

INGENIERÍA ROMANA EN LOS CAMINOS DE SANTIAGO

III – El camino aragonés¹

En un momento tan señalado como el Año Santo Xacobeo, continuamos con la publicación de artículos sobre Ingeniería Romana en los Caminos de Santiago. Esta vez el autor nos muestra las peculiaridades del camino a su paso por Aragón.

Por Isaac Moreno Gallo, ITOP

Probablemente el camino de peregrinación aragonés fue uno de los primeros y más utilizados en los momentos iniciales de la peregrinación a Santiago. Por su situación en la penetración central del Pirineo recogía el tránsito de la mayor parte de los reinos cristianos de Europa.

Aunque “la realidad es que no tenemos ninguna noticia concreta de que caminos pudieron seguir los peregrinos con anterioridad al siglo XI²”, las viejas carreteras romanas seguían prestando un servicio inestimable a los desplazamientos de la decadente civilización medieval.

Precisamente, la primera noticia de peregrinación jacobea que tenemos es la del obispo de Puy, Gotescalco, que en el año 950 llega desde Aquitania con una gran comitiva y descansa en el monasterio riojano de La Albelda³. Debemos suponer que cruzó el Pirineo por uno de los dos pasos (*Summo Pirineo*) atestiguados en el Itinerario de Antonino en las rutas de Astorga a Aquitania o de Zaragoza a Benearnum.

Que el paso pirenaico de Aragón funcionó desde los primeros

momentos, queda atestiguado por la abundante documentación que así lo avala, la propia Guía de Peregrinos del *Codex Calistinus*, código del siglo XII cuyo libro V forma la *Guía del Liber Sancti Jacobi* atribuida a Aymerico Picaud, canciller del Papa Calixto, nos describe este itinerario de la siguiente forma:

con el nomenclátor de Cuntz y la numeración de Wesseling.

Jaca, la importante población romana *Iacca*, no es mencionada en esta vía, lo que ha hecho pensar a varios autores en su posible trazado por otros valles pirenaicos. Pero la omisión de lugares significativos es algo muy habitual en los

A Portibus Asperi ad Pontem Regine

Borcía
Hospitalis Sancte Cristine
Camfrancus
Jacca
Osturit
Termas
Mons Reellus
Pons Regine

De los puertos de Aspe (Somport) a Puente la Reina

Borce
Hospicio de Santa Cristina
Canfranc
Jaca
Astorito (despoblado)
Tiermas
Monreal
Puente la Reina

La vía romana del Summo Pyrineo, de Olorón a Jaca

Este trazado del conocido Camino de Santiago Aragonés coincide, en el tramo en el que supera el Pirineo por el Puerto del Somport, con la vía romana descrita en el llamado *Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*⁴, reseñada como la n° 33 en la edición de Saavedra⁵, que exponemos a continuación

Wess. 452,	
6	Item a Caesarea Augusta Beneharno m.p. CXII, sic:
7	Foro Gallorum m.p. XXX
8	Ebelino m.p. XXII
9	Summo Pyrineo m.p. XXVIII
10	Foro Ligneo m.p. V
1	Aspalluga m.p. VII
2	Ilurone m.p. XII
3	Benearnum m.p. XII

¹ Esta serie recoge el análisis comparativo del Camino de Santiago y las infraestructuras romanas que a lo largo del tiempo fueron aprovechadas para esta peregrinación.

El capítulo I, MORENO GALLO, I. 2002: *La Vieja Carretera Castellano-leonesa, fue publicado en:*
- Revista *Cimbra* n° 346 del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Junio de 2002.
- Publicaciones de la Institución Tello Téllez de Meneses n° 75. 2002. Diputación de Palencia.
- El Miliario Extravagante. Anexo 9, septiembre de 2004.

El capítulo II, MORENO GALLO, I. 2004: *Los Caminos en La Rioja, fue publicado en:*
- Revista *Cimbra* n° 356. Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas. Febrero 2004.
- Parcialmente en *Piedra de Rayo*. Revista riojana de cultura popular, N° 12. Abril 2004.
- El Miliario Extravagante. Anexo 9, septiembre de 2004.

² VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA, J. M.; URÍA RÍU, J. 1949, tomo II, Cap. I, p. 11. *Las Peregrinaciones a Santiago de Compostela...*

³ VÁZQUEZ DE PARGA. 1949, tomo I, Cap. I, p. 41 y ss. *Las Peregrinaciones...* ob. cit.

