



Manuel Criado de Val

ATLAS

DE CAMINERÍA HISPÁNICA

VOLUMEN I. CAMINERÍA PENINSULAR Y DEL MEDITERRÁNEO

Editan

Fundación de la Asociación Española de la Carretera (FAEC)
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCP)



Colegio de Ingenieros de Caminos,
Canales y Puertos

Coeditan

Asociación Técnica de Carreteras (ATC)
Asociación Internacional de Caminería





Agradecimientos

A todas las personas e instituciones cuya colaboración ha hecho posible que vea la luz esta Obra, en la que Vías de Comunicación, Historia, Literatura, Arte y Geografía se dan la mano para confluir en una novedosa disciplina: La Caminería Hispánica.

Copyright.

© Manuel Criado de Val

Derechos editoriales:

Fundación de la Asociación Española de la Carretera (FAEC)
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCP)

Organismo gestor.

Asociación Internacional de Caminería (AIC)

Primera Edición.

Noviembre de 2011

Autor y director general del Atlas.

Manuel Criado de Val

Autores de Itinerarios:

Abascal Palazón, Juan Manuel
Abreu, María Fernanda de
Almagro Gorbea, Martín
Alonso Trigueros, Jesús
Alvar Ezquerro, Carlos
Álvarez Martínez, José María
Baert, Annie
Bastidas Enríquez, Rocío
Bastião, María
Bernal Rodríguez, Antonio Miguel
Bernal Sanz, María
Blázquez Martínez, José María
Caballero, Carlos
Cardelús, Borja
Carrobes, Jesús
Cepas, Adela
Comero, Guillermo
Criado de Val, Manuel (MCV)
Cruz Sagredo, Máximo
Cuenca y Prado, Luis Alberto
Díaz-Mas, Paloma
Dominguez, Luis Fernando

Dominguez Monedero, Adolfo
Esgueva Martínez, Manuel Agustín
Fernández Troyano, Leonardo
Ferreira, José
Ferreira, João Luís
Fonseca García, José María
Galván Guijo, Javier
García Antón, Cecilia
García Coca, Verónica
Gómez Díez, Francisco Javier
Gozalbes Cravioto, Enrique
Herrera Casado, Antonio
Imperiale, Luis
Jaramillo, Ricardo
Jiménez del Castillo, Pascual
Jiménez de Garnica, Ana María
Jiménez Rayado, Eduardo
Keil, Clifford
Laorden Jiménez, Luis
Le Flem, Jean Paul
López Monteagudo, Guadalupe
López de los Mozos, José Ramón
Madrid, Carlos
Mazola Álvarez, César
Méndez-Cabeza Fuentes, Miguel
Menéndez-Pidal de Navascués, Ignacio
Navajas Josa, Belén
Naylor, Eric W.
Ortiz Baeza, José Antonio
Osorio, Rosario
Palomero, Santiago
Ramírez Romero, Esperanza
Ramírez, Susana
Regalado, Antonio
Rey da Silva, Arturo
Rey Tejerina, Arsenio
Rodríguez, Leandro
Rodríguez Castillo, Justiniano
Rubiato Lacambra, Francisco Javier

Rull, Enrique
Sáenz Ridruejo, Fernando
Sánchez Ayuso, Ignacio
Sánchez García, Encarnación
Sánchez Rey, Agustín
Sánchez Sánchez, Jesús
Serrano Belinchón, José
Sopetrán, Julie
Snow, Joseph T.
Suárez Fernández, Luis
Torres Martínez, José Carlos de
Valverde, Rosario
Varela, Consuelo
Villaverde Embid, María del Pilar
Zaragoza Casamayor, Vicente
Zaragoza Ramírez, Ana
Zaragoza Ramírez, Aniceto
Zozaya Stabel-Hansen, Juan

Coordinación:
Borasteros Martínez, Felisa
Cruz Sagredo, Máximo
Díaz Pineda, Jacobo
Granero Megías, Jesús J.
Laorden Jiménez, Luis
Rodrigo Pérez, Marta
Zaragoza Ramírez, Aniceto

Revisión y corrección:
Jesús Alonso Trigueros
José María Fonseca García

Comisión de Seguimiento:
Criado de Val, Manuel
Cruz Sagredo, Máximo
Díaz Pineda, Jacobo
Fernández Troyano, Leonardo
Granero Megías, Jesús J.
Laorden Jiménez, Luis
Martínez Lavado, Lorenzo
Menéndez-Pidal de Navascués, Ignacio

Rodríguez Herranz, Pedro
Rodrigo Pérez, Marta
Sánchez Rey, Agustín
Zaragoza Ramírez, Aniceto

Colaboradores:

Arjona Díaz, Kathia
Celada, Jesús
Fernández González, Francisco
Garrigues Chicherri, Eduardo
Jara Sánchez, Enrique
Mendoza Lara, José
Mendoza Solís, Emiliano
Nuñez, Eduardo
Pastor Bernaldo de Quirós, Cristina
Polo, José
Rodríguez García, Margarita
Ruiz Ramírez, Angela del Carmen
Solís Chaves, Laura
Solís Chaves, Rosalba Isabel

Diseño.

Grupo Moliner

Cartografía.

Instituto Geográfico Nacional

Impresión.

Gráficas Energy

ISBN:

978-84-615-3319-0

978-84-380-0450-0

Depósito Legal: 11/85670

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la Ley. Dirijase a CEDRO (Centro Español de Derechos Reprográficos. www.cedro.org) si necesita fotocopiar o escanear algún fragmento de esta obra.



VOLUMEN I

CAMINERÍA PENINSULAR Y DEL MEDITERRÁNEO

CAPÍTULO I. CAMINERÍA HISPANO-ROMANA.

- A. Las Calzadas
- B. Gades y la ruta Herculana
- C. Roma y Cartago
- D. Cartografía hispano-romana

CAPÍTULO II. CAMINERÍA EN LA ESPAÑA VISIGODA.

CAPÍTULO III. CAMINERÍA EN AL-ANDALUS.

CAPÍTULO IV. CAMINERÍA MEDIEVAL CRISTIANA. SIGLOS XII AL XIV.

CAPÍTULO V. EL SIGLO XV; UN MUNDO POLÉMICO Y BRILLANTE.

- A. Caminería Histórica
- B. Caminería Literaria

CAPÍTULO VI. LOS CAMINOS REALES EN LA PENÍNSULA IBÉRICA.

CAPÍTULO VII. CAMINERÍA DE LA TRASHUMANCIA Y LA EMIGRACIÓN.

CAPÍTULO VIII. LA EXPANSIÓN HISPÁNICA EN EL MEDITERRÁNEO Y EUROPA.

- A. Caminería Histórica
- B. Caminería Literaria

CAPÍTULO I. LA CAMINERÍA LITERARIA EN ESPAÑA. SIGLOS XVI Y XVII.

VOLUMEN II

CAMINERÍA HISPÁNICA EN EL NUEVO MUNDO

CAPÍTULO X. DESCUBRIMIENTO DE AMÉRICA. CASTILLA CRUZA LA FRONTERA DEL FINISTERRAE.

CAPÍTULO XI. LA RUTA PORTUGUESA A LA INDIA.

CAPÍTULO XII. LA COSMOGRAFÍA Y EL ARTE DE NAVEGAR.

CAPÍTULO XIII. LAS GRANDES RUTAS HISPÁNICAS.

CAPÍTULO XIV. LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS. SIGLOS XV, XVI Y XVII.

- A. La Nueva España
- B. El Perú, Nueva Granada y el Reino de Chile

CAPÍTULO XV. LOS CAMINOS REALES EN AMÉRICA Y EL PACÍFICO. SIGLOS XVI Y XVII.

CAPÍTULO XVI. LAS MISIONES.

CAPÍTULO XVII. CAMINERÍA DE LA ILUSTRACIÓN. SIGLO XVIII.

- A. Itinerarios en el norte americano
- B. Exploraciones en el Pacífico y Vuelta al Mundo
- C. Itinerarios filantrópicos y científicos

CAPÍTULO XVIII. AMÉRICA Y ORIENTE EN LAS LITERATURAS HISPÁNICAS. SIGLOS XVI Y XVII.

CAPÍTULO XIX. EVOLUCIÓN Y DESENLAJE DE LAS GRANDES RUTAS HISPÁNICAS.

