

Ingeniería romana en los Caminos de Santiago

Isaac Moreno Gallo

La vieja carretera castellanoleonesa

En época del Imperio Romano, en la Península Ibérica surgieron varias ciudades de muy notable pujanza con el calificativo de Augustas.

De impresionante tamaño e importancia en el Imperio llegaron a ser *Emerita* y la fundada por el propio Augusto, *Caesaraugusta*.

Sin embargo, en el extremo occidental del imperio surgieron tres focos augusteos que capitalizaron la importante y estratégica producción aurífera de la comarca: *Luco*, *Bracara* y *Asturica*.

Todos ellos tuvieron comunicación terrestre con Roma, a través de *Asturica* y *Caesaraugusta* mediante una gran carretera¹ que atravesaba toda la actual comunidad castellano leonesa de oeste a este y que en las épocas posteriores constituyó la columna vertebral del devenir histórico de todo el norte de España.

Realmente las vías romanas eran magníficas carreteras planificadas, proyectadas y construidas por excelentes ingenieros² cuya valía quedó bien demostrada en las obras que nos legaron.

¹ Ver a estos efectos la siguientes obras:

MORENO GALLO, I., *Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia*, Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura, 1998.

Primera edición de 1999, en formato interactivo en CD-ROM con la colaboración de la Junta de Castilla y León.

Segunda edición julio de 2001, libro editado por la Diputación Provincial de Burgos y la Diputación Provincial de Palencia.

MORENO GALLO, I., *La Red Viaria Antigua en La Rioja* (noviembre de 1999). Gobierno de La Rioja. Consejería de Cultura, Juventud y Deportes.

Primera edición diciembre de 2001. Miliario Extravagante. Anexo 2. La Red Viaria Antigua en La Rioja, parte I. *La Vía de Italia a Hispania en La Rioja*.

² MORENO GALLO, I., *Infraestructura Viaria Romana*. Revista *Obra Pública*. Ingeniería e Historia. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, 2001.

Esta carretera no fue una excepción. Su trazado y afirmado demuestran claramente que estaba preparada tanto para el transporte rodado de grandes cargas como para el tránsito rápido de vehículos ligeros.

Por ella transitó, tal y como está documentado, el propio Augusto para comandar la guerra contra los cántabros desde *Segisamone* (Sasamón), desplazándose para ello desde *Tarraco* (Tarragona) en más de una ocasión.

Por ella se llevó a Roma el oro de la *Gallaecia*, fueron y vinieron riquezas y productos de otras partes del mundo conocido, y por ella acabaron desplazándose los ejércitos bárbaros mientras agonizaba la administración que conservaba tan impresionante obra de ingeniería.

Aunque con sus capacidades carreteras cada vez más mermadas, por la ausencia de las labores de mantenimiento, por ella fueron y vinieron las aceifas moras provocando racias terribles ante la debilidad de los reinos que atomizaban el territorio y también se desplazaron los ejércitos leoneses, castellanos y navarros para pelear entre sí, muchas veces en escenarios épicos atravesados por la propia carretera³.

Y, como no, por ella se desplazó la peregrinación a Santiago. Esa corriente humana que alimentó los reinos cristianos del norte peninsular con la cultura europea, sirviendo de cordón umbilical entre España y Europa durante muchos siglos.

Las fuentes

La primera noticia que de ella tenemos se encuentra en el conocido como *Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*⁴, en adelante el Itinerario. Se trata de un documento del siglo III que ha llegado a nuestros días a través de múltiples trascripciones medievales que han generado varios manuscritos hoy repartidos por Europa.

³ En el marco incomparable de las extensas llanuras de Valpierre, hoy en La Rioja, por las que discurre la vía y por las que se conservan aún hoy perfectamente sus terraplenes se desarrollaron las famosas batallas entre los castellanos del Conde Fernán González y los navarros del Rey Sancho Abarca, en el siglo X, probablemente por la facilidad que la vía daba al acceso de todo tipo de tropas y pertrechos. Una piedra (Valpierre) recordó en el lugar el acontecimiento durante siglos como nos recuerda GOVANTES, A.C., en 1846 en su *Diccionario Geográfico-Histórico de España*. Sección II. Comprende toda la Rioja o toda la provincia de Logroño y algunos pueblos de la de Burgos.

⁴ ROLDÁN HERVÁS J. M., *Itineraria Hispana*, 1975, p. 98.

Gracias a él, sabemos hoy cómo se llamaban muchas de las ciudades romanas que vertebraban el territorio hispano y qué distancia había entre ellas medida en *millia passuum*⁵. Gracias también a otras fuentes clásicas y a la ciencia arqueológica sabemos además dónde se emplazaban la mayoría de las ciudades que comunicaba la carretera que nos ocupa.

Voy a exponer aquí al completo los recorridos recogidos en el Itinerario que afectan a la carretera mencionada empleando la numeración de la edición de Saavedra⁶ (nomenclátor de Cuntz y numeración de Wesseling).

Vía 1 de Milán a León:

Wess			
387,	4	DE ITLIA IN HISPANIAS	
	5	A Mediolano Vapinco trans Alpes Cotias	
	6	mansionibus supra scriptis	m.p. CCLV
	7	inde in Galleciam ad Leug.	VII Ge
	8	Minam	m.p. DCCCCLXXV
	1	Alamonte	m.p. XVII
	2	Segustorone	m.p. XVI
	3	Alaunio	m.p. XXIII
	4	Apte Iulia	m.p. XXVIII
	5	Cavellione	m.p. XXII
	6	Arelate	m.p. XXX
	7	Nemausum	m.p. XVIII
	1	Ambrussum	m.p. XV
	2	Sextatione	m.p. XV
	3	Foro Domiti	m.p. XV
	4	Araura sive Cesserone	m.p. XVIII
	5	Beterras	m.p. XII
	6	Narbone	m.p. XVI
	7	Salsulis	m.p. XXX
	1	Ad Stabulum	m.p. XLVIII
	2	Ad Pireneum	m.p. XVI
	3	Iuncaria	m.p. XVI
	4	Gerunda	m.p. XXVII
	5	Barcenone	m.p. LXVII
	6	Stabulo Novo	m.p. LI
391,	1	Tarracone	m.p. XXIII
	2	Ilerda	m.p. LXII
	3	Tolous	m.p. XXXII
	4	Pertusa	m.p. XVIII
	5	Osca	m.p. XVIII

⁵ La milla romana o mil pasos romanos equivalía aproximadamente a 1500 metros. Realmente faltan estudios fehacientes que determinen con mayor precisión esta equivalencia.

⁶ *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de Don Eduardo Saavedra el día 28 de diciembre de 1862*, Madrid 1914.