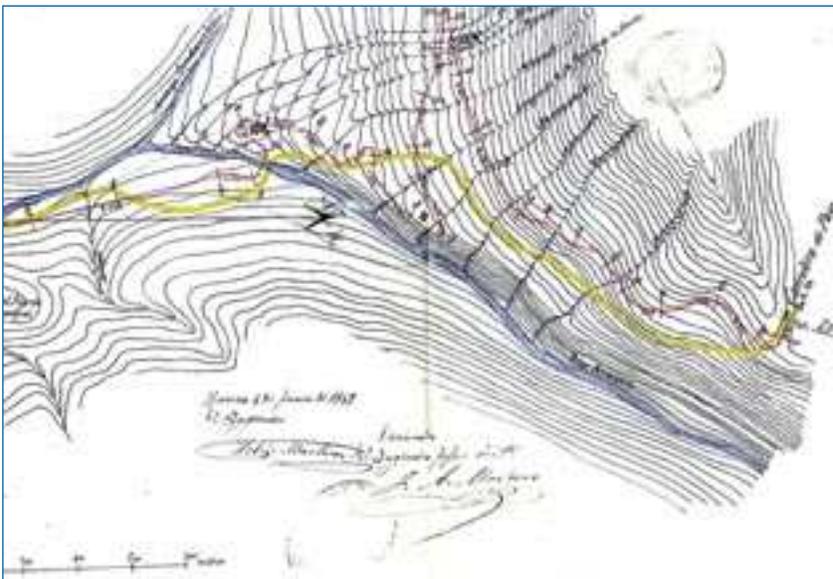
⁴ ROLDÁN HERVÁS, J. M. 1975, p. 98. *Itineraria Hispana*.

⁵ 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.

recorridos descritos en el Itinerario, sin que ello se deba necesariamente a error.

Uno de los aspectos más controvertidos que modernamente se han suscitado respecto a este camino ha sido el emplazamiento del paso del Pirineo. En el caso del Somport, hemos revisado datos de todo tipo para el emplazamiento de los lugares más significativos y la identificación exacta del viejo camino. Entre ellos, hemos recurrido a la numerosa cartografía histórica⁶ que hemos podido encontrar y que refleja el camino perfectamente en épocas en las que éste apenas había sufrido transformación en su trazado.

De igual forma han sido de extraordinario interés los primeros planos a gran escala que, del terreno y del recorrido del viejo camino, se hicieron en el siglo XIX, como son los de los proyectos de construcción de la carretera de Jaca al Somport⁷.

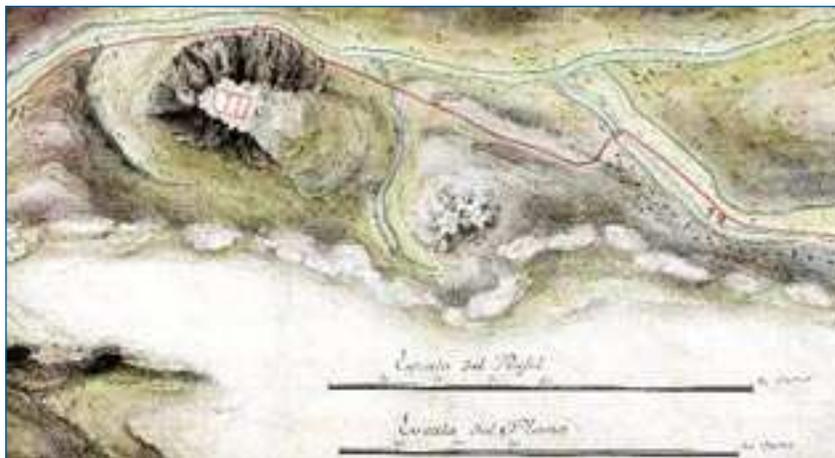


Plano de 1869 del Proyecto de Carretera de Primer Orden de Zaragoza a Canfranc, trozo de Canfranc a la Frontera. Trazado de la nueva carretera e identificación del camino histórico en su llegada al puerto de Somport.

Observamos una serie de hitos, clave del camino, bien identificados en la cartografía antigua junto con el trazado del camino, como la ermita de San Cristobal, el puente de las Grallas, la Venta y el puente

de San Antón, el puente de Villanúa y el de Canfranc, el puente de Roldán y finalmente la Venta de Santa Cristina.

Restos de camino empedrado antiguo, se ven cerca de Villanúa. Aunque no tan antiguos como se suponen en las guías turísticas, donde se les dice romanos. El resto de las trazas de camino antiguo que se han prospectado, en el recorrido hasta el Somport, no presentan infraestructura de interés ni empedrados espectaculares. Se corresponden con el camino de caballerías en el que se convirtió en los últimos siglos y ya no conserva vestigios de romanidad⁸. Esto es lógico cuando se trata de caminos de alta montaña, donde los fenómenos geológicos desfiguran las laderas con la colaboración implacable del paso de los siglos y con ello se eliminan las plataformas de los viejos caminos instalados en ellas.