ÍNDICE GENERAL

CAPÍTULO	Página
I. CAMINERÍA HISPANO-ROMANA	18
A. Las Calzadas	
It. 1. Las vías de comunicación en la Prehistoria <i>Martín Almagro Gorbea</i>	20
It. 2. El Emperador Augusto. Las Vías Romanas hacia Hispania <i>MCV</i>	26
It. 3. Rutas marítimas de Hispania por el Mediterráneo <i>Enrique Gozálbres Cravioto</i>	30
It. 4. La red viaria en la Hispania Romana: Estado de la Cuestión <i>José María Blázquez Martínez</i>	34
It. 5. La Vía de la Plata <i>José María Álvarez Martínez</i>	38
It. 6. El Arco de Medinaceli <i>Juan Manuel Abascal Palazón</i>	46
It. 7. Segóbriga y su entorno <i>Juan Manuel Abascal Palazón</i>	50
It. 8. La Vía entre Uxama y Augustobriga <i>Fernando Sáenz Ridruejo</i>	54
It. 9. Cartografías Romanas. Tabula Peutgeriana y Mapa de Ptolomeo <i>José María Blázquez Martínez</i>	58
It. 10. Itinerario de José Cornide, Viajero por España y Portugal <i>Juan Manuel Abascal Palazón</i>	64
B. Gades y la Ruta Herculana	
It. 11. Gades, destino principal de las Vías Romanas hacia Hispania <i>MCV</i>	68
It. 12. El Faro de Hércules en Sancti Petri <i>José María Blázquez Martínez</i>	70
It. 13. Monumento a las columnas de Hércules en Gades <i>Manuel Criado de Val</i>	72
It. 14. Caminos Mitológicos en la época clásica <i>Guadalupe López Monteagudo</i>	74
It. 15. La Ruta Herculana <i>Adolfo Domínguez Monedero, Esperanza Ramírez Romero y César Mazola Álvarez</i>	80
C. Roma y Cartago	
It. 16. Rutas marítimas en el Mediterráneo Occidental en la época Púnica <i>Arturo Rey da Silva</i>	86
It. 17. Itinerario de Anibal y los Escipiones <i>Ignacio Menéndez-Pidal de Navascués</i>	90
It. 18. Escipión Emiliano y Numancia <i>Ignacio Menéndez-Pidal de Navascués</i>	100
D. Cartografía hispano-romana	
It. 19. Tabula Imperii Romani <i>Adela Cepas</i>	106
It. 20. Puentes Romanos y Medievales en la Península Ibérica <i>Leonardo Fernández Troyano y Máximo Cruz Sagredo</i>	110
It. 21. Miliarios romanos en Hispania <i>Adela Cepas</i>	118

CAPÍTULO	Página
II. CAMINERÍA EN LA ESPAÑA VISIGODA	120
It. 22. Toledo, su entorno y significado <i>Carlos Caballero, Jesús Carrolles y Santiago Palomero</i>	122
It. 23. La rebelión de Hermenegildo. El camino de una guerra civil <i>Ana María Jiménez de Garnica</i>	128
It. 24. Itinerario de la invasión islámica de la Península <i>Rosario Valverde</i>	134
III. CAMINERÍA EN AL-ANDALUS	140
It. 25. Caminería en época Omeya <i>Juan Zozaya Stabel-Hansen</i>	142
It. 26. Los caminos del Emirato de Córdoba. La rebelión de Saqya <i>Rosario Osorio</i>	148
It. 27. Itinerario de la batalla de las Navas de Tolosa <i>Ignacio Menéndez-Pidal de Navascués</i>	154
It. 28. Los caminos de Al-Andalus entre Averroes y Boabdil <i>María Bernal Sanz</i>	162
IV. CAMINERÍA MEDIEVAL CRISTIANA. SIGLOS XII AL XIV	168
It. 29. Carlomagno en el Camino de Santiago <i>Antonio Regalado</i>	170
It. 30. El Camino de Santiago según el del Liber Sancti Jacobi <i>José Antonio Ortiz Baeza</i>	176
It. 31. La vía del Besaya <i>José María Fonseca García y Jesús Alonso Trigueros</i>	180
It. 32. Sopetrán y Guadalupe, ruta de peregrinación por la Vera de Gredos <i>Manuel Criado de Val</i>	186
It. 33. Las Rutas del Mío Cid <i>Manuel Criado de Val</i>	190
It. 34. Jaime I. El rey conquistador <i>Verónica García Coca</i>	196
It. 35. Itinerario de Alfonso X el Sabio. 1252-1284 <i>Joseph T. Snow</i>	200
It. 36. Los caminos de Raimundo Lulio <i>MCV</i>	204
It. 37. Itinerario de Don Juan Manuel <i>Carlos Alvar Ezquerro</i>	206
It. 38. Rutas y territorio del Arcipreste de Hita <i>Manuel Criado de Val</i>	212
It. 39. Alfonso XI de Castilla y León <i>José Ramón López de los Mozos</i>	220

CAPÍTULO	Página
V. EL SIGLO XV; UN MUNDO POLÉMICO Y BRILLANTE	222
A. Caminería Histórica	
It. 40. Itinerario de Don Álvaro de Luna <i>José Serrano Belinchón</i>	224
It. 41. La Corte itinerante de Isabel y Fernando <i>Eduardo Jiménez Rayado e Ignacio Sánchez Ayuso</i>	228
It. 42. El territorio "familiar" de Isabel I <i>MCV</i>	236
It. 43. Los Reyes Católicos en la conquista de Granada y la mejora de sus caminos <i>Francisco Javier Rubiato Lacambra</i>	240
B. Caminería Literaria	
It. 44. Los Caminos del Amadís <i>Luis Alberto de Cuenca</i>	246
It. 45. Los caminos en los libros de caballería <i>María del Pilar Villaverde Embid</i>	248
It. 46. Itinerario del Marqués de Santillana <i>Antonio Herrera Casado</i>	254
It. 47. Itinerario Urbano de Celestina <i>Joseph T. Snow</i>	258
It. 48. Crónica del Halconero de Juan II y la primera Celestina <i>Manuel Criado de Val</i>	260
VI. LOS CAMINOS REALES EN LA PENÍNSULA IBÉRICA	264
It. 49. Repertorio de todos los caminos de España por Juan Villuga (1546) <i>Manuel Criado de Val</i>	266
It. 50. La huella del camino. Las roderas en los caminos romanos y medievales. <i>Jesús Alonso Trigueros y José María Fonseca García</i>	274
It. 51. La cosmografía de Hernando Colón <i>MCV</i>	282
It. 52. Evolución histórica de la legislación sobre caminos <i>Agustín Sánchez Rey</i>	290
VII. CAMINERÍA DE LA TRANSHUMANCIA Y LA EMIGRACIÓN	298
It. 53. Las Cañadas <i>Jean Paul Le Flem</i>	300
It. 54. Los itinerarios almadraberos <i>Vicente Zaragoza</i>	304
It. 55. Los caminos de la diáspora sefardí (siglos XV al XVIII) <i>Paloma Díaz-Mas</i>	310

CAPÍTULO	Página
VIII. LA EXPANSIÓN HISPÁNICA EN EL MEDITERRÁNEO Y EUROPA	318
A. Caminería Histórica	
It. 56. Caminería del Emperador Carlos V <i>MCV</i>	320
It. 57. El Camino de Carlos V a Yuste <i>Miguel Méndez-Cabeza Fuentes</i>	328
It. 58. El Camino español a Flandes <i>Jean Paul Le Flem</i>	332
It. 59. El histórico camino español de la Valtellina en el centro de Europa <i>Agustín Sánchez Rey</i>	334
It. 60. El Mediterráneo del Gran Capitán <i>Pascual Jiménez del Castillo</i>	344
It. 61. Itinerarios de la Batalla de Lepanto <i>MCV</i>	348
It. 62. La Gran Armada <i>Antonio Miguel Bernal Rodríguez</i>	352
It. 63. Itinerario de Cosme de Médicis <i>Manuel Criado de Val</i>	356
It. 64. Los Tratados de Utrecht <i>MCV</i>	366
B. Caminería Literaria	
It. 65. El Viaje de Turquía <i>Encarnación Sánchez García</i>	368
It. 66. Itinerario de la Lozana Andaluza <i>Louis Imperiale</i>	376
It. 67. Itinerarios del Capitán Contreras <i>Cecilia García Antón</i>	384
IX. LA CAMINERÍA LITERARIA EN ESPAÑA. SIGLOS XVI Y XVII	390
It. 68. Ruta de Don Quijote por el Campo de Montiel <i>Justiniano Rodríguez Castillo</i>	392
It. 69. Itinerario del Quijote: la inconsistencia geográfica <i>Jesús Sánchez Sánchez</i>	396
It. 70. Itinerario del Quijote de Avellaneda <i>Jesús Sánchez Sánchez</i>	402
It. 71. Itinerario de Santa Teresa de Jesús <i>Belén Navajas</i>	408
It. 72. Itinerario del Lazarillo de Tormes <i>Eric W. Naylor</i>	412
It. 73. Itinerarios de Quevedo y del "Buscón" <i>MCV</i>	416
It. 74. El Madrid de Lope de Vega: La Villa en su vida y obra <i>José Carlos de Torres</i>	420
It. 75. Itinerarios de Pedro Calderón de la Barca <i>Enrique Rull</i>	426

VOLUMEN I



PROEMIO

El Atlas de Caminería Hispánica que presentamos es un texto de extraordinario interés tanto para el historiador erudito como para todo aquél que se acerca a él buscando una información clara, concisa y documentada, con numerosos datos para el seguimiento de rutas, lo que constituye una verdadera guía de caminos, al estilo de las históricamente conocidas, pero con el marchamo de un nuevo concepto en cuanto a su terminología, desarrollo y presentación.

La idea original partió del profesor Criado de Val quien, gracias a su larga dedicación a estos estudios históricos, ha conseguido, con la colaboración de noventa y dos expertos, plasmar en una brillante información y recorrido textual, documental y gráfico, una serie de textos contemplados con una perspectiva literaria, técnica e histórica. La expresión de itinerarios en el sentido lato del término recoge origen y destino de rutas terrestres y marítimas con el sentimiento de tránsito hacia una meta común: el acercamiento y unión de los pueblos bajo la denominación de hispánicos, de España y Portugal, desde el punto de vista cultural, técnico, literario, histórico, poético y artístico.