392,	1	Caesaraugusta	m.p.	XLVI
	2	Cascanto	m.p.	L
393,	1	Calagorra	m.p.	XXVIII
	2	Vereia	m.p.	XXVIII
394,	1	Tritio	m.p.	XVIII
	2	Libia	m.p.	XVIII
	3	Segasamunclo	m.p.	VII
	4	Verovesca	m.p.	XI
	5	Segesamone	m.p.	XLVII
395,	1	Lacobriga	m.p.	XXX
	2	Camala	m.p.	XXIII
	3	Lance	m.p.	XXVIII
	4	Ad Leg. VII Geminam	m.p.	VIII

Vía 32 de Astorga a Tarragona:

Wess				
448,	2	Item ab Asturica Tarragone	m.p.	CDLXXXII
	3			sic:
	4	Vallata	m.p.	XVI
	5	Interamnio	m.p.	XIII
449,	1	Palantia	m.p.	XIII
	2	Viminacio	m.p.	XXXI
	3	Lacobrigam	m.p.	X
	4	Dessobriga	m.p.	XV
	5	Segisamone	m.p.	XV
	6	Deobrigula	m.p.	XV
450,	1	Tritium	m.p.	XXI
	2	Virovesca	m.p.	XI
	3	Atiliana	m.p.	XXX
	4	Barbariana	m.p.	XXXII
	5	Graccurreis	m.p.	XXXII
451,	1	Bellisone	m.p.	XXVIII
	2	Caesarea Augusta	m.p.	XXXVI
	3	Gallicum	m.p.	XV
	4	Bortinae	m.p.	XVIII
	5	Oscam	m.p.	XII
	6	Caum	m.p.	XXVIII
452,	1	Mendiculeia	m.p.	XVIII
	2	Ilerda	m.p.	XXII
	3	Ad Novas	m.p.	XVIII
	4	Ad Septimum Decimum	m.p.	XIII
	5	Tarracone	m.p.	XVII

Vía 34 de Astorga a Burdeos:

453,	4	DE HISPANIA IN AEQUITANIA		
	5	Ab Asturica Burdicalam	m.p.	CCCXXI
	6	Vallata	m.p.	XVI

	7	Interamnio	m.p.	XIII
	8	Palantia	m.p.	XIII
	9	Viminacio	m.p.	XXXI
454,	1	Lacobricam (Dessobriga) omitida	m.p. (m.p.)	XV (XV)
	2	Segisamone	m.p.	XV
	3	Teobrigula	m.p.	XV
	4	Tritium	m.p.	XXI
	5	Virovesca	m.p.	XI
	6	Vindeleia	m.p.	XII
	7	Deobriga	m.p.	XIII
	8	Beleia	m.p.	XV
	9	Suessatio	m.p.	VII
455,	1	Tullonio	m.p.	VII
	2	Alba	m.p.	XII
	3	Aracaeli	m.p.	XXI
	4	Alantone	m.p.	XVI
	5	Pompelone	m.p.	VIII
	6	Turissa	m.p.	XXII
	7	Summo Pyreneo	m.p.	XVIII
	8	Imo Pyreneo	m.p.	V
	9	Carasa	m.p.	XII
	10	Aquis Terebellicis	m.p.	XXXVIII
456,	1	Mosconnum	m.p.	XVI
	2	Segosa	m.p.	XII
	3	Losa	m.p.	XII
	4	Boios	m.p.	VII
	5	Burdigalam	m.p.	XVI

Vía 18 de Braga a Astorga (Vía Nova):

Wess.				
427,	4	Item alio itinere a Bracara Astu		
	5	rica	m.p.	CCXV, sic:
	6	Salaniana	m.p.	XXI
428,	1	Aquis Oreginis	m.p.	XVIII
	2	Aquis Querquennis	m.p.	XIII
	3	Géminis	m.p.	XVI
	4	Salientibus	m.p.	XVIII
	5	Praesidio	m.p.	XVIII
	6	Nemetobrica	m.p.	XIII
	7	Foro	m.p.	XVIII
429,	1	Gemestario	m.p.	XVIII
	2	Belgido	m.p.	XIII
	3	Interaconio Flavio	m.p.	XX
	4	Asturica	m.p.	XXX

El trazado único que describen los recorridos de las vías 1 y 32, que coinciden también con la 34 a partir de Briviesca, va conectando los siguientes yacimientos conocidos entre Zaragoza y el río Porma en León:

<u>Vía</u>	<u>Mansio</u>	<u>Yacimiento</u>
1-28-32	Caesaraugusta	Zaragoza
28	Alauona	Alagón
28-32	Balsione	Junto a Mallén
1	Cascantum	Cascante
32	Graccurris	Junto a Alfaro
1	Calagurris	Calahorra
32	Barbariana	Junto a Agoncillo
1	Vareia	Varea
1	Tritio Magallum	Tricio
32	Atiliana	Azofra - Valpierre
1	Libia	Herramélluri - Leiva
1	Segasamunclo	Cerezo de Riotirón
1-32-34	Virovesca	Briviesca
32-34	Tritium	Alto de Rodilla
32-34	Deobrigula	Junto a Tardajos
1-32-34	Segisamone	Sasamón
32	Dessobriga	Melgar - Osorno
1-32-34	Lacobriga	Carrión de los Condes
32-34	Viminacio	Calzadilla de la Cueva
1	Camala	Sahagún
1	Lance	Porma - Villasabariego

Desde aquí se divide en dos vías diferentes, una que acaba en León:

<u>Vía</u>	<u>Mansio</u>	<u>Yacimiento</u>
1	Legio VII Gemina	León

y otra que acaba en Astorga:

<u>Vía</u>	<u>Mansio</u>	<u>Yacimiento</u>
32-34	Palantia	(por La Milla del Páramo)
32-34	Interamnio	(entre Bernesga y Porma)
32-34	Vallata	(por Reliegos)
32-34	Asturica Augusta	Astorga

Y desde Astorga partía la vía hacia Braga por el Bierzo (*Bergido*), la comarca de Valdeorras y la Limia:

<u>Vía</u>	<u>Mansio</u>	<u>Yacimiento</u>
18-19-20	Interamnio Flavio	San Román-Bembibre
18-19-20	Bergido	Cacabelos
18	Gemestario	Portela de Aguiar
18	Foro(Gigurrorum)	O Barco

La vía romana fue utilizada en gran parte de su recorrido como camino principal en momentos históricos posteriores.

Por ejemplo, entre Briviesca y Burgos la vía romana figura también como Camino Real de Burgos a Bilbao en la obra de Villuga⁷ y fue camino principal en todos los tiempos hasta la construcción de la carretera actual en el siglo XVIII, la actual N-I, sobre un viejo camino ya existente.

Hay de BURGOS a BILBAO XXX leguas

a la Venta de Horonos	II
al Monasterio de Rodilla	III
a Castillo de Peones	I y media
a la Venta de Prádanos	Media
a Virbiesca	I
a Grisallena	I
a Siueda	I
a Pancorbo	II
a Santa Gadea	III
a Berguenda	I
a Espejo	I
a la Venta	I
a Berberaña	II
a Orduña	II
a Luxando	II
a Lodio	I
a Miravalles	II
a Rigoriaga	I
a Bilbao	II

Con su incomparablemente mejor trazado y afirmado⁸ que el camino que por Quintanapalla y Rubena también nos describe Villuga, debió de ser sin duda el preferido para el tránsito rodado en toda época del año, entre Burgos y Monasterio de Rodilla.