El Camino entre el castillo de Candanchú y la venta de Santa Cristina reflejado en un fragmento del: "Mapa de la porción del terreno comprendida entre la Venta de San Antón y la de Santa Cristina, inmediata a los confines de Francia, en el que se manifiesta la situación de las montañas intermedias y disposición del camino que de este Reyno viene al de Aragón por la rivera del río de este nombre. 22 de enero de 1751".

⁶ Relación de los principales mapas históricos consultados para el Camino del Somport: ANÓNIMO. 1770. Mapa de los Contornos de la ciudad de Jaca y su ciudadela. D. JUÁN MARTÍN ZERMEÑO. ING. MILITAR. 1751. Mapa de la porción de terreno comprendido entre la venta de San Antón y la de Santa Cristina. ROUSSEL, INGENIEUR DU ROY Y SR. DE LA BLOTTIERE. 1785. Carte Generale des Monts Pyrenées et partie des Royaumes de France et d'Espagne. ROUSSEL & BLOTTIERE 1809. A map of the Pyrenées and the adjacent provinces. publicado por A. Arrowsmith. D. TOMÁS DE BENAVIDES 1838. Croquis del Camino que desde Jaca va a Francia por Canfranc. CONSTANTI, SIMÓN F. 1850. Reseña histórica, geográfica... ob. cit.

⁷ Proyectos primigenios de construcción de la carretera: MARTÍNEZ, F. Proyecto de carretera de primer orden de Zaragoza a Canfranc. Sección de Jaca a la frontera: 1868 Trozo de Jaca a Castiello. 1869 Trozo de Castiello a Villanúa. 1870 Trozo de Villanúa a Canfranc. 1869 Trozo de Canfranc a la Frontera.

⁸ Para conocer las características técnicas de las carreteras romanas ver: MORENO GALLO, I. 2001. Infraestructura Viaria Romana I. Revista Obra Pública. Ingeniería e Historia. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. MORENO GALLO, I. 2002: Infraestructura Viaria Romana II. Libro de ponencias. Ponencia presentada y publicada con motivo del I Congreso sobre las Obras Públicas. Romanas celebrado en Mérida el 15/11/2002 (<http://traianus.rediris.es/viasromanas/>). MORENO GALLO, I. 2004: Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva. Ministerio de Fomento. Madrid.

Los castillos defensivos del paso que hasta hoy hicieron fama, como el de Candanchu, o el propio Castiello, el de Jaca, no superan la antigüedad del medievo.

Santa Cristina del Somport constituyó uno de los centros más famosos de la cristiandad en el medievo, su actividad se documenta desde al menos el siglo XI, fue Gran Hospital favorecido por muchos reyes y prueba irrefutable de la importancia y la antigüedad de este camino⁹.

Canfranc, el *campo franco* nacido en el Camino y para el Camino, ya tenía un albergue de peregrinos en 1095. Hoy se configura como el clásico pueblo-calle de los tantos que se instalaron a lo largo de las principales vías de comunicación medievales.

Muchos autores han opinado ya sobre la indudable romanidad del paso del *Svmmo Porto*, bien integrándolo en la vía romana *Caesaraugusta-Benearnum*¹⁰ o en



Primeros tramos del Camino de Santiago descendiendo el Puerto del Somport hacia la el lugar donde se hallaba el Hospital de Santa Cristina. Se trata de un camino de mulas toscamente empedrado en algunos trozos.



Mojón situado en el puerto de Somport indicando el inicio del Camino de Santiago aragonés.

otra de menor importancia¹¹. Otros sin embargo datan la fundación del paso en torno al año 1000¹².

Pero lo cierto es que éste es el único camino que ha podido suceder a las trazas romanas de otro ya perdido, como queda demostrado en su buen trazado constatable por un valle de inmejorables condiciones para atravesar el Pirineo, de menor cota que cualquiera de los de su entorno y con el aval de un miliario encontrado en el puerto, que por desgracia es hoy un documento prácticamente desconocido para la generalidad de los investigadores.

Este miliario fue encontrado en 1860 al norte de la coronación del puerto por M. Barberen, magistrado de Oloron y hoy, después de múltiples vicisitudes, puede verse en la Maison du Patrimoine en Oloron. Tiene 90 cm. de alto y se lee con letras de ocho centímetros de altura la inscripción: ILVRO MP, en referencia a la *Ilvrone romana* (Oloron).