El Atlas, que ha sido patrocinado por la Fundación de la Asociación Española de la Carretera y el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, con la colaboración de la Asociación Técnica de Carreteras, contempla muchos aspectos originales en su tratamiento, tomando en consideración 135 itinerarios y llevando a cabo una importante labor de síntesis al plasmar, en pocas páginas de extensión por tema, varios aspectos que sugiere el título de cada itinerario.

El elevado elenco de investigadores que ha intervenido en la redacción de los itinerarios enriquece el contenido y la visión particular de cada autor, lo que hace, de la multidisciplinar visión de los autores, llegar a un documento único, aportando información gráfica de interés, ilustraciones atractivas y oportunas y un texto fluido con muchísimos datos de importancia documental e inéditos, complementado con una bibliografía seleccionada y actual.

El Atlas, en su variada descripción de los itinerarios, aporta en muchos aspectos investigaciones "ad hoc" fruto de tesis doctorales sobre las materias tratadas, así como datos inéditos sobre la base de la idea central del documento, cual es la información pareja a los itinerarios cuya raíz latina, *iter itineris*, nos lleva a vivir la trayectoria caminera más allá de la concreción de



las *viae* como caminos, acuñando el concepto de caminería que justifica y orienta el tratamiento de nuestro documento como "Atlas de Caminería Hispánica", y uniendo así dicho concepto al carácter hispánico, unión de pueblos de común raíz cultural apoyados en las rutas del descubrimiento del Nuevo Mundo.

El Atlas contempla también itinerarios filipinos y rutas del Pacífico como una contribución a la extensa labor iberoamericana en el reconocimiento y respeto por los pueblos de ultramar. Sin duda, el Atlas responde a las expectativas del proyecto y es una base sobre la que edificar nuevas ediciones, siguiendo la idea de dinamismo de la caminería histórica e hispánica.

Estamos seguros de que el lector descubrirá, con la lectura del Atlas, la importancia de la caminería, y estamos seguros también de que todos encontrarán alguna referencia de su particular historia en algunos de los itinerarios tratados.

He ahí el por qué y la razón de este proyecto. Esperamos sin lugar a dudas que el lector se adentre en los itinerarios como si de un recorrido virtual se tratase y que goce con su lectura, aportándole datos que pudieran haber pasado inadvertidos.

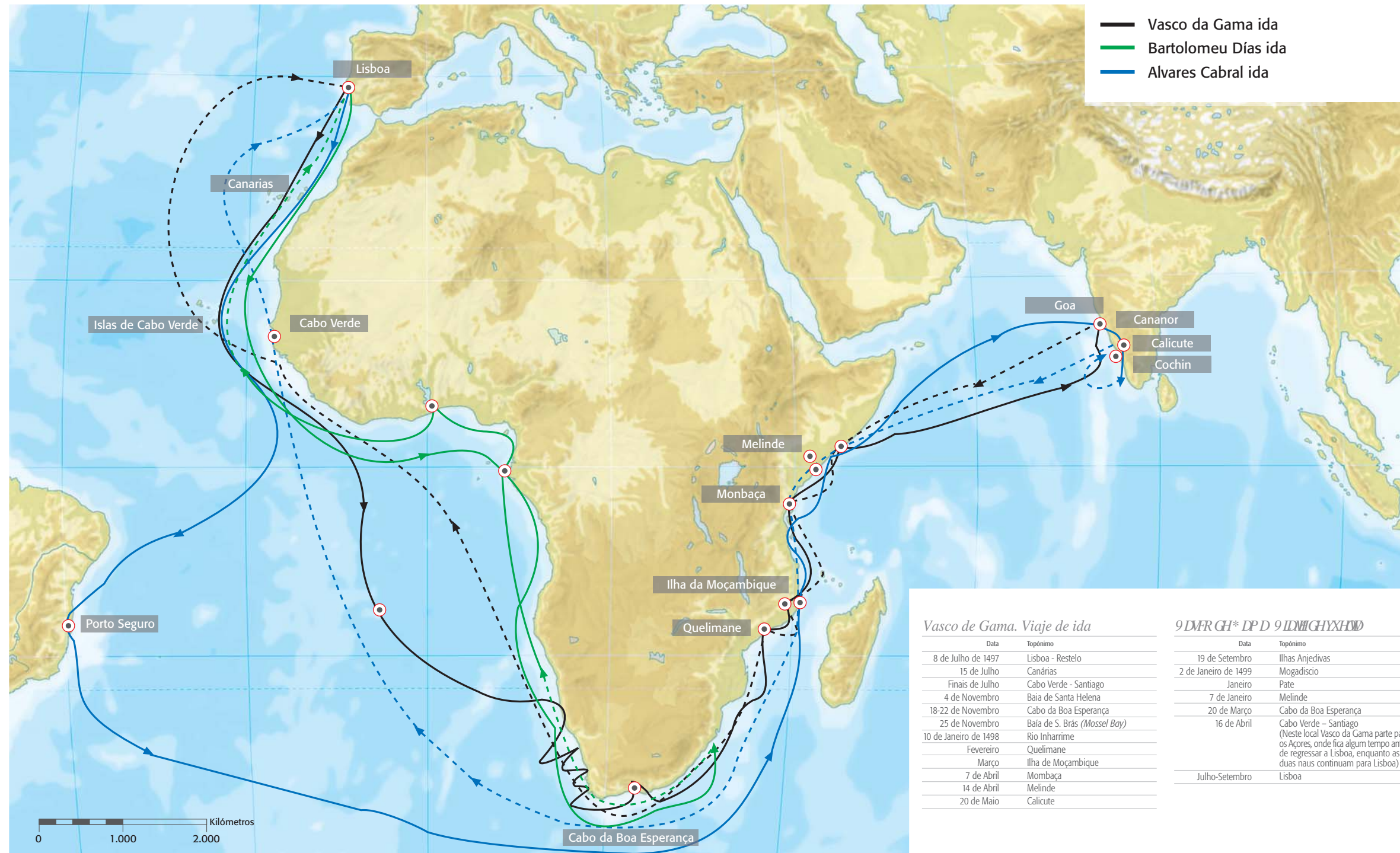
Muchos itinerarios recogen ideas preteridas que afloran a la luz en esta edición del Atlas como primicia de una nueva visión del viaje y su íntima relación con el arte, la literatura y la historia.

A lo largo de los dos volúmenes que conforman la obra, tiempo y espacio se funden en recorridos que se adentran también en el alma de quienes los realizaron, en una retrospectiva que traslada al lector a otros momentos, cuando el concepto de viaje sobrepasaba los límites -que pudieran parecer estrechos- de las distancias, por muy grandes que éstas llegaran a ser.

El Atlas de Caminería Hispánica es, en suma, la culminación de un proyecto de lleno vida, sueños, realidad y fantasía. Un proyecto en el que les animamos a adentrarse, sumergiéndose en las bondades de esta otra forma de recorrer, que es la Caminería.

XI. LA RUTA PORTUGUESA A LA INDIA

It. 79, 80, 81. Ma. 47. Ruta de los descubridores portugueses a la India



— Vasco da Gama ida
 — Bartolomeu Días ida
 — Alvares Cabral ida

Bartolomeu Dias. Viaje de Ida

1487. Data	Topónimo coevo	Topónimo contemporáneo
1 e 14 de Agosto	Partida de Lisboa	
	São Jorge da Mina	
4 de Dezembro	Terra de Santa Bárbara	
8 de Dezembro	Golfo de Santa Maria da Conceição	Walvis bay
21 de Dezembro	Golfo de São Tomé	Spencer bay
23 de Dezembro	Golfo de Santa Vitória	Hottentot bay
23-26 de Dezembro	Angra das Voltas	Ludentz bay
26 de Dezembro	Golfo de Santo Estevão	Elisabeth Bay
31 de Dezembro	Terra de São Silvestre	Prince of Wales bay

1488. Data	Topónimo coevo	Topónimo contemporáneo
6 de Janeiro	Serra dos Reis	Cardow Berg
3 de Fevereiro	Angra de São Brás	Mossel Bay
	Cabo Talhado	Cape Seal
	Golfo dos Pastores	S. Francis Bay
	Cabo do Arrecife	Cape Recife
	Angra da Roca	Algoa Bay
12 de Março	Penedo das Fontes (Padrão de São Gregório)	False Island
	Rio do Infante	Great Fish River

Bartolomeu Dias. Viaje de Vuelta

1488. Data	Topónimo coevo	Topónimo contemporáneo
	Rio do Infante	Great Fish River
23 de Abril	Aguada de São Jorge	Struys Bay
16 de Maio	Cabo da Agulhas	
6 de Junho	Golfo de dentro das Serras (junto do qual se ergue o cabo da Boa Esperança; assentamento do Padrão de São Filipe)	False Bay
6 de Junho	Angra de Santa Helena	St. Helena bay
24 de Julho	Golfo de São Cristovão (Padrão de São Tiago)	
	Ilha do Príncipe	
	Rio do Resgate	
	São Jorge da Mina	
Dezembro de 1488	chegada a Lisboa	

Vasco de Gama. Viaje de ida

Data	Topónimo
8 de Julho de 1497	Lisboa - Restelo
15 de Julho	Canárias
Finais de Julho	Cabo Verde - Santiago
4 de Novembro	Baía de Santa Helena
18-22 de Novembro	Cabo da Boa Esperança
25 de Novembro	Baía de S. Brás (Mossel Bay)
10 de Janeiro de 1498	Rio Inharrime
Fevereiro	Quelimane
Março	Ilha de Moçambique
7 de Abril	Mombaca
14 de Abril	Melinde
20 de Maio	Calicute

