coca, Pallentia y Segisama, un importante nudo de caminos, para luego llegar por Flaviobriga a Cantabria.

Hacia el mediodía, las dos vías que partieron desde Toledo se vieron determinadas por el exarcado bizantino que ocupó el sureste peninsular, impidiendo el libre paso hacia Consabura Libiosa y Laminio, retomando de nuevo la Vía Augusta en Xátiva o virando hacia el sur hasta Mariana.

Otro camino salía de Toledo llegando a Medellín para prolongarse después hasta Olissipo (Lisboa), o bien, cruzando el río Anas por el gran puente romano de Emérita Augusta, descendía hacia Hispalis e incluso hasta Gades. Desde ahí, hacia Carteia y después por el reborde de la costa del Mediterráneo hacia Cataluña

Si los caminos delatan la situación de los centros de poder, aquella heterogénea red caminera revelaba a las claras la existencia de un mapa político fragmentado: cuatro reinos cristianos –Castilla, Aragón, Navarra, Portugal– y el musulmán de Granada. Era evidente, pues, la ausencia de un plan coordinado y de una política inversora sistemática de la Corona. La función de ésta se limitaba a ordenar y supervisar las obras de los caminos, y el régimen de exacciones y derechos de tránsito, que gestionaban los municipios.

frente a nuevas alternativas. Entre ellas la que unía Cádiz con Córdoba (trayecto ya transitado en la época anterior) o, de mucha mayor importancia en el mapa viario de la época, la que unía Córdoba (capital de la Bética) con Toledo. Este panorama se completaba con el aislamiento de los caminos de levante y Andalucía oriental, territorios en manos de los bizantinos.

Cuando los musulmanes cruzan el estrecho y comienzan su expansión por la península ibérica encuentran un sistema de caminos ya descentralizado, pero que aún se servía de la red viaria romana, con núcleos de comunicación que se centraban más en el interior debido a la capitalidad de Toledo. A partir de ese momento el mapa vuelve a reconfigurarse y adaptarse a la nueva situación política y de poder.

○ Al Ándalus y sus caminos

A pesar de un deterioro acusado durante siglos, las vías romanas vuelven a retomar protagonismo con la entrada de los nuevos invasores, esta vez desde el sur. Gran parte de los itinerarios seguidos en su avance por Tarik ibn Ziyad (711-14), Muza (712-14) y Abd-al-Aziz (714-15) volvieron a ser en buena medida las infraestructuras dejadas por los grandes constructores del pasado, como se da fe en varias crónicas, entre ellas la conocida como la del “Moro Rasis”, Áhmad ibn Muhámmad al-Razi, que nos relata la historia de la conquista musulmana de la península.

Fue en el año 710 cuando se produce el primer desembarco en lo que hoy conocemos como Tarifa, pero la conquista formal de la península comenzará con la batalla del río Guadalete en el 711 y la primera derrota de los cristianos; a partir de ahí la invasión se propagará hacia ambas mesetas desde los caminos del sur.

Una vez más los núcleos de poder cambian y, en un primer momento, los bastiones se refuerzan con dos nuevas ciudades, Gibraltar y Al Yazira al Jadra (Algeciras), como puntos de llegada de las tropas del otro lado del estrecho y de partida hacia el norte. Desde esta última ciudad salía una calzada que seguía hasta Medina Sidonia y Arcos de la Frontera a través del Guadalete, y desde allí por Marchena, llegando a Écija (núcleo fundamental de comunicaciones entre Sevilla y Córdoba).

Allí mandaría Tarik un destacamento, mientras proseguía su avance hacia Porcuna y Jaén remontando la ruta proveniente de Iliberis, que vadeaba primero el Guadalquivir y luego el Guadalimar junto a la antigua Cástulo (Caslona) por el llamado Vado de los Carros, otro punto estratégico de caminos en la época.

Fue allí donde se creó un lugar de acampada, que se denominaría Vado de la Conquista, y desde donde salían cuatro caminos en dirección a la Meseta. El más occidental por las Navas de Tolosa y el puerto del Muradal, para seguir por el Viso del Marqués. El segundo seguía en parte el profundo cañón del río Despeñaperros para atravesar más tarde la Sierra Morena por el paso de las Carretas y luego alcanzar Santa Cruz de Mudela. El tercero se separaba del anterior para atravesar el puerto entre los picos del Cambrón y Loro, llegando hasta Torrenueva por el curso del Jabalón. El último, el más usado para ir al levante, discurría por el puerto de Iznatoraf, junto a Santisteban del Puerto y luego por Alcaraz, Albacete, Chinchilla y Almansa, entroncando en Xàtiva con la Vía Augusta.

