

TESIS DOCTORAL

2016

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”.

PATRICIA ANA ARGÜELLES ALVAREZ

Master en Arqueología y Patrimonio

**PROGRAMA DE DOCTORADO EN HISTORIA E
HISTORIA DEL ARTE Y TERRITORIO:**

Grupo Ciencias de la Antigüedad

DIRECTORA: PILAR FERNÁNDEZ URIEL

TESIS DOCTORAL

2016

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”.

PATRICIA ANA ARGÜELLES ALVAREZ

Master en Arqueología y Patrimonio

PROGRAMA DE DOCTORADO EN HISTORIA E

HISTORIA DEL ARTE Y TERRITORIO:

Grupo Ciencias de la Antigüedad

DIRECTORA: PILAR FERNÁNDEZ URIEL

Agradecimientos

Este trabajo se ha realizado gracias a la tutela de mi directora Dña. Pilar Fernández Uriel profesora de Historia Antigua de la UNED, así como al profesor Narciso Santos Yanguas profesor de Historia Antigua de la Universidad de Oviedo, a los cuales he de agradecer sus consejos, correcciones, disponibilidad y constante interés por la evolución de este trabajo.

En segundo lugar, pienso en mis padres José y Elena, a los que agradezco su sacrificio a lo largo de todos estos años y entusiasmo en participar en las prospecciones de este estudio. También a Sergio, por su ánimo diario y participación en las prospecciones y fotografías.

De la Universidad de Oviedo son varias las personas que me han ayudado a lo largo de las distintas etapas de la realización de esta tesis. La cartografía SIG no habría podido ser realizada sin la ayuda del profesor José Ramón Fernández, así como del doctor Santos Fernández y el profesor J. Antonio Suárez. También de la Universidad de Oviedo, quiero mencionar la atención del profesor Alfonso García Leal.

En el ámbito internacional agradezco a los profesores Philip Van Peer y Bart Vanmontfort del Departamento de Prehistoria de la Universidad Católica de Leuven, así como el personal del Museo de Bellas Artes de Houston el haber facilitado mi estancia allí. Deseo también agradecer la ayuda del profesor André Carneiro de la Universidad de Évora

No quisiera olvidarme de Lara, Nela, Alfonso e Isabel ni tampoco de toda esa gente que he conocido a lo largo de estos años en los pueblos y caminos y han colaborado en enriquecer la información de estas páginas. Especial agradecimiento a la Casa de Cultura de Grado y sus vecinos, al pueblo de Lue, la revista La Peruyal de Arriondas, Dulce M^a de Cangas de Onís y la familia Menéndez del pueblo de Murias de Ponte entre otras gentes.

	Pág.
<u>Índice</u>	
- Relación de imágenes	9
- Abreviaturas	30
- Introducción	31
1. Contexto geográfico del estudio	32
2. Estado de la cuestión	34
3. Estudio sobre las fuentes complementarias	45
4. Marco espacio-temporal	46
5. Metodología	49
6. Objetivos	56
<u>BLOQUE I</u>	
- Capítulo I: Fuentes históricas: Antiguas, Medievales, Modernas y Fuentes cartográficas.	60
1. Fuentes Antiguas	62
1.1 Fuentes epigráficas	63
1.2 Fuentes arqueológicas	65
1.3 Fuentes Legislativas	66
2. Fuente Medievales y Modernas	67
2.1 Jovellanos en la Edad Moderna	68
2.2 Las alusiones viarias en las citas históricas	69
3. Fuentes cartográficas	92
- Capítulo II: Estudio de la toponimia antigua	92
<u>BLOQUE II</u>	
- Capítulo III: Trazado de las principales vías de la Asturia transmontana	130
- I. Vía de Lugo de Llanera a Lugo	130

I.1 Ramal de Grado a Yernes y Tameza	170
I.2 Ramal del Oviedo a Felechés	175
I.3 Camino Real de Aciana a Fontanos	178
I.4 Ramal a Navelgas: Desde Norón a Navelgas	180
I.5 Ramal de Berducedo a Bustantigo	185
-II. Vía del Puerto de Trayecto	189
II.1 Ramal De Cangas del Narcea a Tineo	204
II.2 Ramal de Cangas del Narcea a Pola de Allande	213
II.3 Ramal de Rengos al Monasterio de Hermo dirección Caboalles de Arriba	220
II. 4 Ramal del Puerto de Cerredo	222
II.5. Ramal del Puerto de Cienfuegos	225
II.5.1 Ramal de San Antolín a La Regla de Perandones	227
II.5.2 Ramal de San Antolín a Fonsagrada	228
- III. Vía del Puerto de Leitariegos	231
- IV. Vía de la Culebra o vía Serrantina	252
IV.1 Camino de las Estacas o Camino Francés	272
IV.2 Ramal de Aguamestas al Puerto de Somiedo: “La Ruta de La Escrita”.	278
- V. Vía de la Mesa	285
V.1 Ramal del Santuario del Fresno a Moutas	318
V.2 Ramal del Norte de la sierra del Pedroiro a Moutas	319
V.3 Ramal Jovellanista o Camino Francés: Desde la sierra del Conto a Lugo de Llanera.	321
V.3.1 Ramal de Linares a Castañedo del Monte	332
V.3.2 Ramal del Alto de Sograndio a Proaza y Villamejín	334
V.3.3 Ramal de Villanueva a Puerto	338
V.3.4 Ramal de Castañedo del Monte a Puerto	339
V.3.5 Ramal de Santo Adriano dirección Oviedo por Trubia o Caces	340
V.3.6 Ramal de Tuñón a Palomas y Soto de Ribera	343
V.3.7 Camino Real de los Puertos de Bandujo	344