9 DMFR GH* DP D 9 IDWII GHYXHND

Data	Topónimo
19 de Setembro	Ilhas Anjedivas
2 de Janeiro de 1499	Mogadiscio
Janeiro	Pate
7 de Janeiro	Melinde
20 de Março	Cabo da Boa Esperança
16 de Abril	Cabo Verde - Santiago (Neste local Vasco da Gama parte para os Açores, onde fica algum tempo antes de regressar a Lisboa, enquanto as duas naus continuam para Lisboa)
Julho-Setembro	Lisboa

3 HUR OYUH & DEUDO

Data	Topónimo
9 de Março de 1500	Belém (Lisboa)
14 de Março	Canárias
22 de Março	Cabo Verde
23 de Abril	Porto Seguro
20 de Maio	Cabo da Boa Esperança
16 de Julho	Porto da Pescaria / Richard Bay?
20 de Julho	Ilha de Moçambique
26 de Julho	Quiloa
2 de Agosto	Melinde
22 de Agosto	Angediva
13 de Setembro	Calicute
16 de Dezembro?	Cochim
15 de Janeiro de 1501	Cananor
22 de Março	Cabo da Boa Esperança
????	Cabo Verde
24 de Junho	Chegada ao Reino

It. 77. Los viajes colombinos al Nuevo Mundo



It. 77. Ma. 42. Primer viaje de Cristóbal Colón

Cristóbal Colón realizó cuatro viajes al Nuevo Mundo. El primero y el cuarto fueron viajes de descubrimiento y el segundo y el tercero de colonización y descubrimiento. En todos ellos tocó tierras desconocidas para los europeos, de las que fue tomando posesión para la corona española. Tras arar el Océano Atlántico, sobrepasando el Mar de los Sargazos, hasta entonces no superado, recorrió buena parte de las Antillas, Bahamas y Bermudas, el norte del Continente Sudamericano (desembocadura del Orinoco e isla de Trinidad) y una larga franja de la costa este de la América Central, desde la actual Panamá hasta Belice.

Variaron los puertos de partida. Palos en el primer viaje, Cádiz en el segundo y cuarto y Sanlúcar de Barrameda en el tercero. Todos ellos emprendie-

ron el rumbo hacia las islas Canarias para engolfarse en el Atlántico desde la isla del Hierro, cuyo meridiano les sirvió siempre de referencia. Tan sólo en el tercer viaje Colón tomó una dirección más meridional después de hacer una corta estancia en las islas portuguesas de Cabo Verde.

El tornaviaje lo emprendió siempre desde la isla Española, arribando a Palos (primer viaje), y al puerto de Cádiz en los tres restantes.

Primer viaje
Palos, 3 de agosto 1492- Palos, 15 de marzo 1493

Con una tripulación de 90 hombres y tres barcos: la nao Santa María y las carabelas La Pinta y La Niña, se realizó el viaje que habría de descubrir



It. 77. Ma. 43. Segundo viaje de Cristóbal Colón

un Nuevo Mundo. De Palos a las islas Canarias, descansando en Gran Canaria y la Gomera. La travesía del Atlántico, iniciada el jueves 6 de septiembre, duró treinta y tres días.

Tras arribar a la isla de Guahahaní, que llamó San Salvador, la flota recorrió diversas islas de la Bahamas: el 15 de octubre, Santa María de la Concepción; el 18 de octubre, Fernandina; el 19, la isla Isabela; el 24 Cuba, llegando finalmente al extremo occidental de Haití, que llamó La Española, el 6 de diciembre. La noche del 24 al 25 de diciembre naufragó la nao capitana. Con los restos del navío se construyó el Fuerte de la Navidad, donde el almirante dejó a los 39 hombres que no podía alojar en las dos carabelas restantes. El 6 de enero de 1493 la flotilla emprendió el viaje de regreso. La deriva llevó

a La Niña a la isla de Santa María en las Azores (15 de febrero) y de allí a Lisboa (4 de marzo). Llegó finalmente a Palos el 15 de marzo. Un día antes Martín Alonso Pinzón arribaba a Bayona en Galicia. Se desconoce la ruta que siguió.

Los resultados de este primer viaje se reducen a la demostración de la posibilidad del camino occidental a la India; al descubrimiento del tornaviaje y a la imperfecta exploración de unas pocas islas. Y tampoco hay que olvidar la "ilusión india" que prendió los ánimos de los europeos.

Segundo viaje
Cádiz, 25 de septiembre 1493-Cádiz, 11 de junio 1496

Un gran convoy de 17 naves cruzó el Atlántico por segunda vez. Alrededor de 1.200 hombres

participaron en este viaje, el más espectacular de cuantos realizó Colón a las Indias.

Una vez dejada atrás la isla del Hierro, la flota llegó a la Dominica el 3 de noviembre. Hasta la llegada el 16 de noviembre a la isla de Boriquén (Puerto Rico) se descubrieron: el 4 de noviembre la isla de Guadalupe, el 5 la Dominica, la Mari-galante y diferentes islas de las pequeñas Antillas; el 11 Montserrat, el 13 Santa María la Redonda y Santa María de la Antigua, el 14 San Martín y Santa Cruz. El 27 de noviembre se avistaba de nuevo La Española, donde supieron que el Fuerte de la Navidad había sido destruido y muertos los españoles que allí quedaron.

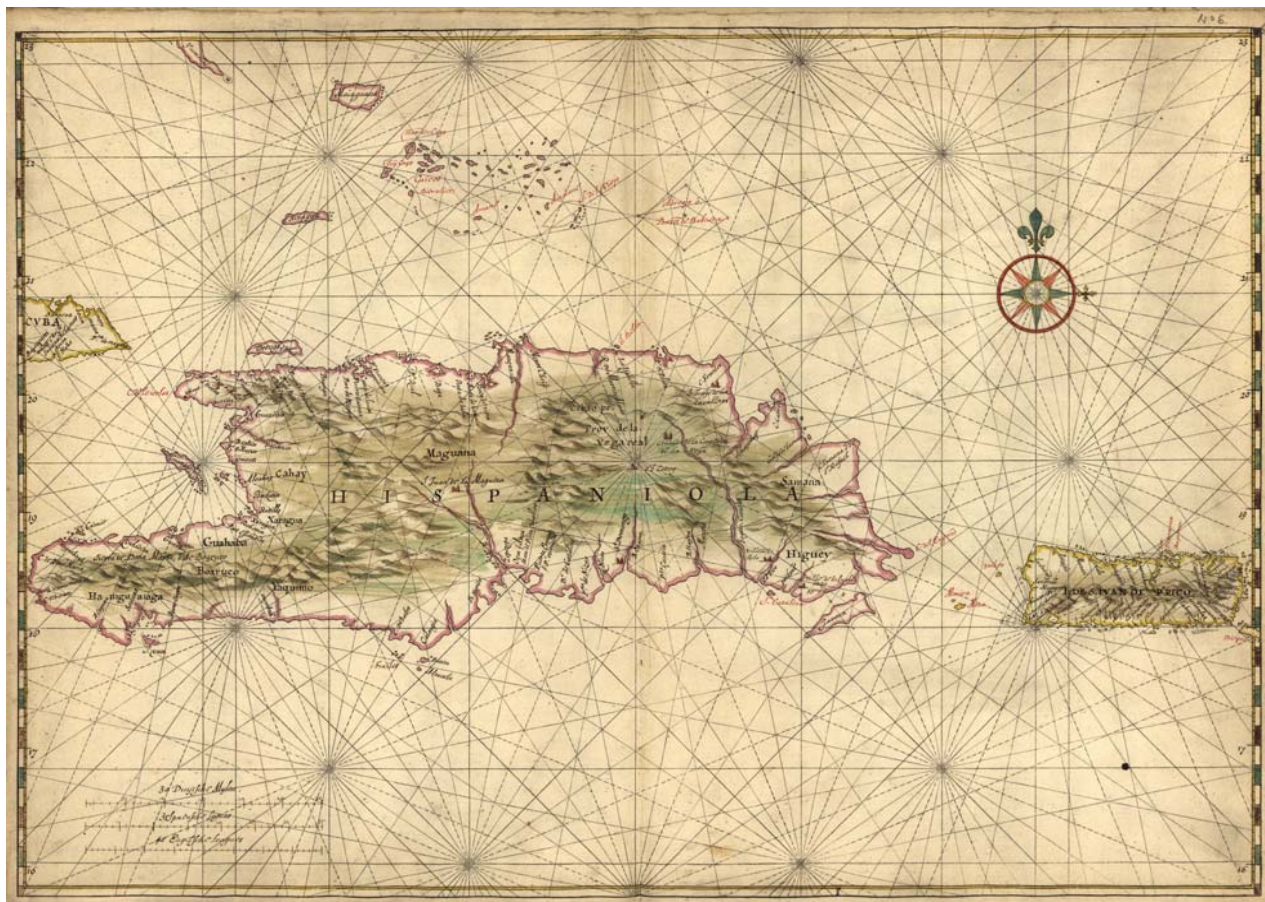
Tras costear el norte de la isla en busca de un nuevo asentamiento, el 6 de enero de 1494 se fundó La Isabela, primera ciudad europea del Nuevo Mundo.

Durante el mes de marzo dedicó Colón su tiempo a la penetración sistemática de la isla y ordenó fundar una serie de fortines de Norte a Sur.

