

FORTIFICACIONES Y CAMINOS MEDIEVALES. NUEVAS PERSPECTIVAS PARA SU ESTUDIO

por

José Avelino Gutiérrez González y
Carmen Benítez González

Resumen: La arqueología medieval abre nuevas perspectivas para el conocimiento de la cultura material medieval, superando el análisis únicamente documental. El objetivo es estudiar la arquitectura militar en conexión con los grupos sociales que la originan en función de unas necesidades y unas respuestas defensivas; así, las fortificaciones y los caminos juegan un importante papel en la formación y expansión feudal de los reinos cristianos del Norte peninsular, determinando diferentes formas de ocupación del territorio variables en el espacio y el tiempo: castros, motas, castillos, recintos, pueblas e puestos de vigilancia de vías.

Palabras-clave: Fortificación. Caminos. Repoblación.

INTRODUCCION

La arquitectura militar no puede ser estudiada descontextualizada de sus coordenadas históricas, es decir, sin fijar la atención en las causas de su creación y en sus funciones, y -por supuesto- en relación con los procesos políticos y socioeconómicos que expliquen su origen, morfología y agrupamiento en sistemas de fortificaciones. Es preciso, pues, considerar a éstas no sólo como manifestaciones materiales de un grupo social sino también -y sobre todo en la formación social feudal- como instrumentos de apropiación de bienes y medios de producción, de ocupación y control del espacio y de consolidación hegemónica de ese grupo social dominante. Así, tan cambiantes y dinámicas como la propia organización social son los factores que generan la aparición de nuevos instrumentos materiales de apropiación, nuevas fortificaciones adaptadas a las sucesivas necesidades de reproducción y expansión económica del sistema social. Por tanto, a través de la arquitectura militar se percibe no sólo la evolución técnica y militar sino la misma evolución de la sociedad que se refleja en esos modelos de ordenación y organización del espacio (J.A.GUTIERREZ GONZALEZ, 1992).

Así, después de confrontar el acopio documental (información cronística, diplomática, etc.) con el registro arqueológico, hemos elaborado un repertorio básico de modelos de fortificación feudal (castros, castillos, motas, recintos amurallados de ciudades y villas...) basado tanto en criterios tipológicos (morfología general: emplazamiento, planta, alzado, técnica constructiva, elementos arquitectónicos) como en la interrelación de estructuras y factores geopolíticos de creación que determinan su ubicación, extensión, trazado, técnica y función. De esa interdependencia resulta una secuencia de tipos, fases y sistemas de fortificaciones que explican el avance y la evolución de la implantación feudal en el norte peninsular (J.A.GUTIERREZ GONZALEZ, 1989, 1992).

CAMINOS, PEAJES Y FORTIFICACIONES MEDIEVALES

La red viaria medieval dista mucho de ser bien conocida, aunque aportaciones recientes tienden a ir perfilando el entramado básico de algunas áreas norteñas (E.FERREIRA PRIEGUE, 1988, E.BARRENA OSORO, 1991, etc.). A partir de esos estudios podemos ver que la red viaria básica y los principales nudos de comunicaciones medievales coinciden en sus rasgos elementales con los de época romana. Al entramado interno se superponen con mayor vigor desde los siglos XI-XII los ejes que de este a oeste articulan las grandes rutas de peregrinación y comercio. Pero, además de las grandes vías de comunicación que unen los principales núcleos de población, existe un amplio entramado de caminos secundarios, de carácter comarcal o local, que ponen en relación no sólo los pequeños asentamientos rurales sino también un variado conjunto de áreas de gran interés para la explotación económica del territorio (zonas de uso agrícola, ganadero, recursos mineros, etc.).

La instalación de los sucesivos sistemas de fortificaciones responde al control de esos espacios articulados mediante la red viaria. Ya desde los orígenes de la expansión feudal en tiempos de Alfonso III se había creado una línea este-oeste de *castella* en el borde sur de la Cordillera Cantábrica, controlando los pasos por los desfiladeros que crean los angostos valles de norte a sur en la montaña asturleonera (J.A.GUTIERREZ GONZALEZ, 1986). A lo largo del siglo X se densifica la ocupación y jerarquización del territorio en la cuenca del Duero desde los *castra* alineados a lo largo de la red fluvial duriense (J.A.GUTIERREZ GONZALEZ, 1989). En los siglos XII y XIII una nueva reordenación y jerarquización de poblaciones se produce mediante las nuevas "pueblas" o villas fortificadas, cabezas de territorios (alfoces) que se convierten en los principales núcleos políticos y socioeconómicos, al tiempo que nudos básicos de comunicaciones.