⁷ Parece que hasta la fecha no se había reparado en la presencia de este importante camino en la guía de Villuga ya que ningún autor lo había citado. VILLUGA. 1546. *Repertorio de todos los caminos... ob. cit.*

⁸ Ver este detalle reflejado en MORENO GALLO, I. *Descripción de la Vía de Italia... ob. cit.*

Desgraciadamente su largo discurrir por despoblado hasta el alto de Rodilla, asistido sólo por la venta de Hurones (Huronos en el Itinerario de Villuga) y otra más que existió junto al camino en término de Quintanapalla, cuyo lugar conserva el nombre, acabó provocando su abandono.

Sin embargo, no todo el camino consiguió ser la ruta principal de tránsito hasta épocas recientes.

Tal vez la causa fundamental de variación de esta ruta fueron los intereses de la peregrinación a Santiago.

En un primer momento, la propia vía romana sirvió de soporte al peregrino pero a través de los siglos fueron surgiendo focos de advocación religiosa que, buscados por los peregrinos, fueron desviando el Camino de Santiago de la vía romana.

En este análisis quiero centrar gran parte del trabajo restante en el que, por otro lado, evitaré los aspectos de esta vía romana ya tratados y descritos en otros trabajos míos publicados.

Llegando a Burgos

La Vía Aquitana como vía de penetración primigenia para la peregrinación a Santiago parece fuera de duda, aunque se afirma que es a partir del siglo X, cuando en el año 922 los ejércitos de Castilla y Navarra arrebatan toda la Rioja al islamismo, cuando su tránsito se hace más seguro en todo su recorrido. La inseguridad que hasta entonces había sufrido entre Miranda y Burgos por las aceifas de la morisma, desaparece⁹.

Sin embargo, el hito histórico por excelencia para la configuración del Camino del Santiago nos viene narrado por la *Crónica Silense*: La decisión del rey Sancho el Mayor (1005-1035) de hacer pasar el Camino de Santiago por Nájera. Esto consolida el corredor Pamplona, Nájera, Burgos.

Lo más probable es que en este primer momento su trazado no fuera todavía el definitivo. Seguramente no pasaba todavía por Logroño y aún menos por Santo Domingo de la Calzada y Belorado, que no existían, sino que desde Nájera seguirían por la vía romana hacia Cerezo y Briviesca, alcanzando aquí de nuevo la Vía Aquitana¹⁰.

⁹ MARTÍNEZ DÍEZ, G. 1998, *El camino de Santiago en la provincia de Burgos*, pp. 15-16.

¹⁰ VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA, J. M.; URÍA RIU, J. *Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela*, tomo II, Cap. I, 1949, pp. 12 y 22.

El corredor definitivo se consolida a partir de 1076, en tiempo de Alfonso VI. Entonces se establecen puentes y albergues, primero por Santo Domingo, el de la Calzada, y luego por su discípulo Juan de Ortega.

En 1095 se repuebla Logroño con elementos franceses¹¹ por el propio rey. Se construye su puente y se establecen nuevos albergues y santuarios al pie del camino.

La vía romana entre Nájera y Cerezo de Riotirón discurre por una orografía de inmejorables condiciones para el trazado carretero¹².

Sus características geométricas y de rodabilidad son excelentes, en contraposición con el Camino de Santiago equivalente entre Nájera y Belorado de muy malas condiciones geométricas, al discurrir por un terreno muy accidentado que sólo con el transcurso de los siglos y con mucho esfuerzo pudo convertirse en carretera.



Prolongados terraplenes de la vía de Italia a Hispania en Cerezo de Riotirón (Burgos)

Parecidas circunstancias concurren en el tramo entre Cerezo (*Segasamuncllo*), Briviesca (*Virovesca*), el alto de Rodilla (*Tritium*) y Burgos capital por donde pasa la vía¹³.

¹¹ LACARRA J.M., *Las Peregrinaciones...* ob. cit., 1949, tomo II, Cap. I, p. 21.

¹² MORENO GALLO, I., *La Red Viaria Antigua en La Rioja...* ob. cit.

¹³ MORENO GALLO, I., *Descripción de la Vía de Italia...* ob. cit.

Entre Cerezo y Briviesca hallamos importantísimos vestigios viarios en forma de terraplenes con excelente cimentación de material pétreo que se prolongan durante kilómetros a ambos lados del río Bañuelos y en los que aún pueden apreciarse capas de rodadura de zahorra de grano fino. Discurren por la cuerda alta de los prados de Carraquinea sorteando a un lado y a otro el nacimiento de los barrancos laterales que bajan del páramo.

Entre el alto de Rodilla y Burgos pueden encontrarse de nuevo importantes vestigios de infraestructura viaria. Aquí se repiten los prolongados terraplenes de la magnífica carretera que fue la vía romana, discurrendo por terreno de inmejorable orografía para el trazado. Las pendientes rara vez llegan al 1%, y las alineaciones largas en cuerda alta van dominando todo el entorno.

Sin embargo, entre Belorado y Burgos, el Camino de Santiago, al igual que ocurría en su tramo anterior, discurre por terreno accidentado poco apto



Cata arqueológica que descubre la impresionante cimentación del firme de la vía romana, en el lugar de las Mijaradas-Hurones (Burgos)

para el trazado de caminos y exento del más mínimo rastro de infraestructura, como puede observarse en los tramos sin transformar.

De Burgos a Carrión. La Carrera Francesa y el Camino Francés

Entre Burgos y Carrión, por cuestiones hoy difíciles de valorar pero sin duda de nuevo relacionadas con la política repobladora de los años oscuros del



La vía romana entrando en Burgos capital cuyas casas se ven al fondo.

medieval, la vía romana entre Burgos y Melgar pierde su función de vía de tránsito principal.

Todo indica que desde el primer momento ya no fue usada por los peregrinos.

Lacarra opina que ya en el siglo XII el paso del Arlanzón estaba habilitado por el puente de Santamaría¹⁴, así como por el de Malatos. Se basa en lo dicho en el Cantar de Mio Cid sobre el paso del río y el asentamiento en la otra margen por parte del personaje.

Mi opinión es que en el Arlanzón hubo paso del río frente al actual Burgos, mediante puente, ya desde época romana¹⁵.

Sin embargo en el siglo XII el *Liber Sancti Jacobi*, sólo nos habla de que la siguiente estación a Burgos es Alterdalia, nombrado como Oterdaios¹⁶ en diversos documentos medievales¹⁷. Nada nos dice, como es norma en el documento, del camino elegido en esta comunicación.