Los meses de abril y mayo se reconocieron las islas de Cuba y Jamaica. En su ansia por creerse ante Cipango el almirante hizo jurar a su tripulación que aquella tierra (Cuba) era Tierra Firme.

El 10 de marzo de 1496 inició Colón el retorno a Castilla con dos naves: La Niña y La India, la

Mapa de las islas Española y Puerto Rico. Joan Vinckeboons. 1639.



34. It. 77. Los viajes colombinos al Nuevo Mundo



primera carabela construida en el Nuevo Mundo. El 11 de junio llegaba al puerto de Cádiz.

Este viaje significó la confirmación oficial y de hecho del Descubrimiento y se sentaron las bases de la colonización española en las nuevas tierras.

Tercer Viaje
Sanlúcar de Barrameda, 30 de mayo 1498-
Cádiz, 20 de noviembre 1500.

El desprestigio de la empresa de Indias dificultó el reclutamiento de las 330 personas que los reyes habían previsto que se desplazaran en este viaje. Mientras disponía su partida, el 6 de febrero de 1498 despachó Colón las carabelas Santiago y Santa Cruz, bien nutridas de gentes de armas, al mando de Pero Hernández Coronel. El viaje, proyectado como de descubrimiento y rescate, significó el descubrimiento del continente sudamericano. En cuanto a la situación administrativa, se crearon los primeros repartimientos

de tierras e indios entre los colonos, dando lugar años más tarde a las famosas encomiendas.

El 4 de julio de 1498 se inició la travesía, después de una breve estancia en las islas de Cabo Verde. Al atardecer del 31 de julio arribaban a la isla de la Trinidad. Al día siguiente, 1º de julio, se divisó por primera vez la Tierra Firme, a la que llamó Santa. El 5 de agosto se produjo el primer desembarco en el Continente. Parece que el almirante no pisó tierra en aquella ocasión. El 15 de agosto, tras atravesar el golfo de Paria, la Boca del Dragón y la isla Margarita, la armada llegó a la desembocadura del Orinoco, enfilando su camino hacia la isla Española.

El 31 de agosto arribaron a la ciudad y puerto de Santo Domingo, fundada por Bartolomé Colón durante la ausencia de su hermano. Siguiendo la ruta de este tercer viaje colombino, se organizaron los llamados Viajes menores o andaluces: Hojeda, Juan de la Cosa, Vespuchi,

It. 77. Ma. 44. Tercer viaje de Cristóbal Colón

It. 77. Los viajes colombinos al Nuevo Mundo. 35



It. 77. Ma. 45. Cuarto viaje de Cristóbal Colón

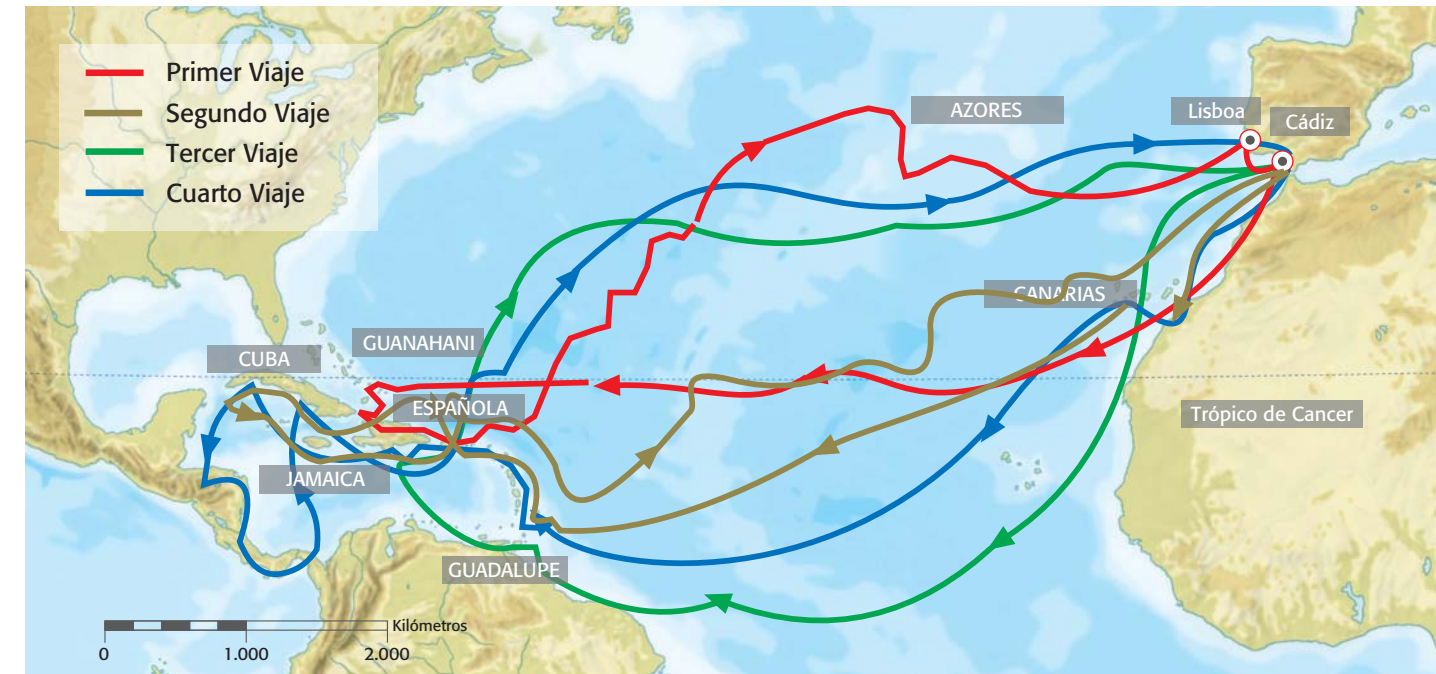
Vicente Yáñez, Alonso Vélez de Mendoza y Cristóbal Guerra, entre otros, descubrieron nuevas tierras que se fueron añadiendo a la Corona española.

Cuarto viaje
Cádiz, 9 de mayo de 1502-Cádiz, 4 de noviembre de 1504.

Ciento cuarenta hombres formaban la tripulación de este viaje en el que no participó, al igual que en el primero, ninguna mujer. Cuatro navíos formaban el convoy. El objetivo era buscar el estrecho que condujera a la India. Los descubrimientos de Hojeda, Bastidas o Pinzón habían prolongado el descubrimiento de la tierra firme, pero aún quedaba por conocer el ansiado paso a Asia.

El 29 de junio, luego de recalar en Gran Canaria, llegaba la flota a La Española. El gobernador Ovando, siguiendo ordenes de los reyes, les

impidió la entrada en el Puerto de Santo Domingo. Ante la amenaza de un tremendo huracán tuvieron que refugiarse en un puerto cercano, desde donde se dirigieron, pasada la tormenta, a la isla de Guanaja adonde llegaron el 31 de julio. Era la peor época del año para navegar. Hasta finales de agosto recorrieron la costa meridional de Honduras, tomando posesión de la misma el 16 de agosto. El 16 de octubre, en la laguna Chiriqui (el Ciguare de los indígenas) supo Colón que estaba en un istmo y que a nueve días de marcha se encontraba el otro mar. Su obsesión por el oro le hizo desistir del objetivo de su viaje y se dedicó a buscar las ansiadas minas. Los vientos les hicieron avanzar y retroceder hasta mediados de octubre, cuando fondearon en las costas de Veragua. El 6 de enero de 1503 pensó Colón fundar una ciudad junto al río Belén, dejar allí a su hermano Bartolomé y regresar



It. 77. Ma. 46. Los cuatro viajes de Cristóbal Colón

él mismo a Castilla. El proyecto fracasó. Tras tres meses padeciendo terribles huracanes el almirante abandonó Belén en tres carabelas corroidas por la broma. Con enormes dificultades consiguieron llegar a la costa norte de Jamaica, donde los barcos fueron destruidos por diversas causas. Colón y sus hombres permanecieron en la isla durante todo un año. La destreza y el valor de Diego Mendez y Bartolomé Fiesco, que con una canoa indígena cruzaron de Jamaica a La Española para pedir auxilio, fue la salvación de la expedición, que estuvo a punto de fracasar por la negativa de Ovando a enviar socorro. Por fin, el 29 de junio de 1504, Colón y sus compañeros abandonaron Jamaica para dirigirse a La Española. Hasta el 7 de noviembre no llegó a la Península.

Fue éste el viaje más desastroso de cuantos efectuó el almirante: abandonó la búsqueda

del istmo, destruyó sus barcos, perdió a buena parte de sus hombres y regresó a Castilla enfermo y cargado de deudas.

Bibliografía
COLÓN, Cristóbal. *Diario de a bordo*. Luis Arranz, ed. Historia 16, Madrid, 1991
COLÓN, Cristóbal. *Diario de navegación y otros escritos*: COLÓN, Colón. *Estudios preliminares* de Joaquín Balaguer, Ramón Menéndez Pidal; notas de Carlos Esteban Deive. Fundación Corripio, Santo Domingo, 1994
COLÓN, Hernando. *Historia del Almirante*. Traducción, introducción y notas de Manuel Carrera Díaz. Ariel, Barcelona, 2003
MORISON SAMUEL Elliot. *El Almirante de la Mar Oceana: vida de Cristóbal Colón*. Fondo de Cultura Económica, México, 1993
PÉREZ EMBID, Florentino y VERLINDEN, Charles. *Cristóbal Colón y el descubrimiento de América*. Rialp, Madrid, 2006

Consuelo Varela

XVII. CAMINERÍA DE LA ILUSTRACIÓN. SIGLO XVIII

La enorme extensión de los dominios hispánicos en el siglo XVIII, el predominio político y cultural de la población criolla en América y el avance técnico de la navegación, son causas destacadas que explican los larguísimos itinerarios que predominan en el llamado siglo de la Ilustración. La política española de Carlos III contó con un extraordinario ministro, interesado en el fundamental interés de la comunicación, el Marqués de la Ensenada, y un magnífico ayudante, Jorge Juan.