Son los primeros caminos de avance de los ejércitos musulmanes, de la invasión y toma de control de los territorios de la península, subiendo hacia la meseta con el objetivo de tomar la capital, Toledo, desde donde, una vez conquistada, siguen consolidando su presencia y el control de las vías de comunicación y acceso.

Dos años después es Musa quien desembarca en la bahía de Algeciras, y con un nuevo ejército sigue la campaña por los caminos ya abiertos. Su itinerario le lleva primero a conquistar Carmona y Sevilla, y ya controlando la cabeza de puente del único vado natural del Guadalquivir en su curso bajo, en Alcalá del Río inicia su camino hacia Mérida por una variante que corre paralela a la Vía de la Plata. Retomará la calzada romana en el paso situado al pie de Tentudía y desde ahí subió hasta la antigua Emérita Augusta, haciéndose también con el paso por su estratégico puente, asegurándose la conquista al sur del río Anas. Reforzada la marca, marchó a Toledo para encontrarse con Tarik.

Juntos emprendieron la ocupación del valle del Ebro y de los pasos de los Pirineos, conquistando a su paso Sigüenza, Zaragoza y Huesca, y luego hacia el oeste, por la calzada que desde Zaragoza iba a Astorga, llegando incluso a ocupar la plaza fuerte de Lugo y con avanzadillas que penetraron en Gijón (Gijón).

La historia de los caminos en Al-Ándalus está determinada, desde un primer momento, por una serie de idas y venidas, de vías útiles para las campañas de conquista y ampliación del territorio de los diferentes ejércitos que fueron entrando, de marcas de frontera que se expandían y variaban.

Mientras el norte estaba siendo conquistado, Adb-al Aziz en el 714 desembarca en Algeciras y avanza hacia Sevilla, desde allí se encamina a Málaga y más tarde hasta la región de Orihuela. En otra de sus rutas, hacia el oeste, ocupa Ossonoba y Beja

avanzando por los caminos del Algarve portugués. Utilizando vías romanas se toman también Brievaca, Pamplona y Tarraco, y rápidamente los caminos catalanes también quedarán bajo dominio musulmán, llegando hasta Narbona a través de la Vía Augusta.

() Vías para el comercio

Con el territorio y las marcas fronterizas bien controlados, la nueva capital del emirato omeya independiente se consolida en Córdoba con la dinastía de Abd al Rahman I, "El Emigrado", quien desde su desembarco recorrió un camino que le llevará a atravesar Almuñécar, Granada y la Penibética por Olivar y La Venta del Fraile, hasta alcanzar Madinat Ilbira, donde le esperaban sus partidarios. Este nuevo ejército siguió la ruta de Antequera, Estepa, Osuna y Marchena hasta Carmona y de allí hasta Sevilla. La toma de Córdoba no se hizo esperar y el nuevo emirato (756-788) y su extenso radio de influencia comienzan una época de esplendor.

Al Razi ensalzaba en su crónica la figura de Adb al Rahman I como constructor de caminos. De él dice que ordenó hacer los arrazifes (caminos empedrados) que atravesaban montes y valles y otras buenas calzadas que iban de unas vías a otras. Fue una época, como queda bien plasmado en su relato, en la que se restauró parte de las grandes vías romanas y se acondicionaron las interprovinciales y las locales.

Los caminos se transformaron otra vez en prósperas vías de comercio, de intercambio de culturas, de ciencia y de ideas. El tráfico se intensificó entre la nueva capital y localidades como Algeciras, Málaga y Almería, puertos de entrada y salida de todo tipo de mercancías procedentes de la península o de África. Todo un trasiego que es bien regulado por los nuevos gobernantes. Se abren empresas especializadas para el transporte, con alquiler de monturas y de bestias de carga, y se firman contratos en los que se especifica desde la naturaleza de la carga de cada acémila, a todo lo que concernía al viaje. Las nuevas vías asisten a la apertura de casas de postas, posadas y ventas; se empiezan a crear itinerarios, e incluso se establece en qué partes del camino, dependiendo de las horas de recorrido, es necesario detenerse para cumplir con las oraciones diarias.