Existió también una inscripción latina, referida al paso de la vía



El Camino de Santiago coincidiendo con la calle principal del pueblo de Canfranc, donde se aprecia la configuración lineal de la villa al borde del Camino.

romana, labrada en la peña de Escot (Francia) que fue destruida en el año 1886¹³, pero de la que quedó suficiente constancia para la posteridad:

L. VAL. VALERIANVS. DVVMVIR
BIS. HANC. VIAM. RESTITUVIT

De esta forma, este *Summo Pyrineo* del Itinerario de Antonino contaba con *Ilvrone* y *Jaca* como ciudades de partida en el fondo de los valles norte y sur respectivamente y permitió el uso del paso a los propios peregrinos a Santiago desde los primeros momentos. En Accous podría encontrarse el *Aspa*

⁹ VÁZQUEZ DE PARGA, L.; LACARRA, J. M.; URÍA RÍU, J. 1949. *Las Peregrinaciones...* ob. cit.

¹⁰ LACARRA. 1949, tomo II, Capítulo I, p. 15. *Las Peregrinaciones...* ob. cit.

¹¹ MAGALLÓN BOTAYA, M. A. 1987, pp. 113 a 133. *La Red Viaria Romana en Aragón*.

¹² UBIETO ARTETA. 1993. *Los Caminos de Santiago en Aragón*.

¹³ LABORDE-BALEN, L. 2000, p. 19: *Somport: Des Romains au tunnel*.



Miliario del Somport, tal y como se encuentra hoy en la Maison du Patrimoine en Oloron, con la indicación de la distancia a ILVRO (Ilvrone - Oloron).

Lucca del Itinerario, cuyo nombre permanece en el propio valle, el de Aspe, dejando situado a *Foro Ligneo* en Urdos. De la situación física de la *mansio* del *Summo Pyrineo* nada se sabe, pues hasta hoy no han aparecido las instalaciones romanas de acogida en torno al *Summo Porto* medieval, por donde debió estar situada.

En contraposición, otros pasos que se han defendido como romanos, como el del Puerto del Palo, no cuentan con un solo metro de camino que haya podido ser nunca carretera por ninguna de sus características, ni

siquiera camino romano que pueda ser apoyado por la documentación antigua.

El camino del Puerto del Palo ya fue considerado como romano por primera vez hace dos siglos¹⁴, pero ha sido a partir del siglo XX cuando la idea ha tomado mayor auge y un importante apoyo¹⁵. Este caso requiere por ello un análisis más detenido, aunque aquí solo vamos a resumir lo ya apuntado en otros trabajos¹⁶.

No existe documentación de ningún tipo que avale la importancia



A la izquierda, el estrecho Camino del Valle de Echo (Huesca), sujeto por un muro de mala factura, en el paso de los Cuellos de Lenito. A la derecha, detalle del escaso afirmado, en los pocos trozos donde lo tiene, del camino del Valle de Echo.

en la antigüedad de este camino, ni el paso de mercancías por él, ni el paso de peregrinos, ni ningún otro factor que pudiera conferirle importancia alguna¹⁷. Solo una placa romana de pequeño tamaño, que puede ser llevada debajo del brazo, con alusiones a la reparación de un camino y depositada en el monasterio de Siresa, es utilizada como prueba.

El Camino antiguo del Puerto del Palo sólo puede ser llamado camino en algunas zonas entre Siresa y Oza. En esta zona del valle de Echo, a pesar de presentar toscos muretes laterales de contención en algunos tramos tiene un ancho medio de unos dos metros, no superando el metro y medio en algunas zonas burdamente entalladas en la roca junto al precipicio de los Cuellos de Lenito. Los restos de pavimento que puede verse en otros tramos consisten en una fina capa de piedra, de tamaños irregulares, sobre el propio terreno natural, que apenas libra del barro al camino en tiempo de lluvia.

Sus pendientes son muy elevadas en los pasos estrechos y difíciles de los Cuellos de Lenito y de la Boca del Infierno y en ambos casos el camino vuelve a descender innecesariamente al valle perdiendo toda la cota ganada, prueba innegable de su mala técnica.

Finalmente, la pendiente raya lo imposible en la subida al Puerto del Palo por la ladera de las Peñetas, teniendo entre el 20% y el 40% durante un kilómetro, donde es una simple senda de montañero. No existen vestigios aquí de haber sido nunca otra cosa. Sin embargo, Beltrán¹⁸ apunta pendientes máximas para este

¹⁴ El primer autor que especuló con un camino romano por este valle fue quien descubrió la lápida de Siresa. CASAUS TORRES, A. 1829: *Nuevas observaciones para la Historia General de Aragón, Navarra y Cataluña*. Con un capítulo dedicado al camino militar de los Romanos desde Cesar Augusta à Beneamum incluido un mapa de su trazado por el Valle de Echo. Hacia 1809, al sospechar de la naturaleza de la losa que servía como reloj de sol en el Monasterio, la desmontó y en el reverso halló la inscripción. (Referencia cortesía del historiador aragonés J. L. Ona).