En este siglo no son los conquistadores ni colonizadores los protagonistas, sino los exploradores interesados en un conocimiento preciso del Nuevo Mundo, cuya población crece a un ritmo nunca antes conocido. Son auténticos Itinerarios de la vuelta al mundo en los que los derroteros marítimos y las expediciones "tierra adentro" son complementarios.

El todavía imperio español necesitaba conocer los límites y características de sus posesiones, sus gentes, sus plantas y su fauna, sin olvidar la vigilancia ante la creciente competencia naviera y militar de Francia, Holanda y fundamentalmente Gran Bretaña. Las nuevas goletas, muy superiores a los pesados galeones, facilitaban la empresa.

Forman parte también de este capítulo el Itinerario Filantrópico de la Vacuna, el detenido estudio botánico de Celestino Mutis por el río Magdalena y la larga empresa marítima de la Armada española a cargo del Comandante Alejandro Malaspina, sin olvidar la moderna y equívoca investigación cartográfica de Alexander von Humboldt, ni la ruta turística de los Volcanes.

MCV



XV. LOS CAMINOS REALES EN AMÉRICA Y EL PACÍFICO

Vencida la resistencia indígena en Nueva España y en el Perú, comenzó el asentamiento y la organización de Caminos Reales sobre el modelo peninsular. Son dos los objetivos principales del sistema viario: establecimiento de bases portuarias, bien defendidas, para la comunicación entre América y España; y la creación de un sistema interior cuyos objetivos principales eran la comunicación entre las nuevas ciudades y muy especialmente con los yacimientos de oro y plata, que iban apareciendo tanto en la Nueva España como en el Perú y Nueva Granada; más tarde se incorporarían al sistema Chile y Argentina.

Los Caminos Reales de la Nueva España alcanzaron una gran extensión por el territorio del oeste norteamericano, entre el Océano Pacífico y el río Mississippi. La presencia española en este territorio empezó en 1519 y continuó hasta 1821, año en que se produjo la independencia de México. Los más importantes caminos españoles en el oeste, hoy norteamericanos, son llamados en la actualidad National History Trails, que equivale a la denominación de Camino Real o Camino Español.

La denominación Camino Real no es enteramente equivalente en América a la de España, donde tampoco tiene un significado totalmente definido. Camino Real en España, según el diccionario académico, es el construido a expensas del Estado, más ancho que los otros, capaz para carruajes y que ponía en comunicación entre sí poblaciones de cierta importancia. En América, Camino Real es vía principal de origen español.

MCV

Índice Capítulo XV

It. 102. El Camino de los Virreyes y el camino de la Nao de China	MVC
It. 103. El Camino Real de Tierra Adentro	Borja Cardelús
It. 104. El Camino de las Mulas	Borja Cardelús
It. 105. El Capac Ñan o gran camino Inca.	Borja Cardelús
It. 106. Filipinas: El Camino Real	Carlos Madrid
It. 107. El Camino Real de la Isla de Guam	Javier Galván Guijo



It. 103. 104. 105. Ma. 55. Los Caminos Reales en América

XIV. LA ERA DE LOS DESCUBRIMIENTOS, SIGLOS XV, XVI Y XVII

Al inicial descubrimiento y colonización de las Islas del Caribe sigue la frenética conquista de dos mundos separados tanto por la geografía como por los dominadores político-militares que se reparten el territorio: Hernán Cortés y Francisco Pizarro, dominadores de Nueva España y el Perú. Fue necesario pacificar, al cabo de una larga lucha el dominio de la gran extensión mexicana, para que la comunicación con Filipinas fuese posible. Hernán Cortés no tardará en darse cuenta de que la travesía de México era un grave inconveniente para el viaje entre España y Filipinas. Anticipándose a lo que sucedería con la Independencia Mexicana, propuso al Emperador Carlos V la construcción de barcos en México y la organización de exploraciones partiendo de la costa mexicana del Pacífico. Más tarde, Francisco Pizarro trataría de hacer lo mismo con expediciones partiendo de los puertos del Perú.

La conquista del Perú difiere de la conquista de la Nueva España por la presencia de un complejo sistema montañoso que puso a prueba la capacidad de los conquistadores y de sus medios de comunicación. La Ruta de los Incas sirvió de guía, pero nunca llegaron los colonizadores españoles al profundo corazón del territorio andino de los Incas. Claro ejemplo es el moderno descubrimiento de Machu Pichu, del que no tuvieron acceso ni conocimiento los exploradores españoles. La navegación fluvial hizo posible a los conquistadores adentrarse en las selvas de América del Sur.

MCV

Índice Capítulo XIV

A. La Nueva España

It. 95. Itinerario de Hernán Cortés	Luis Fernando Domínguez
It. 96. El «descubrimiento» del Mar del Sur por Vasco Núñez de Balboa (1475-1519)	Annie Baert
It. 97. Las Caminerías de Alvar Nuñez Cabeza de Vaca	Guillermo Cornero
It. 98. El camino de Francisco Vázquez de Coronado a Cíbola 1540-1542	Luis Laorden

B. El Perú, Nueva Granada y el Reino de Chile

It. 99. Itinerario de Francisco Pizarro	Borja Cardelús
It. 100. La Entrada de Francisco de Orellana por el Amazonas	MCV
It. 101. Itinerario de Pedro de Valdivia en Chile	MCV



It. 2. El Emperador Augusto. Las vías romanas hacia Hispania

Con la Pax Augusta culmina la ordenación fundamental de las calzadas romanas en Hispania. Marcus Vipsanius Agrippa su "ministro universal" y gestor del sistema de la red viaria peninsular ordena y afianza los caminos prerromanos con firmes calzadas entre las más importantes ciudades peninsulares. La Bética, la nueva provincia romana de Lusitania, cuya capital es Augusta Emerita y Caesar Augusta, en el valle del Ebro y Asturica Augusta en el nordeste, se establece como cruces fundamentales del gran sistema romano peninsular.

Los miliarios y los puentes, entre los que destacan el de Augusta Emerita, se convierten en los documentos más firmes de un sistema permanente que, en gran parte, fue cubierto por vías modernas que dificultan su identificación.

Después de Augusto se afianza la conservación y reparación, especialmente con Diocleciano, que revaloriza y afirma el sistema romano antes del largo periodo medieval de decadencia.

Trajano, junto a Augusto son los dos emperadores que más intensamente construyeron el sistema viario.

Acueducto romano de Los Milagros en Mérida.



26. It. 2. El Emperador Augusto. Las vías romanas hacia Hispania



Estatu del emperador Augusto de Prima Porta, Museo Chiaramonti en la Ciudad del Vaticano, Roma. El Emperador Augusto es el "alma mater" de la red romana de calzadas en Hispania. Su recuerdo permanece en la toponimia peninsular: Augusta Emerita, Augustobriga, via Augusta...

La Vía Aurelia

El camino romano hacia Hispania, parte de Roma, siguiendo la Vía Aurelia, construida en época imperial en el siglo III a. C. Su punto de partida principal era el puente de Sant Angelo, que más tarde sería el centro de la numerosa colonia española que tuvo que abandonarlo como consecuencia del llamado Saco de Roma (6 de mayo de 1527, ataque por orden de Carlos V).

La Vía Aurelia bordeaba la costa, pudiendo enlazar con el Puerto de Ostia, que progresivamente fue perdiendo su utilidad por los sedi-

mentos arenosos que le cubrían. Cerca del puerto fue formándose un gran montículo con los incontables residuos de vasijas, en buena parte procedentes de Hispania. La Investigación actual de la Testaccio es una importante fuente de conocimientos arqueológicos sobre la vida romana.

La Vía Aurelia pasaba por la actual Civitavecchia, que fue proyectada por el Emperador Trajano en 106 d. C. para sustituir al Puerto de Ostia. La vía bordeaba la costa hasta llegar a Pisa, como puerto importante. La vía se construyó en etapas sucesivas hasta el Emperador Antonino, bajo

Anfiteatro de Ostia Antica.



cuyo dominio se construyó la porción más importante hasta la ciudad de Arlés, cuyo punto se unía con la vía Domicia para llegar a las provincias de la Galia e Hispania.

La vía costera presentaba grandes dificultades y los grandes desplazamientos militares preferían el paso de los Alpes por el paso del Mont Genevre. En Arlés continuaba la vía Domicia para entrar en las provincias romanas de las Galias y en Hispania por los Pirineos, por varios pasos, para llegar a la región greco-latina de Ampurias (Emporion), el Summo Pirineo y la Junquera, donde enlazaba con la vía Augusta. Otro paso al oeste cruzaba los Pirineos por Roncesvalles, que sería, siglos más tarde, la entrada preferida del Camino de Santiago.

La ruta Costera enlaza varios puertos importantes que servían de apoyo a los desplazamientos por tierra, Génova, Livorno, Mónaco y especialmente Marsella.