En su configuración, los caminos omeyas también desafiaron el orden y el estudiado trazado lineal de las vías romanas, atajándolas en los puntos que se creía necesario, atravesando valles o subiendo fuertes pendientes para evitar rodeos, sin importar los accidentes geográficos. Son años de es-

plendor que favorecen una buena red de caminos entre los que, según el geógrafo Istajri, llegó a haber hasta 14 principales, casi todos partiendo de Córdoba, que se complementaban con numerosos secundarios.

Pero una vez más la utilización de las vías cambiará. En el 981, la vocación expansionista de Al Mansur, caudillo del califa Hisham II, consigue romper la línea del Duero saqueando Barcelona y esclavizando a los pocos supervivientes, y en el 988 la ciudad de León corre la misma suerte. En el 997, Al Mansur sale de Córdoba por el camino de Mérida, de ahí parte a Coria, Viseu y Oporto, y el 10 de agosto de ese año llega a Santiago de Compostela, donde incendia la iglesia construida por Alfonso II El Casto.

Una época de luchas feroces que acabó con el esplendor y el uso comercial de los caminos para tornarlos de nuevo en escenario bélico, que no se acabará hasta la derrota de Al Mansur en Qalat-al-Nasur (Calatañazor) y su posterior muerte en Medinaceli.

Las guerras civiles y los enfrentamientos posteriores dan origen a los denominados reinos de Taifas tras la caída del califato cordobés en 1031, fragmentado en 25 minúsculos emiratos en los que la red viaria vuelve a decaer. Los caminos, los puentes, su mantenimiento y uso se vienen abajo con el hundimiento de la concepción unitaria del califato y cada pequeña capital establece sus propias rutas

14 caminos omeyas

A mediados del siglo X, antes de que Al Mansur quebrara la estabilidad del califato, el geógrafo Istajri hacia una relación de los 14 caminos principales de los omeyas, muchos de ellos saliendo desde las mismas puertas de la medina de Córdoba.

- ▶ De Córdoba a Sevilla
- ▶ De Córdoba a Zaragoza, Tudela y Lérida
- ▶ De Córdoba a Toledo y Guadalajara
- ▶ De Córdoba a Zamora y León
- ▶ De Córdoba a Coria
- ▶ De Córdoba a Gafiq y Niebla
- ▶ De Córdoba a Carmona
- ▶ De Écija a Morón, Medina Sidonia y Gibraltar
- ▶ De Écija a Málaga
- ▶ De Écija a Archidona
- ▶ De Córdoba a Pechina, Murcia y Valencia
- ▶ De Valencia a Tortosa
- ▶ De Murcia a Pechina, Málaga y Gibraltar
- ▶ De Algeciras a Medina Sidonia y Sevilla

defensivas. Los años posteriores traerán un periodo de unidad y luego una nueva fragmentación en los segundos reinos de Taifas; épocas difíciles para los caminantes con escasa seguridad y bandolerismo en las fronteras.

Entre 1147 y 1248 Sevilla se convierte en la capital de Al Ándalus bajo el imperio almohade, creando un nuevo eje de atracción y emisión de caminos. Grandes vías salían de la antigua Hispalis y se construyeron nuevas infraestructuras, como el puente de barcas de Triana, ejemplo para otro que se haría a su imagen y semejanza en Badajoz sobre el Guadiana.

Con los almohades se produjo un nuevo cambio en la fisonomía del camino. Mientras que en la época de Abd al Rahman, el sistema omeya de seguridad en las rutas consistió en una red de control y vigilancia desde la atura, por medio de torres visualmente enlazadas entre sí, y todas ellas con una central, como por ejemplo la establecida a lo largo de la Vía Augusta romana, ahora las circunstancias cambian. Con el aumento del número de tropas de caballería que llegaban más rápido a cualquier lugar, el viejo sistema de avisos entre torres ya no era tan efectivo. Además, aumenta el número de poblaciones y de habitantes, por lo que en el siglo XII se empieza a generalizar un sistema defensivo articulado en torno a fortalezas más cercanas a las localidades.

() El último reino

Con el avance imparable de los cristianos, el último gran bastión de Al Ándalus fue el reino nazarí de Granada. De la mano de Muhammad Ibn Alhamar Ibn Basr, señor de Arjona, y gracias al apoyo de Fernando III El Santo, a quien reconoció vasallaje, se consolidó un territorio que comprendía Granada, Málaga y Almería, estableciendo su capitalidad en la primera, con la Alhambra como emblema de poder, hasta 1492.