¹⁵ La romanidad del camino fue reinventada por: BLÁZQUEZ, A y SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. 1918. *Vía Romana de Zaragoza al Bearn*. Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades. Y seguido sin mejores argumentos por: BELTRÁN. 1955, p. 127 a 140. *El Puerto del Palo y la Vía Romana que lo Atraviesa*. *Caesaravgvsta* 6. MAGALLÓN BOTAYA, M. A. 1987, pp. 113 a 133. *La Red Viaria Romana en Aragón*. UBIETO ARTETA. 1993. *Los Caminos de Santiago en Aragón*. ARIAS BONET, G. 2001, p 16 a 21. *La Vía Transpirenaica construida por legionarios galorromanos*. *El Miliario extravagante* n° 76, marzo de 2001.

¹⁶ MORENO GALLO, I. 2002: *La Red viaria de Caesaravgvsta (primera fase)*. Obra inédita. Consejería de Cultura. Diputación General de Aragón.

¹⁷ LACARRA. 1949, tomo II, Capítulo I, p. 15. *Las Peregrinaciones...* ob. cit.

¹⁸ BELTRÁN. 1955, p. 127 a 140. *El Puerto del Palo...* ob. cit.

tramo en torno al 7%, alejadas de la realidad hasta el disparate, datos que no han hecho si no engordar la supuesta romanidad del camino y convencer sobre ella a posteriores autores que probablemente no recorrieron nunca el camino.

Todo indica que el origen de este camino fue el tránsito del ganado para el aprovechamiento de los pastos del fondo del valle y el trajín de arrieros y de mulateros que por diversos motivos preferían eludir el camino principal del Somport¹⁹. Su trazado y su técnica en general no superan la que pudiera aplicar un pastor, aunque algunos historiadores han imputado esta obra a los excelentes ingenieros romanos²⁰.

En definitiva, nada de esto ha evitado que el secular montaje historiográfico haya convertido a los tranquilos parajes del valle de Echo en escenario de míticas batallas²¹, ruta alternativa de peregrinación por la que casi nadie se arriesga y mala senda de montaña señalizada como vía romana.

De Jaca a Sangüesa.

Entre Jaca y Sangüesa el Camino



Estado actual de la Venta de Samitier, convertida en casa de labranza y corral de ganados.

de Santiago sigue primeramente la orilla izquierda del río Aragón. El Camino descrito en el *Liber Sancti Jacobi* parece persistir en un trazado más antiguo que avanza en el mejor de los terrenos disponibles hasta la localidad de Ruesta, pasando por Santa Cilia de Jaca, el despoblado de Astorito²², la Venta de Samitier y Martes, dejando ligeramente al sur Mianos, Artieda e incluso Ruesta en su recorrido hasta Tiermas.

Passini²³ describe los restos del Camino histórico en los términos de Miano y Artieda, en el viejo camino de la margen izquierda del río Aragón y hasta recoge restos de un bonito capitel romano formando parte de los muros de la vieja ermita de San Pedro de Artieda, como garantía de que el corredor fue intensamente habitado en época romana. En efecto, en este tramo de la frontera navarro-aragonesa se constatan un importante número de yacimientos de época romana, la mayoría inéditos, así como otros despoblados de épocas variadas, cuyo escaso conocimiento y falta de estudio hasta hoy impide aportar nada de interés para la caminería antigua de estos sitios.

Por la derecha del río Aragón, entre Berdún y Teirmas, discurría un camino antiguo que Lacarra cree más llano y probablemente más concurrido²⁴. Sin embargo, es muy probable que este camino haya tenido un carácter marginal en las comunicaciones de las épocas antiguas por una razón fundamental: en su recorrido, desde Jaca hasta Tiermas, el río Aragón recibe cinco grandes cauces, colectores directamente de la cordillera pirenaica, con una hidrodinámica terrible constatada perfectamente en los escarpes de sus orillas, que convierten a las obras de cruce en una misión difícil y altamente perecederas. En la margen izquierda ningún afluente del río Aragón ofrece dificultades comparables.

Por otra parte, el paso de Puente la Reina de Jaca se creó en el medioevo como nexo de unión de la sede regia de Astorito con el Camino de Santiago. El temprano despoblamiento de Astorito en el siglo XIV y la ruina del puente en el siglo XVI²⁵, desvió las comunicaciones del valle de Echo hacia Santa Cilia de Jaca, seis kilómetros aguas arriba, a donde hoy llegan hasta cuatro cañadas principales de ganados para efectuar el paso. Finalmente, en Puente la Reina se reconstruyó el paso a finales del siglo XIX, para dar servicio a la moderna carretera de Jaca a Pamplona.