V.4 Ramal de Teverga: “La Calzadina”. Desde el Puerto de Marabio a Las Navariegas .	345
-VI. Vía del Puerto Ventana	352
VI.1 Camino Real de Barzana a Pola de Lena	374
VI.2 Ramal de Peñerudes a Soto Ribera	375
VI.3 Ramal de Soto Ribera a Morcín y Riosa	377
VI.4 Ramal de Llano a Vega en Riosa	383
- VII. Vía de la Carisa	386
VII.1 Ramal del monte Curriechos a Ujo por Campomanes	415
VII.2 Ramal del Puerto Pajares a Mamorana	417
VII.2.1 A Mamorana por Cruz de Fuentes	418
VII.3 Ramal de Baiña a Pico Lagos	420
VII.4 Ramal de Santa Rosa a El Casal y Polio	421
VII.5 Camino Real de Urbiés	422
VII.6 Camino Real de Villaestremeri	424
VII.7 Ramal del Alto Padrún a Soto de Ribera	425
- VIII. Vía del Puerto de San Isidro	427
VIII.1 Ramal del Puerto Vegarada (Ruta Oeste y Norte)	451
VIII.1.1 Acceso Norte pro Foces del Pino	452
VIII.1.2 Acceso Oeste por Foces del Río Aller	458
VIII.2 Ramal del Puerto de Piedrafita	462
VIII.3 Camino Real de Cellero	469
VIII.4 Ramal del Puerto de San Isidro a la Felguerina	470
VIII.5 Ramal del Pelúgano a Pola de Laviana.	472
- IX. Vía Puerto de Tarna o del Nalón	476
IX.1 Ramal de Campo Caso a Infiesto	507
IX.2 Camino de las Peregrinaciones desde La Olmedal y Espinareu por la Marea	514
IX.3 Ramal del Valle de Caleao	515
IX.4 Ramal de nieves a La Felguerina	516

IX.5 Ramal de la sierra de la Espina	517
IX.6 Camino Real de Blimea a San Roque y La Tejera	519
IX.7 Ramal de San Martín a Baraosa	520
IX.8. Ramal de Cocañín a El Candanal	521
-X. Vía de los Picos de Europa	522
X.1 Camino del Rey: Desde Ortiguero a La Molina y Vega del Comeya	570
X.2 Ramal de Peñamellera Baja	572
X.3 Ramal de Bulnes: Desde Invernales del Texu a Bulnes	574
X.4 Senda de Frasinelli: Desde Corao a Lagos de Covadonga	577
X. 5 Camino a Covadonga por Següenco	582
X.6 Senda del Arcediano: Desde Santillán a Puerto del Pontón	584
X.7 Calzada del Puerto de Ventaniella: Desde Ventaniella a Santillán	589
X.8 Ramal de Llames de Parres a Fresnidiello	593
X.9 Ramal de Cangas de Onís a Arriondas por Villanueva	594
X.10 Ramal de Pola de Siero a Valdesoto	596
- XI. Vía de la Costa	599
XI.1 Ramal del Piedrahita: Desde Bricia hasta Llenín y Villaverde	689
XI.2 Ramal de Arriondas a Ribadesella	694
XI.3 Camino Real del Fitu: Desde Duyos a Soto de Dueñas	697
XI.4 Ramal de Colunga a Coceña, Gobiendes y Carrandi	700
XI.5 Ramal de Colunga a La Griega	702
XI.6 Ramal de Colunga a Lastres, Santa Mera y Villaviciosa	704
XI.7 Ramal de Valdediós: Desde Villaviciosa a Sariego, Pola de Siero y Nava	711
XI.8 Ramal de Gijón a Villaviciosa por el interior	716
XI.9 Ramal de Gijón a Lugo de Llanera	718
XI.10 Ramal a Montearca	724
XI.11 Ramal de Pravia: Desde Santianes a San Lázaro de Panieces, Grado y Cornellana	725
XI. Ramal de Navelgas a Canero (Valdés)	736

- Capítulo IV: Características viarias y el paisaje antiguo	742
- Capítulo V: Ámbito cronológico de las calzadas	806
- Capítulo VI: Campamentos romanos y <i>mansiones</i>	835
- 1. Campamentos romanos	835
- 2. Sobre mansiones y la red viaria	850
- Capítulo VII: Conclusiones del estudio	855
- Bibliografía	881
- Apéndice cartográfico	944

Relación de Imágenes

Pág.