Así pues, una vez más el epicentro de Al Ándalus se desplaza, esta vez hacia Granada, desde donde se recuperan las antiguas rutas hacia Málaga y Almería, sus dos puertos, y hacia Algeciras.

Varios caminos se abren en ese momento para conectar los distintos lugares del reino, como la ruta de los meriníes que costeaba hasta Málaga saliendo del Estrecho y pasando por Estepona, Fuengirola y Marbella, y otra que con idéntico origen se adentraba en el interior. Para esta nueva ruta también se establecieron nuevos puntos defensivos, como Castellar, Jimena, Gaucín y Ronda, siguiendo luego hacia el valle de Abdalajís, Antequera y por Archidona y Loja hacia Granada.

Otros dos caminos bajaban desde la nueva capital

hacia el sur, uno atravesando la sierra de Contraviesa hasta Almuñécar, y otro que pasaba por Dúrcal y el valle de Lecrín, para luego seguir a través de La Alpujarra, llegando hasta Andarax y Almería. Pero no solo en el sur, hacia levante había vías que

La Mesta

Al tiempo que las tropas cristianas avanzan sus posiciones frente a los territorios de Al Ándalus, lo hacían también los ganaderos y los pastores. La trashumancia, que ya existía desde tiempos remotos en la península ibérica, cobra importancia y protagonismo en los caminos y en la economía hispánica con la reconquista. A las tierras fronterizas recién conquistadas empieza a llegar la ganadería, una actividad económica más fácil y segura que la agricultura en aquellos primeros años.

Las grandes órdenes militares poseían grandes extensiones de pastos a las que llegaban a invernar los ganaderos de las zonas más frías, pagando por ello fuertes impuestos de los que Alfonso X en 1258 vino a aliviarles. El apoyo del monarca "Sabio" a la ganadería trashumante se concretó con la creación del Honrado Concejo de la Mesta en 1263, que reunía a todos los pastores y que se fortalecería en los años posteriores, pasando a estar bajo protección real.

Para todo ese gran movimiento de las cabañas ganaderas se estableció una red de caminos, las cañadas, por las que millares de cabezas de ganado iban y volvían de su viaje trashumante a los pastos en invierno. Todo un entramado de más de 3.000 kilómetros que atravesaba la península ibérica de norte a sur, dividido en cuatro ramales principales, León, Soria, Segovia y Cuenca, con tres rutas diferentes.

La cañada leonesa partía de la montaña de León y pasaba por Zamora, Salamanca, Plasencia, Cáceres y Mérida hasta llegar a Andalucía occidental. La segoviana se dividía a su vez en dos grandes cañadas, una que desde Logroño se dirigía a Burgos, girando en Palencia hacia el sur, para después atravesar Valladolid, Segovia y Ávila, donde se juntaba con la cañada leonesa en Béjar, y otra que, también desde la capital riojana iba hasta Soria y Sigüenza, bordeando después el sur del Guadarrama hasta Gredos. La manchega, discurría desde la sierra de Cuenca, partiendo incluso de las inmediaciones de la aragonesa Albarracín y atravesaba La Mancha por Alcázar de San Juan, para luego bifurcarse en Socuéllamos con dirección a Murcia y Andalucía.

A ellos se les garantizaba el paso y el pasto, e incluso la anchura de las vías por las que debían pasar: entre 60 y 75 m si atravesaban zonas de cultivos y sin límites en el resto. Los ejes principales se complementaban con otros secundarios de cordeles y veredas para asegurar un tránsito que se producía dos veces al año, entre junio y septiembre, cuando el ganado subía hacia los agostaderos de las sierras, y entre noviembre y abril, cuando se bajaban hacia los pastizales del sur.

conectaban con Murcia saliendo de Guadix por Baza, Huéscar, Caravaca y Mula.

La nazari es una época en la que los ejes de caminos vuelven a estar bien definidos por la necesidad de mantener las marcas frente a los avances de los cristianos, pero también se recuperan las vías secundarias para usos comerciales como en las épocas de mayor esplendor de Al Ándalus.

La vía más importante hacia el reino de Sevilla salía desde Granada por Loja, Archidona y Antequera, ciudades clave para frenar el avance de las tropas cristianas. Del eje este-oeste también partieron desvíos hacia el norte que atravesaban el Genil en vados, barcas o puentes; el más importante iba por Iznájar, Priego y Luque, y enlazaba con la ruta más directa entre Granada y Córdoba, ascendiendo por la sierra Parapanda, Puerto Lope, Benzaiide y desde allí al castillo de Locubin y Alcaudete, llegando a Córdoba por un viejo camino de los días del califato.