El camino histórico principal cruzaba el río Aragón en Tiermas, lugar termal de aguas calientes de origen seguramente romano donde existen aún restos de un puente, hoy bajo el embalse de Yesa, que ya cita Lacarra²⁶.

El cruce del río Aragón por Tiermas se constata de nuevo como antiguo

¹⁹ Principalmente contrabandistas, que desde siempre han sido los mejores conocedores del camino.

²⁰ A este respecto quiero resaltar la opinión de Ubieta, por significativa de lo que se opina sobre el ingenio, la técnica y la capacidad que los ingenieros romanos vertieron en sus carreteras: "En torno al año 1000 surgen en Europa los comerciantes, lo que obliga a acondicionar las viejas calzadas romanas para el tránsito de carros de transporte de mercancías. Como el paso por el Valle de Echo, a través de la calzada de Zaragoza a Bearne, no era aprovechable dado su trazado, se habilitó el Puerto del Somport de Canfranc (Huesca) que tenía una altura mucho menor." UBIETO ARTEETA. 1993, p. 21. Los Caminos de Santiago en Aragón... ob. cit.

²¹ Ubieta opina que fue éste el escenario, al pasar por aquí la vía romana, de la mítica batalla Carolingia de Roncesvalles. UBIETO ARTEETA. 1993. Los Caminos de Santiago en Aragón... ob. cit.

²² El Osturit de la Guía de Peregrinos del Liber Sancti Jacobi, se encontraba en el lugar de Puente la Reina de Jaca. Se conserva su nombre en el llamado molino de Astorito, rehabilitado recientemente como sede de la Mancomunidad de la Canal de Berdún y ahora de la Comarca de La Jacetania.

²³ Con interesantes láminas en la sección final: PASSINI, J. 1988. Aragón. Los Núcleos Urbanos del Camino de Santiago

²⁴ LACARRA. 1949, tomo IV, Capítulo XVIII, p. 427. Las Peregrinaciones... ob. cit.

²⁵ Quedan restos del puente a un kilómetro aguas arriba del actual.

²⁶ LACARRA. 1949, tomo IV, Capítulo XVIII, p. 426. Las Peregrinaciones... ob. cit.

punto colector de caminos de todo tipo. En estos norteños lugares de la provincia de Zaragoza, la Cañada de ganados que comunicaba las Sierras de Sos y de Santo Domingo con la gran Cañada Real del Valle del Roncal, por la Sierra de Leire, tenía su cruce en este punto, aprovechando el viejo paso del río, tal y como puede verse en los mapas del IGN 1/50.000 de las ediciones antiguas²⁷.

Desde Tiermas por la margen derecha del río llega a Yesa y tras pasar un pequeño collado por el que hoy discurre la carretera llega a Liédena. Este parece ser el camino principal de peregrinación a pesar de las variantes que hoy se ofrecen por diversos motivos al peregrino.

Lacarra, por ejemplo, cree que en Yesa se efectuaba un desvío de peregrinos hacia Sangüesa aprovechando

el camino antiguo que desde allí se desvía²⁸. Ciertamente existe un cruce sobre el río Aragón que se efectuaba próximo al pueblo de Yesa, por un gran puente con características de escasa antigüedad (s. XVII-XVIII), de calzada estrecha, hoy arruinado y que allí puede contemplarse. Desde este puente se dirige a Sangüesa por un mal camino llamado en la cartografía antigua Cañada Vieja, seguramente antiguo por su nombre, pero de ganados, y que atraviesa el portillo de Malpaso, de tan significativo nombre. No muy lejos de este camino se encuentra el pueblo navarro de Javier. El numeroso grupo de miliarios que hubo coleccionados en el Castillo de Javier, con motivo de la afición a las antigüedades del padre jesuita Francisco Escalada durante los primeros años del siglo XX, certifican la presencia de comunicaciones romanas en la zona, pero creemos

que su sentido no coincidente con el del Camino de Santiago que ahora tratamos, por lo que relegaremos el asunto a trabajos de otra índole.

Respecto al paso de peregrinos hacia Sangüesa, varios autores creen que éste podía haberse desviado desde Ruesta por Undués de Lerda.