Los puntos finales de las grandes rutas de penetración en Hispania eran, por el norte la Torre de Hércules (La Coruña) desde Asturica (Astorga) y León, base principal de las legiones romanas. La segunda vía, con capital en Augusta Emérita (Mérida), tenía su destino final en Olisipo (Lisboa) y la tercera y gran punto final era Gades (Cádiz), destino final de la Vía Augusta y de su complementaria la vía Herculana.

It.2. Ma. 3. Vías romanas terrestres hacia Hispania.

MCV

It. 1. Las vías de comunicación en la Prehistoria



Camino carretero tallado en la roca para acceder al oppidum ibérico de Meca (Ayora, Valencia)

Las vías de comunicación constituyen un elemento esencial en la vida humana desde la Prehistoria, pues facilitan la difusión de ideas y las relaciones humanas entre las distintas áreas geográficas, por lo que resultan esenciales para el progreso, al hacer posibles los contactos de todo tipo, comerciales, culturales y entre distintos pueblos.

Este papel fundamental de las vías de comunicación en la Historia siempre se ha visto condicionado por la mayor o menor facilidad de comunicación entre las diversas áreas geográficas, hecho muy evidente en la Península Ibérica, cuyas comunicaciones quedan determinadas por marcados condicionamientos geográficos que estructuran nuestro territorio.

Desde hace años se ha señalado el papel de las rutas naturales en los desplazamientos de los animales desde el Paleolítico, a los que seguirían los cazadores para procurarse alimento. Milenios después, los pastores con sus ganados seguirían las mismas rutas, hasta dar lugar a la formación de las cañadas y vías ganaderas de trashumancia que han perdurado hasta nuestros días, consolidadas por la Mesta en época medieval, por lo que constituyen un patrimonio histórico, ambiental y cultural sin parangón en Europa.

En la Prehistoria no existían caminos con un trazado preciso y con obras que facilitaran el paso, pero sí vías de comunicación por donde transitaban personas, objetos e ideas. Por ello, no se conserva su huella "material", salvo algunas

carriladas de carros de la Edad del Hierro. Sin embargo, una vía prerromana puede reconocerse por distintos métodos. Uno son las vías naturales, que muchas veces ofrecen ramales paralelos, aunque se concentran en determinados puertos y vados, vías todavía empleadas por la red ganadera trashumante que sigue antiguas vías prehistóricas de comunicación. Otro son las vías romanas, que perfeccionaron con obras de ingeniería caminos anteriores, lo que explica su lógica coincidencia con los caminos naturales practicados desde época prehistórica. Además, los asentamientos que controlaban los caminos y sepulturas y estelas usadas como hitos, junto a otros hallazgos prehistóricos, permiten precisar las vías prehistóricas, en especial en los dos últimos milenios a.C., cuando también se documentan gracias a algunos topónimos prerromanos significativos.

Toponimia

En este sentido, no se debe olvidar que el rico vocabulario castellano y de otras lenguas hispanas conservan términos prerromanos muy precisos sobre caminería (J. Corominas, Diccionario crítico etimológico de la Lengua Castellana, 1957. Madrid.), lo que evidencia una alta especialización con la que no pudo competir la lengua latina, al no tener términos equivalentes. Como ejemplos, cabe citar vereda (del celta -vereda), vericuetto, el propio término de camino (del celta -kamino, que procede en castellano del término galo-latino, pero el Bronce de Botomita, Zaragoza, documenta

la forma celtibérica camanom), trocha (del indoeuropeo -trogh y del celta -trógiom, "correr"), corgo "camino apartado entre montes" (Alentejo), además de otros términos relacionados, como majano, noriu ("majano" en Asturias), vaguada, atajo, etc., vocabulario que confirma la importancia de las vías desde la Prehistoria. Estos caminos variaban desde simples trochas en zonas escarpadas a las veredas en las planas, que permiten el uso del carro (otro término de origen celta), y a caminos carreteros, atestiguados por la representación de carros en estelas del Bronce Final y por las rodadas conservadas en el acceso a castros lusitanos como el de Castillejo de la Orden (cerca de Alcántara, Cáceres) y el del oppidum ibérico de Meca, Ayora, Valencia, aunque los carros probablemente sólo podrían circular por zonas llanas, como los valles del Guadalquivir, Guadiana, Duero y Ebro, la Mesta y la penillanura de Cáceres o los páramos leoneses, antes de la construcción de las vías romanas.

Las vías prehistóricas

Las vías de comunicación prehistóricas basadas en las vías naturales documentan los primeros contactos humanos y pueden considerarse el origen de las vías romanas que posteriormente siguieron sus estratégicos trazados, como es el caso de la "Vía de la Plata" o de la llamada Vía Heraclea, las más importantes de la Península Ibérica, que hunden sus raíces en la Prehistoria.

La Península Ibérica, como lugar de comunicación entre Mediterráneo y Atlántico y entre Europa y África ofrecía tres vías esenciales de comunicación que atravesaban sus territorios y los relacionaban con el exterior. Una es la citada Vía Heraclea, después denominada Vía Augusta, que tras cruzar los Pirineos por su extremo oriental proseguía por la costa hasta el Sur de Valencia y desde Játiva penetraba por el corredor de Montesa para cruzar la Meseta por tierras alba-ceteñas y alcanzar Andalucía por Cástulo, cerca

de Linares, hasta llegar a la ciudad de Cádiz, en el Atlántico. Por esta vía penetró en la Península Ibérica el Neolítico en el VI milenio a.C. y fue el gran eje articulador de las culturas mediterráneas de la Península Ibérica. Otra gran vía, menos conocida, de gran importancia desde la Prehistoria es la que cabría denominar "Vía de los Celtas". Sigue un camino transversal, ya que, tras cruzar los Pirineos, por el valle del Segre y del Ebro alcanzaba las altas tierras meseteñas de Soria, desde donde seguían el piedemonte septentrional del Sistema Central hacia sus pasos occidentales, para cruzar esta cadena montañosa por el puerto de Tornavacas y proseguir por la falla de Plasencia hasta llegar al Atlántico por Lacobriga (Lagos, Portugal). Por esta vía penetran en España durante el III milenio a.C. gentes del Vaso Campaniforme procedentes de Europa Central y desde fines del II milenio a.C. gentes celtas con la Cultura de los Campos de Urmas, por lo que es un eje esencial en las comunicaciones hispánicas, que en parte ha perdurado en la cañada ganadera de Soria a Portugal.

Una tercera vía esencial de contactos entre las gentes prehistóricas de la Península Ibérica es la llamada Vía de la Plata, que cruzaba Andalucía Occidental, Extremadura y la Meseta Occidental hasta alcanzar Asturias y Galicia. La Vía de la Plata es el cordón umbilical de la Hispania sílicea, por lo que constituyó el eje articulador de todas las tierras occidentales, tan ricas en metales y en ganado desde las culturas megalíticas y el inicio de la metalurgia, hace unos 5000 años, lo que explica su pervivencia hasta nuestros días.

Estas tres grandes vías son comparables por su función geoestratégica y su larga historia a otras vías prehistóricas de comunicación de Europa, como la ruta Ródano-Rhin, que unía el Mediterráneo con el Centro de Europa y el Mar del Norte, o la del Danubio, que constituye el gran eje europeo en sentido Este-Oeste.



Espada del Bronce Final hallada en el vado del Tajo de Alconétar (Garrovillas, Cáceres). Archivo fotográfico del Museo Arqueológico Nacional

Las vías de comunicación de Tartessos

En el I milenio a.C. surge Tartessos por estímulo de la colonización fenicia, al intensificarse la organización económica del Bronce Final (1300-800 a.C.), basada en la colonización agrícola y el desarrollo de la producción artesanal y del comercio. Este proceso supuso el control de las vías de comunicación de todo el Suroeste de Hispania, al constituir una red que se ha podido precisar gracias a los nombres de las poblaciones tartésicas que controlaban las vías y a los objetos que circulaban por ellas. Esta red viaria estaba articulada en un triple eje: La Vía Heraclea, la llamada "Vía de la Plata" y una tercera que cabe denominar "Vía Atlántico-Guadiana".

La Vía Heraclea pasaba por las principales ciudades que formarían la Heptarquía Tartésica, confederación que incluía, entre otras, Asta Regia (Mesas de Asta, Cádiz), Carmo (Carmona), Corduba (Córdoba) y Castulo (Linares, Jaén). Desde esta última proseguía por el Sureste de Albacete y el Corredor de Montesa hacia Saiti (Játiva), Saguntum (Sagunto) hasta cruzar los Pirineos. Esta vía en Pozo Moro, cerca de Saltigi (Chinchilla, Albacete), se cruzaba con la que desde la costa del Sureste ascendía hacia Complutum (Alcalá de Henares), donde alcanzaba la que desde el Valle del Ebro

por Bilbilis (Calatayud) y Complutum se dirigía hacia Toletum (Toledo), hasta enlazar con la red viaria tartésica.