Son años de vaivenes de fronteras, de ataques y contraataques, del intercambio de comercio pero también de cautivos de ambos bandos. El camino se torna misterioso y ensoñador y surgen grandes viajeros y sus relatos, como el de Ibn Batuta por el reino de Granada.

Las rutas de la reconquista

Mientras Al Ándalus libra sus propias luchas internas, los reinos cristianos comienzan a hacerse fuertes en sus refugios del norte. Será en San Juan de la Peña donde se inicie la reconquista aragonesa, con la idea de avanzar hasta crear una marca hispánica con condados que taponarán el avance musulmán más allá del Ebro.

Por su parte, Alfonso II el Casto consigue controlar el importante nudo de caminos de León, cortando el avance enemigo hacia Galicia (donde se descubrirá la tumba del Apóstol Santiago), y se hará con el control de las vías en Astorga, encrucijada esencial en el avance cristiano hacia el mediodía.

Una vez más, la nueva capitalidad viene marcada por los caminos, y en esta ocasión le toca el turno a León, no solo centro de la reconquista hacia los territorios musulmanes, sino también paso obligado de la nueva peregrinación hacia Santiago. Y de nuevo, un elemento viene a modificar el panorama. Si las poblaciones amuralladas sustituyeron a las torres de vigilancia de los caminos en la parte musulmana, en el territorio cristiano el gran protagonista es el castillo, destinado a proteger las vías naturales frente a los intentos de romper la marca en Castilla.

() Un camino llamado de Santiago

Pero, sin duda, si hay un hecho determinante en esta época en los territorios cristianos es el descubrimiento de la tumba del Apóstol Santiago en Galicia, lo que da pie al nacimiento de uno de los caminos más emblemáticos de la historia de España, aún en la actualidad. Se trata de una vía estratégica y fundamental, que vuelve a unir transversalmente los reinos cristianos y recupera en su parte occidental la ruta que comunicaba la Hispania romana, desde Tarraco hasta Oviedo, y se cruzaba con los caminos de los primeros tiempos de la reconquista desde el norte.

El Camino de Santiago supone una auténtica "revolución". Por un lado, la imposibilidad de seguir haciendo peregrinaciones a Tierra Santa después de las derrotas de los cruzados en Oriente Próximo, y por otro, los problemas con el imperio bizantino, que tampoco favorecían los viajes a Roma, hacen de Santiago una alternativa que refuerza a la Galicia hispánica como lugar elegido por la cristiandad.

Es un camino que desde sus inicios va variando, con mejoras sucesivas para hacerlo seguro para los peregrinos, pero que también se convierte en emblema de la conquista de los distintos territorios musulmanes por parte de los cristianos. De hecho, hasta el siglo XI los peregrinos caminaban hacia la tumba del Apóstol por caminos que bordeaban la costa cantábrica, al estar las vías más fáciles del interior aún bajo control de los ejércitos andalusíes. Pero fue empeño de los reyes cristianos garantizar la seguridad de los peregrinos, al

Las vías de la reconquista

Las incursiones militares cristianas hacia los territorios en manos de los musulmanes se organizaron en distintos ejes, entre ellos:

- Ruta costera atlántica de Portugal, desde Coimbra, controlada por Alfonso VI en 1064.
- Ruta romana que hoy denominamos de la Plata, con ciudades importantes como Salamanca, Plasencia o Coria, consolidada por órdenes militares como la de Santiago y la de Alcántara.
- Caminos de Guadarrama, Somosierra y del Jarama bajando hacia Toledo, punta de lanza de la reconquista gracias a Alfonso VI.
- Hacia el levante se generan los que se darían en llamar caminos del Cid, una serie de rutas entre la Castilla cristiana y los reinos musulmanes de Levante.
- Caminos del reino aragonés, que bajaban desde Jaca y Huesca hasta Zaragoza siguiendo la ruta del río Gállego.

tiempo que mostraban la consolidación de su poder y sus victorias.