La villa de Ruesta contaba con una iglesia dedicada a Santiago y una alberguería ya en 1087. Pero llegar desde aquí hasta Sangüesa no representa una alternativa que acorte significativamente el Camino en este tramo y a cambio se entra en un terreno orográficamente muy desfavorable, sin embargo, éste es un desvío muy sugerente que Passini³⁰ encuentra más auténtico para la peregrinación que el que se efectúa desde Yesa. Probablemente los restos de pavimentación y empedrado existen-



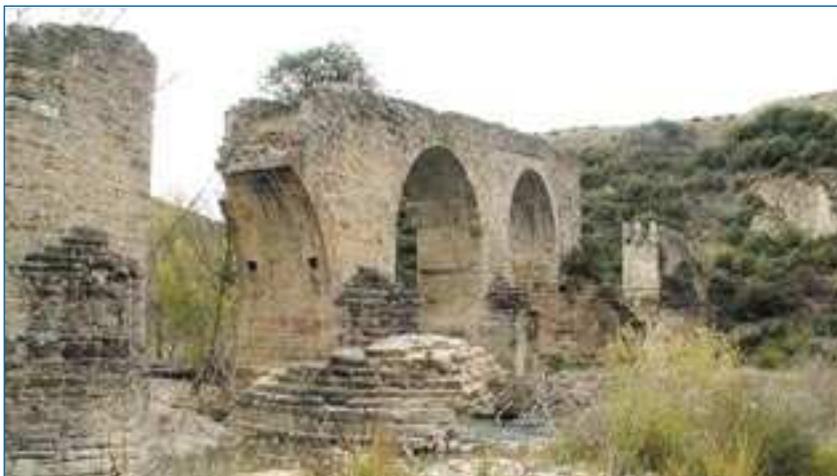
Mapa de las comunicaciones antiguas en torno al río Aragón en la frontera navarro-aragonesa, donde se reflejan los distintos caminos promocionados hoy como de Santiago.

²⁷ Instituto Geográfico Nacional. Números 143 y 175. Mapa Topográfico 1/50.000

²⁸ LACARRA. 1949, tomo IV, Capítulo XVIII, p. 427. *Las Peregrinaciones...* ob. cit

²⁹ LOSTAL PROS, J. 1992. n.ºs. 138, 162, 164, 165 y 166. *Los Miliarios de la Provincia Tarraconense*.

³⁰ PASSINI, J. 1993, p. 30: *El Camino de Santiago. Itinerario y Núcleos de Población y 1988. Aragón. Los Núcleos Urbanos del Camino de Santiago*.



Puente arruinado de características modernas sobre el río Aragón, en Yesa. Servía al camino ganadero llamado Cañada Vieja, que comunicaba Yesa con Sangüesa.

tes en las cercanías de Undués han influido mucho en la consideración de la antigüedad de este camino.

No obstante, por las características estructurales del pavimento y el buen grado de conservación que presenta, por las características del camino, de su perfil longitudinal con grandes pendientes, muy estrecho en su mayor parte y de mala factura, se trata sin duda de un simple camino de ganados empedrado en los peores tramos, donde precisamente su gran pendiente facilitaba el arruinamiento de la plataforma, como ocurre llegando a Undués. En una de las propias calles interiores del pueblo, que no guar-

da relación con el camino principal, hemos visto ese tipo exacto de pavimento, muy común en épocas modernas (S. XVI al XVIII) y que de ninguna forma puede relacionarse con vía romana alguna, menos en caminos de infames características técnicas como el mencionado.

A pesar de lo apuntado, este camino es promocionado hoy de forma institucional como romano, lo que le confiere un atractivo turístico innegable como alternativa del Camino de Santiago.

De Sangüesa a Puente La Reina

El camino principal de Santiago, que es

el que llega a Liédena, efectúa el cruce del río Iratí en el propio pueblo de Liédena.

Lejos de lo que se cree y de lo que se anuncia en tantas guías turísticas, el puente en ruinas que se encuentra en la entrada de la Foz de Lumbier, en el límite de términos municipales de Liédena y Lumbier, no presenta ninguna de las características que pudiéramos considerar romanas³¹.

El puente, escasamente estudiado desde el punto de vista documental, fue volado en las guerras carlistas pero, por su estructura y sus características, su antigüedad no debe llegar a los tres siglos, por lo que probablemente fue volado cuando aún era nuevo.

El propio Lacarra creyó ver en este tramo de camino los restos del camino de peregrinos³², pero restos de mucho mayor interés y antigüedad se encuentran precisamente en la otra orilla del río.

Se trata de un yacimiento romano que precisamente por sus características se corresponde con una pequeña mansio al pie del camino histórico, aunque hoy es explicado como villa romana en las documentos que lo explican³³.

Sin embargo, por su tamaño, por su situa-



Aspecto del camino empedrado junto a Undués de Lerda que hoy se considera calzada romana (izquierda), como indica el cartel publicitario instalado en el pueblo. Sección de una calle de Undués donde se aprecia un empedrado idéntico y hasta una pequeña tajea de drenaje que cruzaba con el camino.