Pero queremos ahora llamar la atención sobre un tipo particular de instalación sobre los caminos, directamente relacionados con ellos mediante las funciones de control y exacción fiscal.

Si bien todas las fortificaciones ejercen ese control sobre el territorio, a través de los caminos encontramos un tipo de instalación surgido especialmente y casi únicamente para ese fin; y ello no tanto en cuanto centro militar sino como instalación de carácter fiscal: la percepción de impuestos sobre la circulación y tráfico de bienes y mercancías (peajes o portazgos).

La importancia de los peajes para el conocimiento de las rutas, la circulación y tráfico comercial, y el papel que juegan en la consolidación económica y política de las poblaciones y en la financiación de construcciones y fortificaciones, ya ha sido puesta de manifiesto por algunos estudios (C.GONZALEZ MINGUEZ, 1989, J.GAUTIER DALCHE, 1981, R.PEREZ BUSTAMANTE, 1981, etc.).

Se constata frecuentemente la percepción de esos aranceles en las puertas y vías de entrada a las villas y ciudades (J.GONZALEZ, 1942-43), que añaden así una función fiscal a la propiamente defensiva; también consta su cobro en el paso de puentes o en vados mediante barcas, así como en los puertos marítimos (J.GONZALEZ, 1944-45). Pero también a menudo se documenta la percepción -o exención- de portazgos en determinados puntos de las rutas que no coinciden con poblaciones ni fortificaciones importantes. Así, en la vía entre Oviedo y León por el puerto de Pajares se registran cobros de portazgos en Olloniego, Mieres, Pola de Lena, Campomanes, Pajares, Villanueva de la Tercia y Pola de Gordón, escalonados en el camino (RGS, XII, nº167, año 1495, etc.).

Uno de los primeros y más significativos casos documentados en el reino de León es la supresión del portazgo del puerto de Valcarce o del Cebreiro (entre León y Galicia) -percibido en el *castillo de Sancta Maria de Auctares*- decretada en 1072 por Alfonso VI para favorecer a los transeúntes, especialmente a los mercaderes y peregrinos (M.RISCO, 1787, doc.XXVI).

A través del registro documental se advierte la cronología y ubicación de esos puestos de control y percepción de aranceles viarios, así como los beneficiarios de su cobro. Así, podemos ver que el establecimiento de portazgos o la autorización para percibirlos -así como las exenciones de su pago- corresponde, en principio, al monarca. Así lo recogen las *Partidas* de Alfonso X: "*Las rentas de los puertos e de los portazgos que dan los mercaderes por razon de las cosas que sacan o meten en la tierra (...) son de los Emperadores e de los Reyes (...)*" (Partida III, ley XI, tit.XXVIII). Forman parte, por consiguiente, de los instrumentos de afirmación del poder y autoridad regia, como otros castillos y fortificaciones en villas, ciudades, etc.

Sin embargo es frecuente observar que la delegación y concesiones por el rey a otros poderes se convierten en abusivas apropiaciones de bienes y exceden-

tes; las quejas y reacciones contra esas prácticas depredadoras motiva intervenciones supresorias del monarca, como ocurrió en 1072 en el puerto del Cebreiro. Además de los *milites* o *potentes* que por delegación regia habían llegado a privatizar tales impuestos, otro importante sector de beneficiarios fueron los *Monasterios* y *Obispos*. Abadías como la de Santa María de Arbas, situada sobre el camino de Oviedo a León en el mismo puerto de Pajares, obtuvo del monarca los derechos de portazgo (J.M.QUADRADO, 1855, 163) confirmados por Alfonso IX en 1227, Fernando III en 1251, etc.; tal privilegio constituye una importante contribución financiera a sus obligaciones para con los transeúntes y peregrinos.