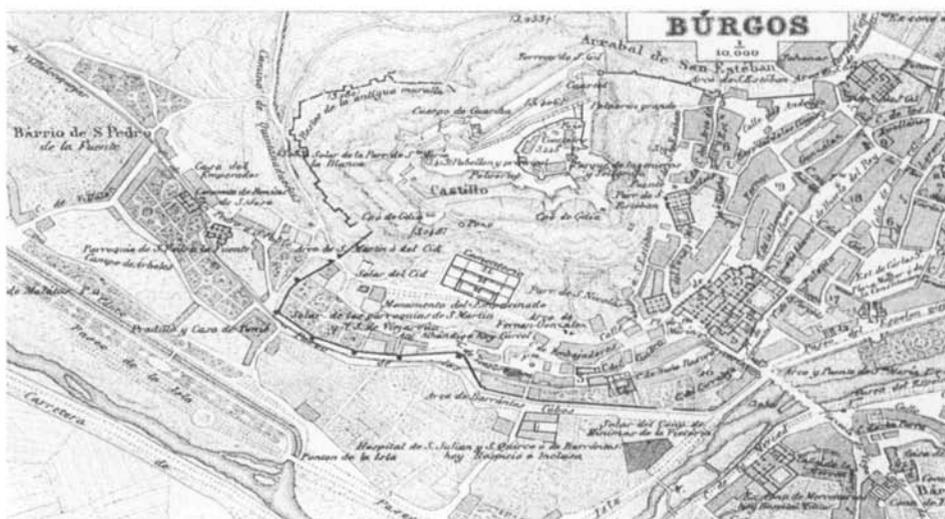
¹⁴ LACARRA, J.M., *Las Peregrinaciones... ob. cit.*, tomo II, capítulo IX, p. 199.

¹⁵ MORENO GALLO, I., *Descripción de la Vía de Italia... ob. cit.*

¹⁶ Oterdaios de haber sido cogido por algún ilustre divagador toponímico, de los que tantos ha habido, bien pudiera haber acabado como Otero de Dios (*Ios* en el medieval como el grito de Guerra de *Iuslivil* "Dios lo quiere"). Seguiría siendo entonces la ciudadela de Dios, *Deobrigula*.

¹⁷ Con motivo de la donación del hospital de San Juan del Puente se citan dos documentos de 1182. SERRANO PINEDA, L. *El Obispado de Burgos y castilla primitiva*. 1935, nºs 166 y 169. 3vol.

Es conveniente analizar un acontecimiento de 1085 que nos puede dar las claves del recorrido de los peregrinos a partir de Burgos. Es la fundación, el 22 de febrero, del hospital del Emperador en el barrio de Eras, por Alfonso VI¹⁸. Recordemos también que en este mismo barrio se constató el paso de la calzada romana mediante una alusión a ella en documento del 961¹⁹.



El paso de la vía romana por la ciudad de Burgos, reflejado en el plano de Coello de 19ç868

La situación de este hospital en la actual calle del Emperador, más allá y enfrente de la iglesia de San Pedro de la Fuente, parece relacionar éste con la vía romana más que con otro camino posteriormente consolidado.

Del mismo modo, la situación del Hospital de Dios Padre en Santa Águeda desde 1123²⁰, contribuye a suponer el uso todavía del corredor de la vía romana²¹ y no el posterior paso por la Calle Fernán González y el arco de San Martín.

¹⁸ MARTÍNEZ DÍEZ, G. *El Camino de Santiago en la provincia de Burgos...* ob. cit., 1998, p. 173.

¹⁹ SERRANO PINEDA, L., *Fuentes para la Historia de Castilla. Becerro gótico de Cardena por el R.P. Don Luciano Serrano 1910*, 1910, pp. 77 y 78. LXIV, 3 de febrero de 961. De Barrio de Eras: "...in barrio de Eras kasas cum sua ecclesia, et cum corte cum sua ayacencia, sie ortys, molinis, et sernas in Paramo, et duas sernas in Sancti Martyni, et una vinea iusta calzata...", en referencia a la calzada, a su paso por el actual barrio de San Pedro de la Fuente en Burgos.

²⁰ MARTÍNEZ DÍEZ, G., *El Camino de Santiago en la provincia de Burgos...* ob. cit., 1998, p. 176.

²¹ Por estas calles de Santágueda y del Emperador hacía pasar la vía romana en MORENO GALLO, I., *Descripción de la Vía de Italia...* ob. cit., 2001.

Mencionaré aquí también la existencia en el antiguo barrio de la Judería burgalesa, junto a la muralla, del templo de N^{ra} S^{ra} de la Vieja Rúa cuyo solar refleja Coello en el plano de la ciudad de Burgos de 1868 y que seguramente rememoraba su emplazamiento junto a la vía romana.



Vista general de la vía romana atravesando Villalonquéjar (Burgos)
y el río Ubierna en primer plano

En Villalonquéjar siempre hubo puente sobre el Ubierna. Así lo demuestra la existencia del vetusto puente de piedra que en el paso de la vía existe hoy, a modo de esfuerzo de conservación de un paso que hace siglos que no es útil. La vía romana por el Camino de Villalón fue tránsito seguro en todo tiempo para carros y cargas de todo tipo.

El Camino Francés en cambio, por la margen izquierda, en su discorrir por el término de Villalbilla carece de infraestructura y sólo era una senda embarrada en tiempo húmedo con poco provecho.

Sin embargo, ascender al collado de la desaparecida Deobrigula para descender al actual Tardajos era de poca utilidad.

Es de suponer, por la fundación de hospitales como el de San Lázaro junto al puente de Malatos (1165), el del Rey (1195), el de Juan Mathé junto a

Villalbilla (1229)²² o el de San Juan del Puente (1182)²³, que los peregrinos circulaban ya por la margen izquierda del río a partir del siglo XII.

A partir de Tardajos el Camino Francés o de Santiago siempre fue malo todo él. Sin infraestructura de ningún tipo, sólo pueden verse unas pocas piedras alineadas en intentos aislados de consolidación del paso intentando vencer el barro y no más²⁴.

A cambio los peregrinos encontraban el refugio de los pueblos, pobres, pero pueblos²⁵, y de los hospitales que se asentaron para servirles en varios puntos.

Lacarra²⁶ nos habla del hospital de Torres, entre Rabé y Hornillos, luego en Hornillos del de San Lázaro, entre Hornillos y Hontanás del de San Boal o San Baudilio.

Dos kilómetros antes de llegar a Castrojeriz, estaba el convento-hospital de San Antón, fundado por Alfonso VII en 1146. A partir de aquí el siguiente refugio era el propio Castrojeriz, el *Castrum Sigerici* fortificado en el siglo IX, escenario de batallas y asaltos de las tropas cordobesas de la morisma en 882.

Junto al puente de Itero levantó el conde Nuño Pérez en el siglo XII otro hospital. En Frómista había dos hospitales, el de Santiago y el de los Palmeros.

En Villalcázar de Sirga, el Conde de Ossorno tuvo el suyo junto a la iglesia y además la casa-palacio de Villasirga o Casa Hospital de Santiago.

Tenemos noticias también de que en Arconada, que hoy no forma parte del Camino, el Conde de Carrión D. Gómez mandó edificar, en el siglo XI, un monasterio y hospicio de pobres y peregrinos, dedicado a San Facundo, san Primitivo y San Cristóbal. Estamos por tanto ante un Camino de Santiago anterior al actual.