³¹ DURÁN FUENTES, M. 1996: Puentes romanos peninsulares: Tipología y construcción. Ponencia expuesta y publicada en las actas del Primer Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Madrid. DURÁN FUENTES, M. 2001. La identificación de los puentes romanos en Hispania: Una cuestión a desarrollar. Revista Obra Pública Ingeniería y Territorio n° 57. Monográfico Ingeniería e Historia III. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Diciembre de 2001. DURÁN FUENTES, M. 2002. Análisis constructivo de los puentes romanos. Libro de Ponencias del I Congreso sobre las Obras Públicas Romanas. Mérida, noviembre de 2002.

³² LACARRA. 1949, tomo IV, Capítulo XVIII, pp. 426 y 427. Las Peregrinaciones... ob. cit

³³ Derivado de las identificaciones iniciales:

TARACENA AGUIRRE, B. 1949: Excavaciones en Navarra VII (I). La villa romana de Liédena. Príncipe de Viana 37

TARACENA AGUIRRE, B. 1950: Excavaciones en Navarra VII (II). La villa romana de Liédena. Príncipe de Viana 38-39

BELTRÁN, A. 1951: La villa romana de Liédena. A.E.A. XXIV, pp. 218-220. Madrid

³⁴ "La vecindad de una gran carretera no es favorable para el emplazamiento de una granja, tanto por causa de los daños que los viajeros pueden ocasionar en las cosechas, como por la incomodidad que ocasionan las frecuentes visitas". COLUMELLE. De Agricultura, I, 5.

³⁵ Como correctamente opina: LACARRA. 1949, tomo IV, Capítulo XVIII, p. 429. Las Peregrinaciones... ob. cit.



Vista de la Foz de Lumbier en cuya entrada se aprecia la ruina del puente volado en las guerras carlistas

ción al pie mismo del camino y sin espacio cultivable en su entorno inmediato, por la distribución de las estancias, por la presencia de su pequeño foro central donde aún hoy se ven las guías de las puertas correderas para el cierre de los comercios, etc., todo apunta a un establecimiento al servicio de la vía. Éste es un problema que afecta a la práctica totalidad de los establecimientos menores al servicio de las vías romanas, en los que la arqueología apenas tiene resuelta su identificación, asignándoles en la



Yacimiento romano de importante extensión al pie del Camino en Liédena. A la izquierda, disposición de las estancias y al fondo la Foz de Lumbier. A la derecha, vista del pequeño foro central con detalles de las correderas de las puertas y una pequeña cloaca al descubierto.

mayoría de los lugares el papel de establecimiento agrícola (*villae*)³⁴.

Desde Sangüesa, la otra variante del Camino de Santiago llega hasta este lugar por Rocafuerte, para discurrir juntos desde aquí coincidiendo prácticamente con la actual carretera³⁵.

En su recorrido, en dirección a Puente la Reina de Navarra, se encuentra sucesivamente con un buen número de ventas heredadas del viejo Camino Real: la de



Liédena, las de Judas de Lumbier, la de Loiti de Izco y las propiamente dichas Ventas de Izco, la de Lecaún y la de Angora de Idocin.

A partir de Monreal, el Camino de Santiago se desvía del viejo Camino Real que seguía los pasos de la propia vía romana hacia *Pompaelona*. Toma su dirección al suroeste, pasando sucesivamente por Tiebas, Enériz y Puente la Reina, donde entroncaba con el Camino Francés navarro que bajaba desde Pamplona. ■



Cimbra



SOLICITUD DE SUSCRIPCIÓN

REVISTA COLEGIO DE INGENIEROS TÉCNICOS DE OBRAS PÚBLICAS



Sí, deseo suscribirme por un año (seis números) a la revista Cimbra, cuyo importe es de 11,60 € para envíos nacionales y de 20 € para envíos internacionales I.V.A. incluido.

Nombre: Empresa:

Dirección:

Población: Código Postal: Provincia:

Teléfono: Fax: C.I.F.:

Marque la opción elegida como modalidad de pago:

- Talón a nombre del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.
- Transferencia a la cuenta: **0128-0076-15-0100014494** de Bankinter, de la Agencia Urbana 46, calle José Abascal, 44 - 28003 Madrid, a nombre del Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas.

.....
Firma y fecha
(Imprescindible)

Envíenos su solicitud por:

Si desea más información:

☎ 91 451 69 20

@ consejo@citop.es

Correo al CITOP:
C/José Abascal, 20 - 1º
28003 Madrid (España)

ó Fax al número:
91 451 69 22