Figura 1: Mapa general de España, con la provincia de Asturias (área de estudio) resaltada.	32
Figura 2: Mapa geológico de Asturias.	33
Figura 3: Mapa de calzadas romanas del Norte peninsular de J. M. Roldán Hervás. Mapa extraído de: Roldán Hervás.1975. Lám IV.	39
Figura 4: Fotografía de Celso Gómez Argüelles. Paso por la senda de la Riega del Texu hacia Bulnes. 1921.	45
Figura 5: Ficha modelo de registro durante las prospecciones.	54
Figura 6: Mapa de España y Portugal en la <i>Geographia</i> de C. Ptolomeo. Mapa extraído de: D´ Angelo.1467.	82
Figura 7: Mapa de Portugal y España. Hoja 1 de la Tabula Peutingeriana. Mapa extraído de: Tarbert, Richard.2010: 189.	84
Figura 8: Tabla I del mapa recuperado del Anónimo de Ravena. Mapa extraído de: Miller.1898.	84
Figura 9: Carta esférica de la Costa de Asturias. V. Tofiño de San Miguel.1788. 1:345.000. Mapa extraído de: Cartoteca online del Principado de Asturias.	87
Figura 10: Mapa geológico de Asturias. G. Schultz Schweizer.1858. 1:200.000. Mapa extraído de: Puch Riart, Ayala Carcedo.2001: 116.	88
Figura 11: Trazado de la vía de <i>Lucus Asturum</i> a <i>Lucus Augusti</i> con los ramales.	130
Figura 12: Estela de os Lares Viajes de Lugo de Llanera. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2014c:261.	131
Figura 13: Cerámica de Faro y material constructivo moderno localizado en el perfil de la caja de la vía en Fitoria Alta.	136
Figura 14: Perfil de la vía en el sector Noroeste de Fitoria la Alta	137
Figura 15: Perfil estructural de la caja de la vía en el sector Noreste de Fitoria la Alta .	137
Figura 16: Inscripción de Vendirico (Santa María del Naranco). Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 144.	137

Figura 17: Mapa del sector Llanera, Oviedo, Las Regueras, con el trazado de M. Álvarez Marrero (Álvarez Marrero, 1984: 867-878) y el propuesto en este estudio para el tramo <i>Lucus Asturum</i> - Escamplero.	137
Figura 18: Dibujo superior con el perfil visible de la vía en el tramo Valduno- Paladín.	144
Figura 19: Lateral del enlosado visible bajo la actual carretera asfaltada AS-232.	144
Figura 20: Perfil visible con la parte superior de 20 cm. de cemento y asfalto.	144
Figura 21: Camino de Cornellana a Salas.	151
Figura 22: Perfil de la vía a la salida de Cornellana.	152
Figura 23: Sector viario al Este Casazorrina.	151
Figura 24: Camino de Paín a Salas.	155
Figura 25: Paso de la calzada sobre el Puente de Carcabón.	156
Figura 26: Horcada terrera en el paso viario.	158
Figura 27: Detalle del <i>pavimentum</i> cerca de Las Fornas.	159
Figura 28: Calzada terrera por la sierra de Tineo.	159
Figura 29: Ramal a Navelgas. Calzada en Santa Eulalia (Tineo).	160
Figura 30: Detalle del empedrado en Santa Eulalia.	160
Figura 31: Vista del vial por el paso de la sierra de Tineo en el vuelo Americano 1956-57 Serie B. En la esquina superior derecha La Pedregal, y en la esquina inferior izquierda Tineo.	161
Figura 32: Cueva de Xuan Rata. Explotación romana en el Puerto del Palo.	164
Figura 33: Vista de la vía desde lo alto del Puerto del Palo.	165
Figura 34: Epígrafe hallado en el Castro Castrelo de Pélou. Imagen extraída de Villa Valdés, 2009b: 48.	170
Figura 35: Camino primitivo tras pasar el Puerto del Acebo, cerca de Fonsagrada.	170