Además, las instituciones monásticas y catedralicias son también las principales beneficiarias de las exenciones de pago cuando transitan y transportan mercancías; suficientemente expresivo es el caso del monasterio de Corias (Asturias) que en 1138 transportaban por el puerto de Leitariegos 15 bestias cargadas con trigo de León; los *portarios*, Martino Fernandez y Martino Iermias, del conde Suero -tenente de Laciana, Babia, Luna y Paredes por delegación regia-les exigen el pago del portazgo, alegando los monjes estar exentos; una investigación requerida por el abad demostró que la dispensa se remontaba a los tiempos de Alfonso VI (A.FLORIANO CUMBREÑO, 1950, I, nº182). Exenciones similares obtuvieron también algunos concejos como el de Oviedo, dispensado por Alfonso X de pagar portazgos entre Oviedo y León-Astorga-Benavente (C.M.VIGIL, 1889, 52). Monasterios como el de Carracedo obtuvieron tanto derechos de portazgos -el de la tierra de Aguiar en 1349- como exenciones de pago -en el Valcárcel en 1312- (M.DURANY-M.C.RODRIGUEZ, 1992).

En la baja Edad Media, sobre todo a mediados del siglo XV, será la nobleza laica la principal captadora de esos excedentes, a menudo de forma violenta y en contra de las disposiciones regias, a través de los derechos de tránsito. En los puertos entre Asturias y León la familia Quirós fue una de las mayores receptoras de esos beneficios (Elbira de Quirós en Torrebarrio -puerto Ventana- desde antes de 1459); su descendiente Gonzalo Bernaldo de Quirós fue, unos años más tarde, acusado reiteradamente de abusar del cobro y robar a los viajeros en los caminos y portazgos de Lena, Mieres, Campomanes, Torrebarrio y Torrestío, donde construyó una "casa e torre fuerte" sin licencia (RGS, 1493, fol.213; 1495, fol.172; 1499, s.f., etc.).

Estos y otros ejemplos dejan ver la elección de los puestos de percepción: además de poblaciones en el mismo camino destaca la instalación en puertos, colladas y gargantas o desfiladeros; de manera especial podemos apreciar cómo la mayoría de los puertos entre León y Asturias o León y Galicia a través de las montañas cantábricas y galaicas cuentan, entre los siglos XI y XV, con instalaciones de este tipo; constan documentalmente en los puertos, de este a oeste, de

San Glorio, Pontón, Tarna-San Isidro, Vegarada, Pajares, Ventana, Leitariegos, Cebreiro, Cabarcos, etc. Además de pasos obligados difíciles de eludir son también límites jurisdiccionales de concejos, territorios y a veces también obispados y reinos.

Sin embargo, la identificación exacta del puesto de percepción no ha sido convenientemente esclarecida. En algún caso -sobretudo bajomedieval- la propia documentación deja constancia de dicho lugar, como el torreón de Puebla de Lillo (Z.GARCIA VILLADA, 1914, nº719, año 1315); en otros la toponimia ofrece alguna referencia aproximativa: Torrebarrio, Torrestío, Portilla de la Reina, Portela de Valcarce, Portela de Aguiar...

La identificación y reconocimiento arqueológico de estas instalaciones ha permitido conocer la estructura y funcionamiento del cobro de estos aranceles, así como del control y vigilancia que desde ellas se ejerce sobre las vías y sus inmediaciones. Además el reconocimiento de una tipología común en dichas instalaciones (documentadas) ha permitido localizar otras no documentadas, ubicadas en otros puertos, gargantas y hoces.

CARACTERISTICAS MORFOLOGICAS DE LOS PUESTOS DE CONTROL DE VIAS Y PERCEPCION DE PEAJES

Emplazamiento. En la mayoría de los puertos de montaña entre Asturias y León o León y Galicia, y en otros pasos intermedios (como desfiladeros) hemos localizado puestos fortificados sobre los caminos. La primera característica común a todos ellos es la ubicación en lo alto de cerros o picos montañosos asentados sobre la propia vía de comunicación, con gran visibilidad y dominio sobre el camino y sus inmediaciones.

Se emplazan en las proximidades del cambio de vertiente del puerto: Portilla de la Reina en la bifurcación de los puertos de San Glorio y Pandetrave, La Uña en el de Ventaniella, Puebla de Lillo entre los puertos de Tarna y San Isidro, Barrio de la Tercia en el puerto de Pajares, Torrebarrio y Torrestío entre los puertos de Ventana y la Mesa, Caboalles en el de Leitariegos, Trabadelo en el de Cebreiro, Portela de Aguiar en el de Cabarcos.