²² MARTÍNEZ DíEZ, G., *El Camino de Santiago en la provincia de Burgos... ob. cit.*, 1998, pp. 171 y ss.

²³ LACARRA., *Las Peregrinaciones... ob. cit.*, 1949, tomo II, capítulo X, p. 201.

²⁴ Alguna piedra nos muestra Martínez en el páramo del término de Castellano de Castro.

MARTÍNEZ DíEZ, G., *El Camino de Santiago en la provincia de Burgos... ob. cit.*, 1998, p. 222.

²⁵ Significativo es lo que nos dice Domenico Laffi Bolognese, en 1666, en su *Viaggio in Ponente a San Giacomo di Galutia e Finisterre per Francia e Sapagna*:

"Hontanás es una pequeña villa donde sólo hay pastores en cabañas rodeadas por una gran empalizada para defenderse de los lobos. En los alrededores recogen a un peregrino francés moribundo. Tienen que acostarse en la tierra por que no había otro lecho y a la mañana siguiente son advertidos de que no salgan de viaje hasta que no se hayan marchado los pastores con sus perros".

²⁶ LACARRA., *Las Peregrinaciones... ob. cit.*, 1949, tomo II, capítulo X, p. 202.



Terraplén de la Carrera Francesa, en el lugar de La Carrancha, en la mojonera Villadiezma (Palencia)

Existe un yacimiento muy interesante a este respecto que es el de los restos del Santuario medieval de San Cristóbal²⁷, advocación característica de la peregrinación a Santiago, en término de Carrión de los Condes a quinientos metros al sur de la vía romana y a mitad de camino entre Arconada y Carrión.

De esta forma, ante la buena atención que los peregrinos encuentran desde muy antiguo, en el camino que hoy conocemos, casi toda la longitud de la vía romana quedó en despoblado.

Entre Tardajos y Sasamón (23 Km.) no había nada importante habitado. Las Quintanillas, aún hoy no es nada importante y de la antigüedad de Villanueva de Argaño, atendiendo a su denominación, no hace falta hablar.

En el tramo de Sasamón a Melgar (17 Km.), no hay ni un sólo pueblo entre ellos al pie de la vía romana. Alguno queda al margen, a cierta distancia, pero si no se arrimaban a ella era porque nada atraía su interés. Qué lejos quedan de los pueblos-calle típicos de caminos importantes, como los casos de Puente la Reina, Pancorbo, Castrojeriz, etc..

Pero lo peor esta aún por venir. Entre Melgar, como último lugar de refugio, y Carrión de los Condes, hay 32 Km. de completo despoblado por la vía romana.

²⁷ Inventario Arqueológico de la Junta de Castilla y León, provincia de Palencia.

Sin embargo, entre estas dos poblaciones el camino de la Vía Romana de Italia a Hispania se denomina en todo su recorrido Camino Francés o Carrera Francesa²⁸, nombre habitual para el Camino de Santiago. Acaso estemos ante un, hasta ahora, desconocido Camino de Santiago, aunque no deberíamos descartar que este nombre proceda aquí de una antiquísima tradición popular y tenga su origen en la antigua Vía Aquitana, que desde luego siempre comunicó con la Galia mientras estuvo vigente²⁹.

Existen hitos en esta vía romana que tal vez indiquen el paso del Camino de Santiago por ella. Tal es el caso del Alto de Santiagón en la Carrera Francesa, en término municipal de Villadiezma. Se trata de un punto alto con excelente visibilidad desde toda la zona. El topónimo bien puede referirse al miliario como hito, en lo que fue un Camino de Santiago³⁰.

La muy reciente identificación de este camino como la Vía Romana de Italia a Hispania o la Vía Aquitana³¹ parece causa suficiente para que no se conozca nada de su relación con el paso de peregrinos al no haber sido estudiada como tal por historiadores de ninguna época.

De Carrión a Astorga. La Calzada de los Peregrinos y el Camino Real.

El panorama que nos brinda el Camino de Santiago entre Carrión y Astorga es muy diferente a lo acostumbrado hasta aquí.

Baste decir que desde aquí el camino de peregrinación ha coincidido siempre con la conocida vía romana de Italia a Hispania hasta León y con otra de igual naturaleza más adelante.

Hasta Sahagún, no hubo nunca otra alternativa.

Debe de considerarse aquí la particular estructura geomorfológica del terreno en toda la zona central de esta región³² en la que la ausencia de piedra de cualquier naturaleza condiciona enormemente cualquier consideración caminera.

²⁸ Instituto Geográfico Nacional - Centro Nacional de Información Geográfica. Mapa 1:50.000. Hoja nº 198, 1ª edición de 1922.

²⁹ Ya cité esta posibilidad en: MORENO GALLO, I., *Descripción de la Vía de Italia... ob. cit.*, 2001.

³⁰ *Ibidem.*

³¹ *Ibidem.*

³² Además de las observaciones directas, se ha consultado: *Estudio Previo de terrenos. Itinerario León - Burgos. Tramo: León - Carrión de los Condes*. Dirección General de Carreteras, Área de tecnología, Servicio de Geotecnia. MOPU. 1988.

Significa esto que, en la inmensa y desolada llanura de Tierra de Campos, en las tierras arcillosas imposibles para el tránsito en tiempo húmedo, el refugio era la infraestructura de la vía romana en primera instancia. Si además se encontraban pueblos, mejor.

Entre Carrión y Calzadilla, los mapas antiguos llaman a la vía romana Calzada de los Peregrinos³³, y en la Comarca se conoce universalmente por "La Calzada". Se trata de un terraplén de quince kilómetros de longitud, con una media de un metro de altura y con ciento cincuenta mil toneladas de zahorra natural (empedrado) transportadas y puestas en obra.

De la bondad de este firme hablan los veinte siglos de uso continuado sin adicciones ni arreglos de entidad.

Incluso para el tránsito de caballerías el afirmado en esta comarca parece obligado. Aprovecho de nuevo para exponer el testimonio de personas expertas que se veían obligadas a un tipo de tránsito hoy ya desconocido:

Recogeré aquí las apreciaciones que de este tramo hacen en 1840 los capitanes de Estado Mayor, Rafael Assin y Fernando Monet, en su Itinerario Militar de Logroño a Astorga (Servicio Geográfico del Ejército), cuando reconocen este tramo de camino entre Carrión y Calzadilla.

Por un lado muestran su admiración por el estado de conservación de la calzada, y por otro describen como pueden y saben la composición del terraplén formado por zahorra natural.