Figura 36: Aspecto de la caja y talud de la vía en el Alto del Valle del Tameza.	172
Figura 37: Mapa del ramal de Grado a Yernes y Tameza.	173
Figura 38: Restos del empedrado lateral, en Feleches hacia el arroyo Maxuca. Imagen extraída de Pisa Menéndez, 2000: 211.	174
Figura 39: Aspecto actual del tramo de Feleches al arroyo Maxuco. En la derecha de la imagen la autopista A- 63.	175
Figura 40: Mapa del ramal Sur de Oviedo a Grado por Feleches (rosa), ramal hacia <i>Lucus Asturum</i> (azul).	177
Figura 41: Camino Real de Aciana (azul), vía a Lugo de Llanera a su paso por Salas (rosa).	180
Figura 42: Ramal a Navelgas. Calzada entre Piedratecha y Obona.	181
Figura 43: Mapa del ramal a Navelgas desde Tineo.	184
Figura 44: Vía en el paso de la Carririega de los Gallegos.	187
Figura 45: Trazado propuesto para el ramal desde Berducedo hasta Bustantigo.	188
Figura 46: Trazado de la calzada del Puerto de Trayecto y los ramales analizados de esta calzada.	189
Figura 47: Ascenso puerto Rañadoiro.	192
Figura 48: Tramo conservado de la calzada a su paso por Rebollar.	192
Figura 49: Lápida de Lucio Valerio Póstumo en el Museo arqueológico Provincial de Asturias.	193
Figura 50: Camino al Sur de Fondos de Vega.	193
Figura 51: Vista de las minas romanas del Corralín.	194
Figura 52: Puente de La Pescal sobre el río Narcea.	197
Figura 53: Paso p del Camino Primitivo desde el Campu la Mesa hacia La Pescal.	198
Figura 54: Vista aérea del camino con la herramienta Google Maps, dirección al Puente de La Pescal.	199

Figura 55: Puente medieval de la Regla de los Perandones.	202
Figura 56: Estela de Arganza. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2012b: 10.	209
Figura 57: Trazado de la vía de Lugo de Llanera a Lugo en el sector Norte (azul), y al Sur el acceso a Cangas del Narcea desde los Puerto de Trayecto y Leitariegos. En rosa los ramales que conectan ambas vías por Pola de Allande y por El Puelo.	213
Figura 58: Estela de Próculo. Museo Arqueológico Provincial de Oviedo.	218
Figura 59: Trazado del ramal desde la bifurcación del trazado principal del Puerto del Trayecto en Rengos hasta el Monasterio de Hermo.	222
Figura 60: Empedrado en Las Cercas, al Suroeste de La Prohída.	224
Figura 61: Trazado principal desde el Puerto del Trayecto (azul) y la conexión con el ramal desde Cerrero (rosa).	225
Figura 62: Tesorillo hallado en el Castro de Chano. Foto realizada <i>in situ</i> por J. Sánchez Celis.	226
Figura 63: Acceso desde Cienfuegos a San Antolín de Ibias y Fonsagrada (Oeste) y hacia Posada de Rengos (Este).	230
Figura 64: Trazado de la calzada del Puerto de Leitariegos.	231
Figura 65: Calzada dirección a la Venta de Farruquito denominada “El Caleyón”.	236
Figura 66: Vista de la vía desde la Chabola del Vallao.	238
Figura 67: Ascenso por la ladera de valle del Cibeá.	241
Figura 68: Descenso por la Linde.	242
Figura 69: Calzada cegada en dirección a las Mestas desde Venta la Perra.	243
Figura 70: Vista del calzo Oeste de la antigua vía en Las Mestas.	245
Figura 71: Desde las Mestas hacia la Quintana antes de cruzar el Naviego.	248
Figura 72: Puente de Puentecilla.	248
Figura 73: Trazado de la calzada del Puerto de Cereizales o Senda de la Culebra con los ramales estudiados.	252

Figura 74: Puente de La Carral en Tuña.	256
Figura 75: Inscripción a los Larea Viales siglo II d. C (Reproducción ubicada en el propio puente de La Carral).	256
Figura 76: Restos de empedrado de la calzada por la Peña del Chano y la Teixeira.	258
Figura 77: Vista de las minas auríferas de Begega, al fondo Peña Aguda.	260
Figura 78: Piezas de <i>terra sigillata</i> gálica y vidrio recuperadas durante la excavación del conjunto metalúrgico de Las Escorias. Imagen extraída de Villa Valdés, 2010: 100.	261
Figura 79: Restos de la calzada a la salida de Balbona.	263
Figura 80: Vista del valle de la Manteca desde el Alto Las Estacas.	265
Figura 81: Calzada a su paso por Las Campas.	266
Figura 82: Calzada a su paso cerca de Las Veigas.	267
Figura 83: Vista del camino al paso por Los Cadavales.	268
Figura 84: Fotograma del vuelo Americano 1955-56 donde se ve el camino de acceso al posible campamento.	268
Figura 85: Vista aérea con el Sig Pac las estructuras en el Pico Chandurrio.	269
Figura 86: Posible foso colmatado en el sector Sureste.	270
Figura 87: Camino de acceso al Pico Chandurrio.	270
Figura 88: Vista desde el Pico Chandurrio de la vía de acceso.	271
Figura 89: Tramo conservado cerca del pueblo de Almurfe.	275
Figura 90: Trazado rojo propuesto para el Camino de la Culebra o Serrantina por Peña la Manteca. En morado el trazado propuesto para el Camino de las Estacas.	278
Figura 91: Ramal a Somiedo desde Aguamestas (rojo), ruta Serrantina hacia el Puerto de Cereizales (azul).	284
Figura 92: Trazado de la calzada del Puerto la Mesa con los ramales estudiados.	285