En una latitud más baja, en otras bifurcaciones o pasos angostos, se emplazan algunas más, escalonadas con las anteriores o en caminos secundarios: Riaño y Burón en las bifurcaciones de los puertos del Pontón, San Glorio y Tarna; Cistierna, en la misma vía del río Esla a la entrada a la montaña cantábrica; Montuerto en el desfiladero a la entrada a la Cordillera por la vía del río Curueño; Olleros de Alba y Santiago de las Villas también a la entrada desde el sur a la montaña en hoces de caminos secundarios entre las vías del Bernesga y del Luna;

Sena de Luna en la vía del valle del Luna cerca de la bifurcación de los puertos de Ventana y Somiedo-Leitariegos, etc.

Planta y elementos arquitectónicos. En la cima de los cerros se registran restos de las instalaciones, que debieron ser sencillas construcciones para alojar a un reducido número de personas, los *portarios*; la superficie ocupable en la cima de los picos es muy exigua en la mayoría de los casos, dejando cabida para una pequeña torre, de planta rectangular en Riaño, Burón, Lillo, Barrio de la Tercia, Torrebarrio, Sena (donde hay dos torrecillas), Montuerto o Portela de Aguiar; plantas circulares se detectan -muy arruinadas- en Portilla de la Reina, Olleros de Alba, Cisterna, Torrestío y Caboalles. El estado ruinoso no deja apreciar su planta en las de La Uña, Trabadelo y Santiago de las Villas. En alguna se construyó una cerca envolvente donde las laderas permiten un -relativo- fácil acceso: Cisterna, Lillo, Olleros de Alba, Caboalles; los fuertes escarpes rocosos de los puestos de Montuerto, Portilla de la Reina, La Uña, Barrio de la Tercia, Sena o Portela de Aguiar hacen innecesario sumar más defensas artificiales. En otras ocasiones -en Burón, Riaño, Trabadelo- cumplen esa función taludes terreros y fosos de ocupaciones precedentes, de época prerromana.

En las de Burón y Barrio de la Tercia son visibles cisternas o aljibes excavados en la roca, revestidos con mampostería y hormigón hidráulico.

El estado ruinoso, la acumulación de derrumbes y la escasez de restos visibles en superficie -a falta de excavaciones arqueológicas- impide reconocer en ellas otros elementos constructivos, defensivos o habitacionales.

Un hecho destacable es la asociación que algunas de las instalaciones presentan (en Montuerto, Barrio de la Tercia, Torrebarrio) con ermitas o construcciones religiosas en sus proximidades o en un emplazamiento próximo, más bajo, generalmente en el llano al pie del cerro y junto al camino; circunstancia que puede relacionarse con la vinculación del cobro del portazgo a instituciones religiosas.

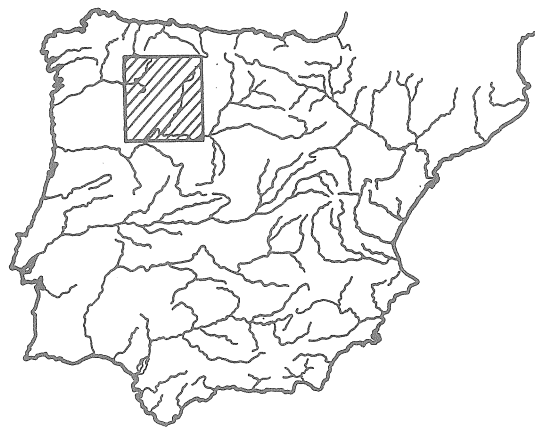
CONCLUSIONES

Los puestos de control de vías de comunicación no reúnen todas las características de las construcciones defensivas (murallas, fosos, elementos de tiro, etc.) presentes en los otros tipos de fortificaciones: castros, castillos, motas, murallas urbanas... (J.A.GUTIERREZ GONZALEZ, 1989, 1992). Prácticamente su defensa natural (emplazamiento en alto, escarpes rocosos) y el aislamiento con fosos o pequeñas cercas en algún caso son los únicos nexos con la arquitectura militar; por tanto, su función debe relacionarse con el control o vigilancia de