Tan importante como la anterior en época tartésica fue la llamada Vía de la Plata, que queda precisada por los topónimos prerromanos de las poblaciones que la controlaban. Partía de la ciudad fenicia de Gades (Cádiz) como puerto Atlántico abierto al Mediterráneo y, tras bordear el estuario marismeno del Betis (Guadalquivir), pasaría por Hispalis (Sevilla) o por Carmo (Carmona) y cruzaba Sierra Morena por Iporca (Constantina, Sevilla). Superada esta dificultad, una de las mayores de su recorrido, atravesaría la Tierra de Barros y en Iulipa (Zalamea de la Serena) enlazaba con la vía que por Mellaria (Fuenteovejuna) bajaba hasta Corduba (Córdoba), en el Valle Medio del Guadalquivir; después proseguía hacia el Norte por Conisturgi (Medelín), donde cruzaba el Guadiana, río que ha conservado su nombre prerromano Anas. También se podía, desde Carmo o Hispalis, por Curiga (Monesterio) y Lacunis (Fuente de Cantos) dirigirse al vado del Guadiana que controlaba Dipo (Guadajira, Badajoz), para proseguir por Budua (Bótoa), donde podía proseguir hacia el Norte por Aliseda o hacia el Oeste hasta Olisipo (Lisboa) tras cruzar

Camino de acceso a las ruinas del Poblado Ibérico del Castellar de Meca en Ayora. © Santisidro



el Tajo por Scallabis (Santarem). En la penillanura cacereña, controlada por Turgalium (Trujillo), se adentraba en territorio de los Vettones y cruzaba el Tajo en Turmogum (Alconetar), donde enlazaría con la "Vía Celta", pues el vado de Garrovillas (Cáceres) parece documentarse desde época megalítica hasta el Bronce Final, como evidencia la espada de Alconetar. Otro paso importante más al Este sería Augustobriga (Talavera la Vieja, bajo el pantano de Valdecañas), cuyo nombre tartésico se desconoce. El Sistema Central se cruzaría por los distintos puertos que dan acceso a la Meseta Norte, cuyo tránsito controlaban

poblaciones como Helmantica o Salmantica (Salamanca), en el cruce del Tormes. Después se adentraba en territorio de los Vacceos y cruzaba el Duero por Arbuca, en las proximidades de Zamora, siguiendo por tierras de los Astures para cruzar los Páramos (término prerromano) de León, desde los que podía proseguir hacia el Norte y atravesar la cordillera Cantábrica para finalizar en Noriega (Campa Torres, Gijón), principal puerto del Cantábrico, o proseguir por el "camino portugués", documentado por Milladouros de origen ancestral y por Tras-os-Montes o por El Bierzo alcanzar el Finisterre.

It. 1. Ma. 1. Vías de comunicación prerromanas.



La Dama de Elche es la más importante pieza policromada de arte ibérico. De piedra caliza, su origen se sitúa entre los siglos V y IV a. C.

El tercer eje viario tartésico fue la Vía Atlántico-Guadiana, que en sentido Oeste-Este unía las costas del océano con el Valle del Guadiana hasta cruzarse con la Vía de la Plata y enlazar con la 'Vía Celta' en la penillanura cacereña, para finalizar en la Vía Heraclea en Castulo, o enlazar con la vía que, desde esta ciudad, ascendía hacia Toletum. La Vía Atlántico-Guadiana podía partir de Olisipo (Lisboa) y por Scallabis (Santarém) alcanzaba el Valle del Guadiana, o hacerlo desde Salacia (Alcácer do Sal) por Evora (Évora). En el Guadiana pasaba por Diplo (Gaudajira), Conisturgi (Medellín) y Lacimurgi y proseguía hacia Sisapo (cerca de Almadén), desde donde podía bajar hacia Castulo o proseguir hacia Oretum (Granátulo de Calatrava, Ciudad Real), capital de los Oretanos, y enlazar después con la vía que desde Castulo iba a Toletum (Toledo).

Junto a estas vías principales, la articulación de las comunicaciones tartésicas se complementaba con otros ejes transversales, como el que unía los estuarios de Tajo y el Sado con el Golfo de Cádiz, ya que desde Salacia iría por Ser(i)pa (Serpa) y Aruci-Turobriga (Aroche, Huelva) hasta Onuba (Huelva) y el estuario del Guadalquivir. Otros ejes estratégicos eran el que desde Corduba por Acinipo (Ronda) llegaba hasta Carteia (Bahía de Algeciras, Cádiz) y los que desde Castulo bien por Basti (Baza, Granada) saldría a la costa por Baria (Villaricos, Garrucha) o bien por Acci (Guadix, Granada) llegaba hasta Urci (Pechina) o Murgi (Ciavieja, Dalías), en la costa de Almería.

Los topónimos señalados evidencian que este desarrollo viario estaba articulado por núcleos urbanos surgidos en Tartessos como centros de colonización y puntos de control de las comunicaciones, por lo que reflejan una nueva organización socio-política basada en ciudades-estado regidas por monarquías de carácter sacro, como la del famoso rey Argantonios. Un ejemplo es la población de Conisturgi (Medellín), que controlaba desde el Cerro del Castillo dos de las principales

vías tartésicas de comunicación: la "Vía de la Plata" en el importante vado del Guadiana y la "Vía Atlántico-Guadiana", que allí se bifurcaba hacia Corduba por Mellaria o proseguía por Sisapo y Castulo.

Las comunicaciones en la Prehistoria, inicialmente se harían a pie, como es lógico, pero desde el Bronce Final se atestiguan carros (c. 1200 a.C.), aunque probablemente ya existían desde inicios de la Edad del Bronce (c. 2000 a.C.), mientras que el viajar a caballo sólo se generaliza entre las elites a partir del siglo VII a.C. No hay noticias de viajes en esas fechas, pero los viajeros que recorrieron España en épocas posteriores con los mismos medios, permiten conocer aproximadamente el tiempo que requería recorrer las vías en época prerromana. Según El Edrisí, famoso geógrafo árabe del siglo XII, de Córdoba a Badajoz por la "Gran Calzada" requería 6 días, con jornadas de 20 a 60 km., cuyo mayor esfuerzo era cruzar Sierra Morena. En el siglo XVI el legado papal Camilo Borghese fue de Badajoz a Córdoba en 5 días: 1,5 días hasta Zafra; 1 a Llerena y 2,5 hasta Córdoba. Hacia 1700, de Sevilla (Hispalis) a Badajoz suponía 1 día a Castilblanco + 1 a Monasterio + 1 a Zafra + 1 a Talavera la Real + 1/2 a Badajoz. Los itinerarios hacia el Norte son peor conocidos, pero ir del Guadalquivir al Guadiana requería 4 o 5 días y El Edrisí indica que del Guadiana al Tajo exigía 2 jornadas, por lo que desde el Tajo cruzar al Norte del Sistema Central debía suponer otros 2 a 3 días. En consecuencia, se podría alcanzar el Tajo desde el Golfo de Cádiz en unos 10 días y recorrer toda la Vía de la Plata hasta el Cantábrico menos de un mes, aunque estos cálculos sean teóricos, ya que variarían mucho según la época del año y el medio de transporte utilizado.

Bibliografía:

1. J. KLEIN, *La Mesta. Estudio de la historia económica española*, 1273-1836. Madrid, 1979; G. ANES Y A. GARCÍA SANZ (coords.), *Mesta, trashumancia y vida pastoril*. Madrid, 1994; J. GÓMEZ PANTOJA (ed.), *Los Rebaños de Gerión*,



Pastores y trashumancia en Iberia antigua y medieval, Madrid, 2001; etc.
 2. E. GALÁN Y A. M. MARTÍN BRAVO, *Megalitismo y zonas de paso en la cuenca extremeña del Tajo*, *Zephyrus* 44-45, 1992, p. 193-205; E. GALÁN Y M. RUIZ GÁLVEZ, *Rutas ganaderas, transterminancia y caminos antiguos. El caso del Suroeste peninsular entre el Calcolítico y la Edad del Hierro*, en J. GÓMEZ PANTOJA (ed.), *Los Rebaños de Gerión. Pastores y trashumancia en Iberia antigua y medieval*, Madrid, 2001, p. 263-278.
 3. A. M. MARTÍN BRAVO, *Evidencias del comercio tartésico junto a puertos y vados de la cuenca del Tajo*, *Archivo Español de Arqueología*, 71, 1998, p. 37-52.
 4. M.-C. GERBERT, *Une voie de transhumance méconnue: La cañada Soria-Portugal à l'époque des Rois Catholiques*, en JAVIER GÓMEZ PANTOJA (ed.), *Los Rebaños de Gerión, Pastores y trashumancia en Iberia*

antigua y medieval, Madrid, 2001, págs. 21-36.
 5. M. ALMAGRO-GORBEA, *La Vía de la Plata en la Prehistoria*, *Anas* 18, 2005, p. 29-43; id., *Los caminos occidentales de la Península Ibérica antes de la Vía de la Plata*, en E. CERRILLO (ed.), *La Vía de la Plata. Una calzada y mil caminos*, Mérida, 2008, p. 32-40.
 6. M. ALMAGRO-GORBEA (ed.), *La necrópolis de Medellín. III, El marco histórico de Medellín-Conisturgi* (Bibliotheca Archaeologica Hispana 26-3), Madrid, 2008, p. 1035 s.
 7. M. ALMAGRO-GORBEA (ed.), op. cit. n. anterior.
 8. J. GARCÍA MERCADAL, *Viajes de Extranjeros por España I*, Valladolid, Consejería de Educación y Cultura, 1999 (1ª ed. Madrid, 1952).
 9. M. ALMAGRO-GORBEA, *El Bronce Final y el Periodo Orientalizante en Extremadura*, Madrid, 1977, p. 11 s, fig. 3.

Martín Almagro Gorbea

It. 1. Map. 2. Vías de comunicación tartésicas.