Figura 93: Foto realizada por Diógenes García en 1969 de J. M. González y Fernández Valles (a la derecha de la imagen) prospectando la vía de la Mesa. Imagen extraída de Blas Cortina, 2002: 21.	288
Figura 94: Trazado de la ruta en la Veiga el Muñón.	229
Figura 95: Vista de la Calzada en la Braña la Mesa.	290
Figura 96: Trazados visibles con el Google Earth, cortados por el paso del collado del Muru; la fortificación de los siglos VII-VIII. Trazado azul calzada de fines del siglo XVI, el trazado verde el camino de los siglos XVIII-XIX, trazados rojo y amarillo tamos no datados, siendo posiblemente el amarillo el más antiguo de las cuatro opciones.	292
Figura 97: Trazado de la ruta en las proximidades a Peña Negra.	294
Figura 99: Sector viario del Xuego la Bola a Piedra Jueves.	295
Figura 99: Perfil de la vía en el sector del Xuego la Bola.	295
Figura 100: Perfil viario en el sector del Pico Mirandiella hacia el collado Tartulla.	297
Figura 101: Perfil viario en la zona de la venta del Cueiro.	298
Figura 102: Restos de calzada en Pousa el Sal.	298
Figura 103: Vista de la calzada al paso de la Sierra del Conto desde Piedras Negras.	300
Figura 104: Perfil en el sector inicial de ascenso de La Forcada a Peñas Negras.	302
Figura 105: Huella de la vía principal a su paso por la cara Oeste de Piedras Negras (rojo), en una cota inferior el camino a Llamoso (amarillo).	303
Figura 106: Vista de la calzada del paso de la Sierra del Conto desde Piedras Negras.	303
Figura 107: Paso por la horcada del Alto de Peñas Negras.	304
Figura 108: Llegada al Alto de Peñas Negras por el ascenso desde Porcabezas.	304
Figura 109: Vista de la vía y venta en Porcabezas. Fotograma de la izquierda del Vuelo Americano 1956-57. Imagen de la derecha de la actual	305

vista con la herramienta SIG PAC. La flecha en blanco indica el vial antiguo.

Figura 110: Paso de la vía por la Venta de Porcabezas.	306
Figura 111: Camino terrero al paso por La Balbona.	306
Figura 112: Restos de calzada al Norte de La Corredoria. Al fondo el Collao Balbona.	308
Figura 113: Detalle del bordillo lateral.	309
Figura 114: Restos de calzada a la salida de Dolia por el Sur.	309
Figura 115: Trazado Fosilizado al paso del Pico Matacaleao.	310
Figura 116: Camino fosilizado en el ascenso del Pico Matacaleao, al fondo.	311
Figura 117: Vista de la vía cerca de la bifurcación con la carretera GR-101.	311
Figura 118: Vista de la calzada enlosada en la zona de La Cruz.	311
Figura 119: Trazados propuestos del paso por el Pico Mirayo.	313
Figura 120: Materiales descontextualizados localizados en la vía de la Mesa en el entorno del Picu Mirayo.	315
Figura 121: Sangradera o desagüe de la vía de Lodos a la Cabaña en las proximidades de la carretera GR- 101.	316
Figura 122: Vista del camino cegado en La Cabaña dirección Los Lodos.	316
Figura 123: Vía a su paso por el Carafigal.	317
Figura 124: Vía terrera con el talud lateral trabajado entre la Cabaña y Carafigal.	317
Figura 125: Detalle del camino entre Santa Cristina y Moutas.	318
Figura 126: Restos de calzada en Cutiellos. Fotografía de Carta arqueológica de Belmonte de Miranda N° 87.	320
Figura 127: Mapa con vía de la Mesa (rojo) y vía de Lugo de Llanera a Lugo (rosa) a su paso por Grado. En azul los ramales de Moutas al Santuario del Fresno y la sierra del Pedroiro.	321
Figura 128: Lateral de contención en el sector Oeste de la Laguna de Tambaisna.	323