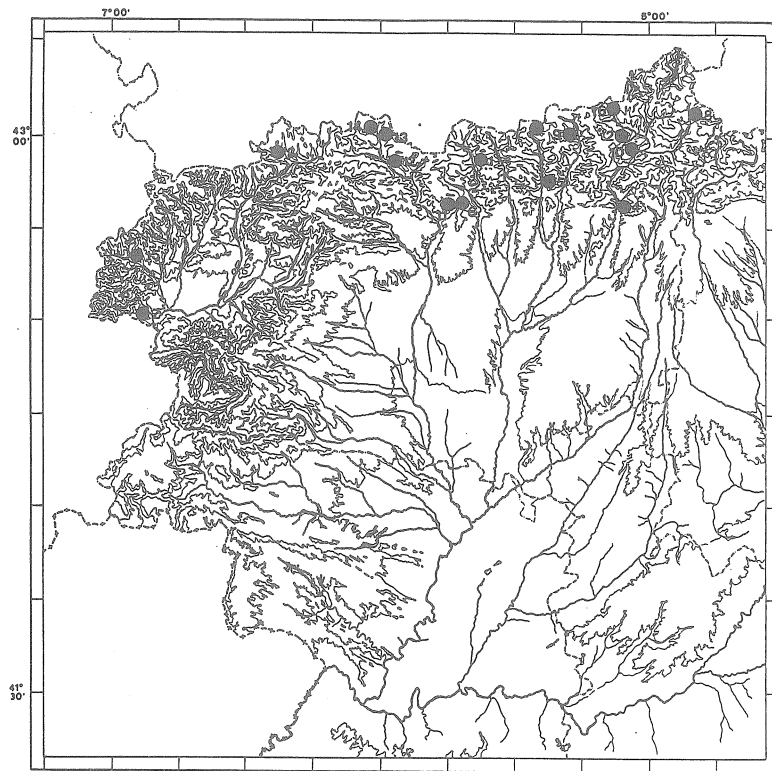
caminos y el cobro de peajes a transeúntes y mercaderes. Algunos de dichos puestos, no obstante, tuvieron alguna participación político-militar en la organización territorial y en enfrentamientos bélicos, como Burón, centro político-territorial desde el siglo XII, que interviene en las contiendas fronterizas entre los reinos de León y Castilla poco después, siendo denominado entonces *Castellum de Buraon*; o los de Montuerto y Portilla de la Reina, que intervienen en las mismas guerras de los siglos XII y XIII (J.GONZALEZ, 1944-45) al mismo tiempo que se documentan en ellos la percepción de portazgos a comienzos del siglo XIII (Ib., nº219).

BIBLIOGRAFIA

- ALFONSO X, *Las Siete Partidas*, ed. Valencia, 1767.
- BARRENA OSORO, E., dir., 1991, *Historia de las vías de comunicación en Guipuzkoa. I. Antigüedad y Medioevo*, San Sebastián.
- FERREIRA PRIEGUE, E., 1988, *Los caminos medievales en Galicia*, Orense.
- FLORIANO CUMBREÑO, A., 1950, *El Libro Registro de Corias (Primera parte)*, Oviedo.
- GARCIA VILLADA, Z., 1914, *Catálogo de los códices y documentos de la Catedral de León*, Madrid.
- GAUTIER DALCHE, J., 1981, "Les péages dans les pays de la Couronne de Castille. Etat de la question, réflexions, perspectives de recherches", *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, Paris, 73-78.
- GONZALEZ MINGUEZ, C., 1989, *El portazgo en la Edad Media. Aproximación a su estudio en la Corona de Castilla*, Bilbao.
- GONZALEZ, J., 1942-43, "Aranceles del portazgo de Sahagún en el siglo XIII", *Anuario de Historia del Derecho Español*, XIV, 573-578.
- GONZALEZ, J., 1944-45, *Alfonso IX*, Madrid, 2 t.
- GUTIERREZ GONZALEZ, J.A., 1989, "Sistemas defensivos y de repoblación en el reino de León", *III Congreso de Arqueología Medieval Española. Actas. I. Ponencias*, Oviedo, 169-191.
- GUTIERREZ GONZALEZ, J.A., 1992, *La Arquitectura militar en el reino de León. Siglos IX al XIII*, Universidad de Valladolid (ed.microficha).
- PEREZ BUSTAMANTE, R., 1981, "El marco jurídico para la construcción y reparación de caminos", *Les communications dans la Péninsule Ibérique au Moyen Age*, Paris, 163-178.
- QUADRADO, J.M., 1855, *Recuerdos y bellezas de España. Asturias y León*, Madrid.
- RGS, Archivo General de Simancas, *Registro General del Sello*, Valladolid, 1951-1974, XIII vols.
- RISCO, M., 1787, *España Sagrada. Contiene el estado antiguo de la Santa Iglesia esenta de León*, Madrid, t.XXXVI.
- VIGIL, C.M., 1889, *Colección histórico-diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*, Oviedo.