Ejemplo de ello fue Sancho el Mayor. Ante las incursiones y la inseguridad, los primeros peregrinos iban de Pamplona a Burgos por Irurzun, Huarte Araquil, Salvatierra, Miranda de Ebro, Pancorbo, Briviesca y Quintanapalla, pero después de algunas batallas el monarca consiguió controlar una ruta más recta y corta por Puente la Reina, Estella, Logroño, Nájera, Santo Domingo de la Calzada, Villafranca y Montes de Oca.

Uno de los puentes de la nueva ruta, el de la Reina, fue encargado por otra de las mujeres constructoras de infraestructuras viarias, la esposa de Sancho, Muiñadona, también conocida como Doña Mayor.

El Camino de Santiago se consolidó como ruta segura de peregrinación en el s. XII

Pasado Burgos, otro de los núcleos de población que empieza a cobrar importancia, y atravesando Arlanza, el camino se encontraba en Frómista con la antigua vía romana, de ahí seguía por Carrión de los Condes, Sahagún y León, puente del Órbigo y Astorga, atravesando ya el Sil en Ponferrada, donde arrancaba una fuerte pendiente que se adentraba en Galicia por Pedrafita do Cebreiro.

Siguiendo igualmente la vía romana, se descendía por Becerreá, llegando hasta Lugo y luego hacia la parada final en la tumba del apóstol por la ruta natural de la margen derecha del Ulla, por Guntín, Palas de Rei, Meixide, Melinde y Arzúa.

Pero Alfonso VI, que ya había favorecido a los caminantes hacia Santiago liberándoles del pago de impuestos, gabelas y portazgos, también ayudó a mejorar la ruta y a hacerla más rápida, evitando Lugo por Hospital de Órbigo, Padornelo y atravesando el río Cabe y luego el Miño por Portomarín para remontar el monte del Gozo y de ahí bajar a Santiago.

La tumba del apóstol se alza como punto final de una serie de caminos que llegan desde todas partes de Europa a través de Francia. Identificado con la Vía láctea, será el responsable de la aparición de otras vías y puentes asociados, surgen albergues y hospitales y cada vez más cristianos recorren el norte de España que se jalona de núcleos de población en los que se adentra el camino como eje de su configuración urbana.

() Avanzando hacia el sur

Pero lejos de la espiritualidad compostelana, los caminos siguen surgiendo de norte a sur y hacia el levante, según se avanza en la reconquista. Con Alfonso I el Batallador se abren además caminos transversales siguiendo el curso del Ebro hacia la Rioja por Ágreda y Soria, y hacia Castilla. También la Vía Augusta vuelve a servir de eje para el avance de los ejércitos.

Las idas y venidas se suceden, pero la gran victoria se dará en 1212 con la mítica batalla de Las Navas de Tolosa, donde las tropas provenientes de toda la cristiandad lanzan el ataque decisivo que pondrá fin a siglos de control musulmán sobre la Península Ibérica.

Es en Toledo donde se congregaron las diferentes huestes que debían avanzar hacia la gran batalla. Desde allí comenzó su camino hacia el sur pasando por Calatrava, Alarcos, Benavente, Piedrabuena, Caracuel y Salvatierra.

En junio las tropas han llegado a los llanos de la Losa, donde estaban concentrados los musulmanes y donde se debería haber librado la batalla, pero las fuerzas de An-Nasir cortaron el acceso del enemigo al valle y los cristianos quedaron rodeados. Dicen

las crónicas que fue un pastor local quien reveló a las tropas la existencia de una senda, en la que encontrarían un paso (el Puerto del Rey) por el que aproximarse y sorprender al enemigo por el oeste. Y así, gracias a un camino, se marcó la historia futura de la España cristiana.

Poco a poco, a la ya recuperada Vía Augusta se unirá el control sobre los caminos del Guadalquivir hasta Sevilla; se tomará también el control de los de Extremadura hasta unirlos con los de Córdoba, y más tarde los de Huelva hasta Portugal. Le seguirán algunos más al sur según se conquisten grandes ciudades, como Cádiz, desde donde se creó una nueva ruta por Medina Sidonia y Vejer siguiendo la costa hasta Tarifa, duplicando la vía romana y haciéndola ahora más segura. También se levanta una línea fronteriza con el último reino de Al Ándalus, el de Granada, que no tardará en caer.

Con la reconquista culmina un largo periodo de siglos de enfrentamientos y movimientos en los caminos, pero también de épocas de floreciente comercio, intercambios de mercancías y pensamientos a lo largo de las vías en un territorio todavía fragmentado que vendrán a unificar los Reyes Católicos en el siglo XV. 