Figura 129: Trazado de la ruta en el Alto de la Cruz.	325
Figura 130: Vía de Entrago a Gradura.	346
Figura 131: Detalle de los canales de desagüe de la vía en Gradura.	357
Figura 132: Vía de Gradura a Puerto de Marabio.	347
Figura 133: Mapa con ramales asociados a la vía de la Mesa (rosa) en los concejos de Yernes y Tameza, Proaza, Santo Adriano, Teverga y Soto Rivera (azul).	351
Figura 134: Trazado de la calzada del Puerto de Ventana y los ramales analizados de esta calzada.	352
Figura 135: Mapa de Asturias de T. López de Vargas, 1777. Fragmento de la vía del Puerto Ventana con los ramales a la Vía de la Mesa por Tuñón, Quirós, Trobaniellu, Villanueva y Proaza. Mapa extraído de Pisa Menéndez, 2000: 262.	353
Figura 136: Mapa de la vía del Puerto Ventana o Camino de las Andrúas por Quirós (azul), y el ramal occidental por Proaza y Santo Adriano (rojo).	354
Figura 137: Vista desde el Puerto Ventana de la vía a su paso por el Picu El Coma, al Sur de Trobaniellu.	356
Figura 138: Vista del camino bordeando el Segundo Pico. Imagen extraída de: http://pateosmontunos.blogspot.com.es/ .	356
Figura 139: Trazado Norte con empedrado propuesto como el viario más primitivo. En intermitente el ramal recorrido por G. M. Jovellanos y Ramírez.	357
Figura 140: Vista de Las vueltas de Garafe según el vuelo Americano 1956-57 . Serie B.	357
Figura 141: Tramo empedrado en Escurú.	358
Figura 142: Restos de enlosado cerca de Pousaoriu.	358
Figura 143: Vista panorámica de la Calzada del Puerto Ventana desde Arrojo.	361
Figura 144: Sector con enlosado sobre la roca nivelada de la estructura viaria	365

Figura 145: Empedrado original de la calzada en el descenso hacia el Norte desde la Canal Seca.	365
Figura 146: Sector acondicionado con aspecto más moderno con cantería trabajada y regular en Andrúas.	365
Figura 147: Calzada a su paso por la Rebollada.	366
Figura 148: Sangradera de desagüe de la calzada en La Rebollada.	367
Figura 149: Perfil de la vía en el sector de La Rebollada.	368
Figura 150: Calzada al Norte de La Rebollada, próximo a La Mortera.	368
Figura 151: Fragmento cerámico hallado en la superficie de la vía de La Rebollada a La Mortera.	368
Figura 152: Puente próximo a Pedroveya.	369
Figura 153: Detalle de la calzada en Pedroveya.	369
Figura 154: Vista de la vía en ascenso hacia la parte occidental de Pedroveya.	370
Figura 155: Trazado propuesto para el ramal de Bárzana a Pola de Lena.	375
Figura 156: Ramal de Peñerudes a Soto Ribera al Este y Peñerudes a Puerto hacia el Norte (rosa). Ramal de Soto Ribera a Morcín y Riosa hasta Llamo (azul).	376
Figura 157: Tramo empedrado en La Collada. Imagen extraída de Pisa Menéndez, 2000: 340.	379
Figura 158: Trazado de la vía de la Carisa con los ramales estudiados.	386
Figura 159: Vía de la Carisa a su paso por Los Corraones, en la ladera del Pico Tresconceyos. Imagen extraída de Camino Mayor, 2005a: 14.	390
Figura 160: Paso viario por el Cordal de Carracedo.	390
Figura 161: Denario de Lucio Piso Frugi, familia Calpurnia. Imagen extraída de Martín Hernández, Camino Mayor, 2013: 273.	390
Figura 162: Vista de la Vía de la Carisa a su paso por el campamento romano en el monte Curriechos. Imagen extraída de Camino Mayor, 2005a: 81.	392

Figura 163: Fragmentos de jabalina “ <i>pilum</i> ”, hallados en el campamento. Imagen extraída de Camino Mayor, 2005a: 98.	393
Figura 164: Puente de Briendes, Campomanes.	397
Figura 165: Mosaico romano de Vega del Ciego Imagen extraída de Web educastur.	398
Figura 166: Lápida Gaio Sulpicio. Imagen extraída de Wikipedia.	400
Figura 167: Lápida Lucius Corona. Imagen extraída de Web Hispania Epigraphia.	402
Figura 168: La calzada por la entrada norte de Mieres del Camino.	404
Figura 169: Puente de Olloniego.	407
Figura 170: Detalle de los restos del lateral del Camino en el Portazgo.	409
Figura 171: Enlosado en el lateral Este de la calzada dirección Pico Lanza.	411
Figura 172: Ases localizados en el Castro de Llagú. 1. Colonia Lépidacelsa, 2. Turiaso. Imagen extraída de Berrocal Rangel, Martínez Seco, Ruíz Triviño, 2002: 188.	413
Figura 173: Vía de la Carisa en el ascenso desde Carabanzo a Las Cruces.	415
Figura 174: Trazado principal de la vía de la Carisa (rosa), y los ramales descritos del paso de montaña (azul).	419
Figura 175: Calzada principal de la vía de la Carisa (rosa) junto a los ramales históricos en el concejo de Mieres (azul).	426
Figura 173: Calzada del Puerto de San Isidro y los ramales analizados en este apartado.	427
Figura 177: Vista desde el camino de la Ermita de Nuestra Señora de las Nieves y al fondo el Valle de la Braña.	429
Figura 178: Perfil viario en Río Frio.	429
Figura 179: Camino antiguo en el lugar de Río Frío.	431
Figura 180: Detalle del muro de contención en el margen Norte de la vía.	431
Figura 181: Muro de contención del sector de Largarello.	431
Figura 182: Detalle del muro lateral Suroeste de la vía.	431