"Está a la derecha el expriorato de San Torcuato en el barrio de Carrión llamado de Benivivere. Desde aquí el camino empieza a seguir una vía romana cuyo excelente estado causa admiración. En ella, las menudas piedras que la forman se han unido tan fuertemente con la argamasa que las ligaba, convirtiendo la adherencia en cohesión, que constituye una sola roca compacta. Su dirección es muy recta, como lo eran siempre estas calzadas, su anchura de unos 20 pies y aunque esta dimensión supone el paso cómodo de dos carruajes de frente, sólo uno puede verificarlo con aquella circunstancia y con seguridad, a causa de la mucha elevación del centro y curvatura de la superficie³⁴. El terreno que atraviesa es una bastísima llanura erial y perfectamente unida que se prolonga en todas direcciones ofreciendo un excelente campo de acción a la caballería; su piso es preferible en verano al de la calzada romana, por que el suelo pedregoso de ésta hace molesto el tránsito, pero

³³ Instituto Geográfico Nacional - Centro Nacional de Información Geográfica. Mapa 1:50.000. Hoja nº 197, 1ª edición de 1922.

³⁴ Probablemente más por causa de la erosión que del diseño.

en invierno cuando las lluvias continuadas reblandecen aquel, especialmente si sobreviene alguna helada, es indispensable transitar por el camino."

En 1874³⁵ el ingeniero Cipriano Martínez, recorre, identifica y describe toda la calzada romana entre Astorga, León, Sahagún y Carrión. Este tramo entre Calzadilla y Carrión queda recogido como entre los mejor conservados de los que él puede ver en ese momento.

López Soler³⁶ en 1945 afirma: "*Seguimos la llamada Calzada de los Peregrinos... construida en terraplén elevado sobre el terreno circundante y empedrada de morrillos o cantos rodados menudos*".

Lacarra³⁷ en 1949 nos dice claramente que "*desde Carrión hasta Sahagún seguían los Peregrinos una calzada perfectamente conservada que pasaba por Calzadilla de la Cueva, Santa María de las Tiendas, Ledigos, Terradillos, Moratinos, San Nicolás del Real Camino a Sahagún*".

A pesar de estos datos, en 1998, durante mi investigación oficial que dio origen al libro correspondiente, aviso personalmente a los servicios territoriales de Cultura de la Junta de Castilla y León de que se está interviniendo en la Calzada de los Peregrinos con máquinas excavadoras y motoniveladoras y se están produciendo graves daños a la estructura original del camino. Como contestación, me comunican que los arqueólogos del equipo prospector de la Junta de Castilla y León, enviados al efecto, no habían detectado la presencia de ninguna calzada romana en la zona.

La promoción institucional del Camino en atención a la fiebre peregrina de los últimos años empezaba a tener efectos ciertamente terribles en lo que quedaba de la vía romana.

El tramo de Calzadilla de la Cueva hasta Sahagún fue víctima sólo dos décadas antes de los Servicios de Concentración Parcelaria del Ministerio de Agricultura.

Los mapas que manejaron para la reparcelación también reflejaban claramente nombres como Camino Francés o Calzada de los Peregrinos pero el camino se convirtió finalmente en finca cultivable.

Curiosamente, entre 1999 y 2000 se habilitó un camino lateral a la carretera, expropiando terrenos al efecto, como complemento del acondicio-

³⁵ MARTÍNEZ GONZÁLEZ, C., *Memoria Explicativa de varias calzadas romanas en León*. (Real Academia de la Historia). 1874. Manuscrito inédito.

³⁶ LÓPEZ SOLER, J., *Catálogo monumental de la provincia de Palencia II*, 1943, p. 403.

³⁷ LACARRA., *Las Peregrinaciones... ob. cit*, 1949, tomo II, capítulo X, p. 217.



La Calzada de los Peregrinos entre Carrión y Calzadilla de la Cueva, antes y después de su transformación en camino de concentración en 1998.

namiento integral del Camino de Santiago en la región Castellano-Leonesa, desperdiciando con ello y tal vez definitivamente la posibilidad de recuperar la vía romana de la Calzada de los Peregrinos para su uso lúdico.

El famoso hospital de Santa María de las Tiendas, conocido en la Guías e Itinerarios Franceses como la abadía del *Grand Cavalier*³⁸ es de lo poco que se conserva, aunque sea en ruinas, de lo que pudieron ver los peregrinos a su paso por esta zona.

Llegando a Sahagún, el trazado del camino romano ha podido descubrirse sólo por las noticias de Cipriano Martínez. En contra de lo que pudiera pensarse, el puente medieval sobre el Cauce del Valderaduey, junto a la pequeña iglesia de la Virgen del Puente, no se corresponde con el paso de la vía romana. Cipriano aún pudo ver restos del terraplén aguas abajo de este punto, cerca de donde hoy va la carretera³⁹. Sin embargo, otros autores que no

³⁸ Probablemente por estar gestionado por un ilustre Caballero de la Orden de Santiago encargada del hospital desde 1190. LACARRA., *Las Peregrinaciones... ob. cit.*, 1949, tomo II, capítulo X, p. 218 y capítulo I, p. 25.

³⁹ Realmente Cipriano Martínez, cuyo manuscrito fue descubierto por el investigador e ingeniero Ernest Loewinsohn en la Real Academia de la Historia, contó con la ventaja de ver el terre-



Ruinas del hospital de peregrinos de Santa María de las Tiendas, antigua abadía del *Gran Cavalier*.

conocieron la obra de Cipriano dieron por bueno el paso de la vía por el puente medieval que acompaña a la ermita⁴⁰.

Recordemos la importancia de Sahagún en el paso de la vía romana con las noticias que Yepes nos da respecto a los nombres que la población tuvo antes del definitivo que conmemora a uno de sus patronos, San Facundo. En su obra del siglo XVII nos recuerda que Carlomagno en memoria de la batalla ganada a orillas del Cea, elevó un cenobio con el nombre de Estratense, luego llamado también Calzatense⁴¹.

Magníficos vestigios de la vía romana se pueden ver aún hoy inalterados en todo el tramo entre Calzadilla de los Hermanillos y Reliegos.

Recorrí y analicé recientemente todo este tramo comprobando gratamente el extraordinario grado de conservación en que se encuentra. Sus características son idénticas a los otros anteriormente descritos, con un elevado terraplén continuo de zahorra natural. En aquellas zonas en las que el terraplén ha sido abandonado por el tránsito rodado, los cantos rodados de la superficie presentan incluso los líquenes que delatan su exposición secular a la intemperie.

no prácticamente intacto. Acompañado por su ojo clínico de ingeniero supo identificar la vieja carretera perfectamente, en su trazado hoy desaparecido por esta y otras zonas.

⁴⁰ RODRÍGUEZ, J., *Las vías militares romanas en la actual provincia de León*. Legio, VII Gemina. Cátedra de San Isidro. Instituto Leonés de Estudios Romano-visigodos, 1970, pp. 424 y ss.

⁴¹ YEPES., *Crónica general de la Orden de San Benito*. III, fol. 172.



La Calzada de los Peregrinos, intacta entre Calzadilla de los Hermanillos y Reliegos (León), con el hito del Camino de Santiago en el medio del terraplén.

Probablemente sean, en lo que yo conozco, los restos de vía romana mejor conservados en España.