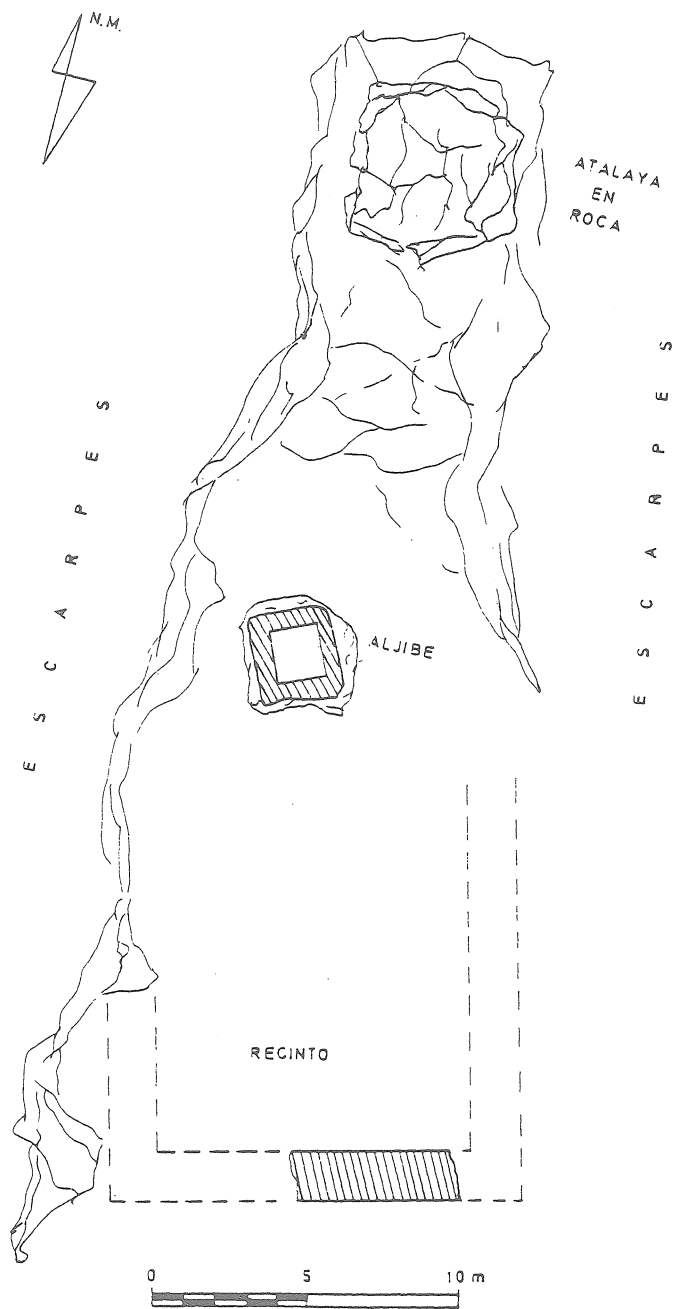
MAPA I - SITUACION DEL REINO DE LEON. SIGLOS IX-XIII



MAPA II - PUESTOS DE CONTROL Y VIGILANCIA DE VIAS

- 1-Barrio de la Tercia. 2-Burón. 3-Caboalles.
- 4-Citierna. 5-Montuerto. 6-Olleros de Alba.
- 7-Portela de Aguiar. 8-Portilla de la Reina.
- 9-Lillo. 10-Riaño. 11-Santiago de las Villas.
- 12-Sena de Luna. 13-Torrebarrio. 14-Torrestío.
- 15-Trabadelo (Autares). 16-La Uña.

Mapa de situación de los puestos de control y vigilancia de vías en el reino de León.



Planta de "La Peña del Castiello", Burón (León).



Fot. 1 — Vista del puesto de control y vigilancia de la vía del Curueño en Montuerto (León).



Fot. 2 — Vista del emplazamiento del puesto de control y vigilancia de la vía del puerto de Pajares en Barrio de la Tercia (León).