Figura 183: Calzada en la cara Este de Peña del Hombre .	431
Figura 184: Calzada del Puerto de San Isidro a su paso por Pola del Pino. Al fondo el Alto del Puerto de San Isidro y el Pico Toneo.	433
Figura 185: Vía al Sur de Santibáñez de la Fuente.	435
Figura 186: Camino terrero de descenso a Serrapio.	438
Figura 187: A. Detalle acera lateral Sur, con grandes bloques pétreos en la zona de La Venta	441
Figura 188: B. Camino con restos de empedrado en la zona de El Escobio.	442
Figura 189: C. Detalle de losas transversales alargadas, documentadas en el tramo más cercano a la AS-253.	442
Figura 190: Croquis de los restos de empedrado del sector primero localizado en la zona de La Venta.	443
Figura 191: Perfil cóncavo de un viario romano. Extraído de Lay, 1992: 68.	444
Figura 192: Croquis del perfil cóncavo de la vía.	444
Figura 193: Vía al Este de Piñeres.	445
Figura 194: Detalle de la composición del <i>statumen</i> .	445
Figura 195: Sector de vía en Piñeres. Actualmente asfaltado. Parte inferior de la imagen antiguo empedrado.	445
Figura 196: Puente de Taruelo.	449
Figura 197: Calzada al paso por las Foces del Pino en la zona del Canto Teixu.	452
Figura 198: Sector de recién acondicionamiento en la zona de Canto Teixu.	453
Figura 199: Detalle del muro de contención en la zona del Puente del Pasaéru.	445
Figura 200: Detalle de la calzada excavada en la roca en el Valle de la Caniecha.	456
Figura 201: Perfil viario de la calzada a su paso por las Foces del Pino.	457
Figura 202: Detalle de la calzada con la sangradera, cerca del Molín de	458

Peón en el Puerto Vegarada.

Figura 203: Camino primitivo conservado al Sur de la senda PR-AS-31. Vista con GoogleEarth. 458

Figura 204: Vista de la vía en la zona del Cantu la Teya. 459

Figura 205: Sector izquierdo de la imagen un muro lateral viario. En el sector derecho de la imagen detalle del empedrado antiguo en La Chana. 460

Figura 206: Puente de piedra sobre el Río- Aller. 460

Figura 207: Sector inicial de la vía. Las flechas indican la huella del camino antiguo al Norte, a su paso por la majada de San Pedro. 463

Figura 208: Vía en el sector del Fonticu a Canayoso. 464

Figura 209: Vía en la zona Norte de Llananzanes. 464

Figura 210: Vía empedrada al Noreste del collado el Rocín. 464

Figura 211: Vía antigua en el descenso de Llananzanes a La Paraya. 466

Figura 212: Detalle de la pizarra aflorando en superficie . 467

Figura 213: Puente en La Paraya sobre el río Aller. 467

Figura 214: Restos de calzada en el pueblo de La Paraya, próximo al puente. 468

Figura 215: Mapa con los accesos desde el Puerto de Piedrafita (rojo), los dos accesos desde Puerto de Vegarada (rosa), siendo el norteño el de trazado discontinuo, y la vía más al Norte, la del Puerto de San Isidro (azul) junto con el ramal a Cellero (amarillo). 469

Figura 216: Sector inicial del camino antiguo a Cellero. Zona de Cuevas. 470

Figura 217: Vía al paso del collado L´ Acebal. 471

Figura 218: Mapa del ramal de San Isidro a La Felguerina (rosa). Conecta por el Sur con la vía principal desde el Puerto de San Isidro al centro de la región (azul), y al norte con el ramal del valle del Caleao en Caso (verde). 471