Más adelante, el camino ha sido de nuevo transformado o definitivamente destruido. Bien es cierto que entre Calzada del Coto y Mansilla de las Mulas el tránsito de peregrinos por el viejo Camino Real, que pasa por Bercianos, El Burgo Ranero y Reliegos, fue frecuente y parece que compartido con el de la calzada romana desde muy antiguo. Aún hoy vuelve a ser así.

De nuevo la condición de despoblado del camino romano habría pesado mucho para esta decisión de los peregrinos a pesar de las magníficas condiciones de tránsito de la calzada romana comparadas con las del Camino Real, a cuya condición accedió para asegurar y mejorar el tránsito que ya estaba establecido por él, como consecuencia de la peregrinación.

Es el momento de reseñar una noticia interesante que nos aporta el Itinerario de Francesco Piccardi (1472) *"Il viaggio al Santo Sepolcro ed a S. Jacopo in Galizia, descritto in ottava rima"*:

En su itinerario indica que de Mansilla pasó a Marne para ir a León. Lacarra descalifica esta traducción asegurando que la localidad se aleja mucho del camino⁴².

⁴² LACARRA. *Las Peregrinaciones...* ob. cit., 1949, tomo II, capítulo XI, pp. 238 y 239.

Sin embargo hoy ya sabemos que el río Porma era cruzado por aquí, por Marne, por la vía romana y que tras este cruce, hoy sin puente y con el curso del río bastante desviado, se bifurcaba para dirigirse a León por la Vía de Italia (nº 1) y a Astorga por la vía de *Asturica a Tarracone* (nº 32).



Aspecto de la capa de rodadura de la Calzada de los Peregrinos en León

En efecto, el más viejo de los caminos, la vía romana, se dirigía a León por Marne y los Valdesogos y llegaba por Puente Castro al río Torío⁴³.

Mientras, la vía número 32 del Itinerario, la de Astorga a Tarragona, se dirigía a Villaturiel, pasando junto a este pueblo y al sur de él en perfecta alineación recta hasta el cruce del río Bernesga junto a Villar de Soto. Cambia de nuevo de alineación con una nueva recta que pasa junto a Villar y Grulleros, al norte de ambas poblaciones, hasta llegar junto a Onzonilla, al sur de la población.

En toda esta parte entre Villaturiel, Villa de Soto y Onzonilla, donde los vestigios ya habían perdido parte de la evidencia en época de Cipriano Martínez, se le llamaba senda de Quinea tal y como el mismo reseña en su manuscrito, topónimo tan frecuente en este tipo de caminos.

⁴³ Y lo sabemos, de nuevo, gracias al manuscrito de Cipriano Martínez cuyo trazado fue reflejado ya por Ernest Loewinsohn en el Miliario Extravagante nº 71, p. II yss

Precisamente el propio Menéndez Pidal nos habla de esta senda de Quinea, no sabemos con qué información, porque ni describe la vía ni parece que conociera el manuscrito de Cipriano Martínez⁴⁴.

Precisamente entre los ríos Porma y Bernesga, por su significado y por las distancias señaladas en el Itinerario, ha de encontrarse la *mansio* de *Interamnio*.

De las proximidades de Onzonilla se dirigía a Antimio de Arriba, por el camino que comunica ambas poblaciones, donde he podido aún encontrar vestigios de la infraestructura que vio Cipriano.

Continúa por la actual carretera, dejando Chozas de Abajo al norte, y se separa luego de ella para alinearse atravesando Villar de Mazarife con la llamada Calzada de los Peregrinos, impresionante alineación recta de más de diez kilómetros en total que discurre por la llanura de este páramo leonés.

Al sur de La Milla del Páramo, presenta un quiebro para alinearse de nuevo en perfecta recta y orientación este-oeste durante seis kilómetros y medio más, hasta llegar al río Órbigo donde coincide con la que viene desde León.

Precisamente, entre León y Astorga, la vía romana que no recoge el Itinerario fue descrita por Cipriano Martínez y recientemente ha sido estudiada por el ingeniero Ernest Loewinson⁴⁵.

Esta vía coincide con el Camino de Santiago, allí en donde no ha sido modificada por los desvíos medievales de Trobajo, Hospital de Órbigo y el Crucero de San Justo de la Vega.

El río Órbigo lo cruzaba conjuntamente con la Vía de Astorga a Tarragona (nº 32 y 34) con la que convergía en un paso hoy sin puente, al sur de Hospital de Órbigo.

Una de las variantes del camino de peregrinación bajaba, y aún hoy se practica, desde la Virgen del Camino por el Camino Real de las Vacas hasta Villar de Mazarife para entroncar aquí con la espectacular alineación de la Calzada de los Peregrinos.

Ambas calzadas y caminos de peregrinación, ya juntos, coinciden con la actual carretera N-120 tras el paso del río Órbigo.

⁴⁴ MENÉNDEZ PIDAL, G., *Los Caminos en la Historia de España*, 1951, p. 38. Menciona escuetamente la denominación de Senda de Quinea a la vía de Astorga a Carrión, junto con la de Calzada de Quinea a la de Osma a Talamanca.

⁴⁵ Este trabajo está disponible al público sólo en Internet, en la siguiente dirección: <http://traianus.rediris.es/>

Antes de llegar a San Justo de la Vega, junto a Astorga, la vía romana describía una amplia curva hacia al sur con una pendiente aún más suave que la actual carretera. En el medievo este tramo fue atajado por el camino que, con fuerte repecho, pasa por el Crucero situado en el alto de San Justo.

Tras el cruce del río Tuerto, la calzada es el Cordel de León a Astorga.

En el siglo XVI el camino de peregrinos es el Camino Real descrito por Villuga entre Santiago y San Juan de Pie de Puerto.

Saliendo de Astorga

A partir de Astorga la vía romana se dirige al puerto del Manzanal, el paso natural de más baja cota aprovechado también por la moderna carretera N-VI.

La calzada aquí discurre por Pradorrey, Combarros, Rodrigatos de la Obispalía, Manzanal del Puerto y Torre del Bierzo. De ella hemos encontrado aún un miliario superviviente en Manzanal del Puerto.

El Camino de Santiago, en esta COMARCA, eligió durante la edad media el abrigo de los hospitales y pueblos instalados más al sur: El Ganso, Rabanal, Foncebadón, Riego de Ambrós y Molinaseca. En este trazado, por terreno más difícil y peor resuelto que el de la vía romana, se conservan vestigios de viejos empedrados y puentes que atestiguan un esfuerzo consolidador alejado de las técnicas de la ingeniería romana⁴⁶.

Los restos más visibles de la vía romana se encuentran después del Puerto del Manzanal, entre San Román de Bemibre y Cacabelos. Es a partir de aquí, en el *Bergido* romano, cuando se bifurca. Una de las vías comunicaba con Lugo a través de Piedrahita, siguiendo más o menos la actual N-VI y la otra por Toral de los Vados se adentra en la comarca de Valdeorras. Esta es la vía reseñada como VIA NOVA en los abundantes miliarios conservados más adelante, en territorio gallego⁴⁷.

⁴⁶ A pesar de que algunos autores han querido ver por aquí el recorrido de las vías 19 y 20 del Itinerario.

RODRÍGUEZ, J. *Las vías militares romanas en la actual provincia de León... ob. cit.*, 1970, pp. 411 y 417 y ss.

⁴⁷ ALVARADO BLANCO, S., RIVAS FERNÁNDEZ, J.C., y VEGA PATO, T., *La Vía Nova en A Limia*, BAur, anexo XVI, 1992.

ALVARADO, S., RIVAS, J.C. y VEGA, T., *La vía romana XVIII (Via Nova)*. Revisión de su trazado y mensuración, II: de los limici a los gigurri, Boletín Auriense, Anexo 25, Ourense, 2000.

DURÁN, M., NÁRDIZ, C., FERRER, S. y AMADO, N., *La Vía Nova en la Serra do Xurés*, Ourense, 1999.

Conclusión

Pocas carreteras en el mundo han jugado un papel semejante en la historia e idiosincrasia de todo un pueblo. Precisamente por este motivo y por el intrínseco valor científico que tiene como obra de ingeniería bimilenaria con tecnología propia hemos propuesto recientemente a la Consejería de Cultura de la Junta de Castilla y León la declaración como Bien de Interés Cultural de toda la vía romana en la región⁴⁸.

⁴⁸ Ver: Diario de Burgos 21/02/2002 p. 16, El Correo de Burgos 21/02/2002 p. 14, Diario Palentino 01/03/2002 p.16, Diario de Burgos 12/03/2002 p. 46, Diario de Burgos 07/04/2002, El Correo de Burgos 07/04/2002.

Comparativa de la parte castellanoleonesa de la Guía de Peregrinos del *Codex Calistinus*, códice del siglo XII cuyo libro V forma la *Guía del Liber Sancti Jacobi* atribuida a Aymerico Picaud, canciller del Papa Calixto⁴⁹ y el itinerario del Camino Real descrito por Villuga cuatro siglos después, entre Santiago y San Juan de Pie de Puerto.

Liber Sancti Jacobi (¿1120?)		Repertorio de Villuga (1546)	Actual
Sanctus Dominicus		Santo Domingo de la Calzada	Santo Domingo
		Grañón	Grañón
Radicellas		Redesilla	Redecilla
		Villa Miesta	Villambista
Belforatus		Villorado	Belorado
		Todos Santos	Tosantos
Francavilla		Villafranca de Montes de Oca	Villafranca Montes de Oca
Nemus Oque			Montes de Oca
		Valdehuentes	Valbuena
Altaporca			Atapuerca
		San Dueldo	Zalduendo
		Ibeas	Ibeas
		Carbadel	
		Nuestra Señora la Blanca	
Burgas		Burgos	Burgos
Alterdalia		Tardajos	Tardajos
		Rabé	Rabé
Furnellos		Hornillos	Hornillos
		Hontanás	Hontanás
Castra Sorecia		Castrojeriz	Castrojeriz
Pons Fiterie	Pisorga fl.	La Puente	Puente Fitero
Frumesta		Flomesta	Fromista
		Villamartín	Villarmentero
Karrionus	Karriona fl.	Carrión	Carrión
		Calzadilla	Calzadilla
		Las Tiendas	Santa M ^a de las Tiendas
		Aledigos	Ledigos
		Moratinos	Moratinos
		San Nicolás	San Nicolás
Sanctus Facundus	Ceya fl.	Sahagún	Sahagún
		Albrecianos	Bercianos
		Burgo	El Burgo Ranero
		Reliejos	Reliegos
Manxilla	Aisela fl.	Mansilla	Mansilla
	Porma fl.	Villarent	Puente Villarente
Legio	Turio et Bernesga fl.	León	León
Castrum Judeorum			¿Puente Castro?

⁴⁹ VÁZQUEZ DE PARGA. *Las Peregrinaciones... ob. cit.*, 1949 Tomo I, pp. 201 y ss.

	Trabajo	Trobajo
	Nuestra Señora del Camino	La Virgen del Camino
	Valverde	Valverde del Camino
	San Miguel del Camino	San Miguel del Camino
	Villadanzos	Villadangos del Páramo
Orbega	La Puente Dorbigio	Hospital de Orbigo
	La Calzada	despoblado
	Sante Juste	San Justo
Osturga	Astorga	Astorga
	Palacios de Valduerno	Palacios de Valduerna
	Hospital del Ganso	Hospital del Ganso
Raphanellus	Rauanal	Rabanal
Portus Montis Yraci	Fuen Ceuadom	Puerto de Foncebadón
	La Venta	
	Acebo	Acebo
	Riego	Riego de Ambrós
Siccamolina	Miolina Seca	Molinaseca
Pons Ferratus	Ponferrada	Ponferrada
Carcavellus	Cacaelos	Cacabelos
	Campo de Naraya	Camponaraya
Villafranca de Bucca Vallis Carceris	Villafranca	Villafranca del Bierzo
	Ribera de Valcázar hasta la Vega	Vega de Valcarce
Castrum Sarracenicum		Castro Sarracín
Villaus		
Portus montis Februari	Cebreyro	Puerto de Piedrafita
Hospitale in cacumine ejusdem montis	Hospital	Hospital de Cebrero
Linar de Rege		Linares
	Fuenfría	Fonfría
Triacastella	Tria Castella	Triacastela
etc.	etc.	



La Vía Romana de Italia a Hispania y el Camino de Santiago en Castilla y León, tramo 1

	Trabajo	Trobajo
	Nuestra Señora del Camino	La Virgen del Camino
	Valverde	Valverde del Camino
	San Miguel del Camino	San Miguel del Camino
	Villadanzos	Villadangos del Páramo
Orbegá	La Puente Dorbigo	Hospital de Orbigo
	La Calzada	despoblado
	Sante Juste	San Justo
Osturga	Astorga	Astorga
	Palacios de Valduerno	Palacios de Valduerna
	Hospital del Ganso	Hospital del Ganso
Raphanellus	Rauanal	Rabanal
Portus Montis Yraci	Fuen Ceuadom	Puerto de Foncebadón
	La Venta	
	Acebo	Acebo
	Riego	Riego de Ambrós
Siccamolina	Miolina Seca	Molinaseca
Pons Ferratus	Ponferrada	Ponferrada
Carcavellus	Cacaueles	Cacabelos
	Campo de Naraya	Camponaraya
Villafranca de Buca Vallis Carceris	Villafranca	Villafranca del Bierzo
	Ribera de Valcázar hasta la Vega	Vega de Valcarce
Castrum Sarracenicum		Castro Sarracín
Villaus		
Portus montis Februari	Cebreyro	Puerto de Piedrafita
Hospitale in cacumine ejusdem montis	Hospital	Hospital de Cebrero
Linar de Rege		Linares
	Fuenfría	Fonfría
Triacastella	Tria Castella	Triacastela
etc.	etc.	