Figura 219: Detalle de la roca nivelada bajo el enlosado. 474

Figura 220: Croquis del perfil viario en el Cuetu de la Vega Llao. 474

Figura 221: Mapa del ramal de Pelúgano (rosa), conector de la vía del puerto de San Isidro (azul), con la norteña de los Picos de Europa (verde).	475
Figura 222: Calzada del Puerto de Tarna y los ramales analizados en este apartado.	476
Figura 223: Detalle de los muros de mampostería en El Negru de Tarna. Imagen extraída de Mañana Vázquez, 1997: 230.	480
Figura 224: Vista de la roca trabajada en el sector central. La Tintera.	480
Figura 225: Sector empedrado con cantos rodados en la zona Sur de Tarna.	480
Figura 226. Detalle del empedrado cerca de Tarna.	482
Figura 227: Caja excavada en la roca. Talud lateral en Llaría.	483
Figura 228: Vista de la calzada al Sur de Llaría.	484
Figura 229: Perfil viario en el tramo de Tarna a Caso.	485
Figura 230: Vista de la huella viaria al paso por el pueblo de La Foz.	486
Figura 231: Perfil del vial colmatado en La Foz.	489
Figura 232: Restos de Calzada en Govezanes, dirección a Bueres.	490
Figura 233: Camino empedrado a su paso por Poriello.	491
Figura 234: Calzada de Rioseco.	492
Figura 235: Detalle visible de la estructura de la calzada de Rioseco.	492
Figura 236: Detalle de grandes bloques calizos cerca de Gualmelande.	497
Figura 237: Aspecto de la vía en el paso de El Reguero.	498
Figura 238: Sector enlosado y muro lateral entre KM 5-6 de Sm-2.	498
Figura 239: Detalle del enlosado y sangradera colmatada.	499
Figura 240: Dibujo del <i>pavimentum</i> conservado en La Bobia.	499
Figura 241: Restos de empedrado en el camino hacia La Bobia a los márgenes la acera oculta.	499
Figura 242: Detalle de los restos de enlosado y gravas.	501
Figura 243: Camino en la zona de Las Quintos a Las Tercias.	501

Figura 244: Empedrado cerca de Peñatejera.	503
Figura 245: Vista del Camino de los peregrinos desde el Castillo de Tiñana (en primer plano).	506
Figura 246: Camino empedrado dirección a Bueres.	508
Figura 247: Vista de la sierra el Friero y las huellas de la antigua calzada en el concejo de Caso.	509
Figura 248: Calzada al paso del Pico Cogoyu.	510
Figura 249: Contrafuertes de la vía a su paso por La Bobia.	511
Figura 250: Bloques laterales a modo de talud visibles a lo largo de la ruta.	511
Figura 254: Horcada en el Xerru Forcau.	516
Figura 252: La vía principal del Puerto de Tarna (azul) y los ramales del concejo de Caso. El Camino del Sellón (amarillo), ramal al Valle del Caleao (rojo), camino de los peregrinos (morado) y calzada de Llagú-Ovia (rosa).	513
Figura 253: Restos de calzada en La Marea.	514
Figura 254: Trazado del vial antiguo en el valle del Caleao.	515
Figura 255: Calzada de Llagú-Ovia.	516
Figura 256: Vista de la vía cerca de La Espesura.	518
Figura 257: Calzada al Norte de Labayos.	518
Figura 258: Principales ramales de San Martín del Rey Aurelio (rosa) conectados con la vía principal del Nalón o Puerto de Tarna (azul).	519
Figura 259: Trazado de la calzada de los Picos de Europa con los ramales estudiados.	522
Figura 260: Puente de Saleras, Sotres.	526
Figura 261: Detalle de la composición del sector de Caoro.	528
Figura 262: Zigzags de la calzada del Caoro. Imagen extraída de: http://clubpenasarriba.blogspot.com.es/2010/10/calzada-de-caoru.html .	528
Figura 263: Vista de la Senda del Caoro según vuelo Americano 1956-57, Serie B.	529

Figura 264: Vista dirección Sur del trazado de la Senda del Caoro.	530
Figura 265: Croquis de la composición viaria en Panderrises.	533
Figura 266: Puente de Carreña, Arenas de Cabrales.	533
Figura 267: Enlosado moderno dirección a Asiego.	534
Figura 268: Enlosado en Benia de Onís.	539
Figura 269: Estela sepulcral de Amia Caelionica (Cofiño, Parres). Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 96.	545
Figura 270: Vista actual del camino de paso entre el concejo de Cangas de Onís y Parres.	546
Figura 271: Restos enlosados a su paso por Los Tocones.	548
Figura 272: Enlosado anexo a la fachada Oeste de la Ermita de San José.	549
Figura 273: Detalle del enlosado.	549
Figura 274: Enlosado en la aldea de El Romillo.	550
Figura 275: Camino en las cercanías del molino de Viabaño.	551
Figura 276: Muro de contención viario.	551
Figura 277: Empedrado aflorando bajo la grava moderna.	551
Figura 278: Restos de cantos rodados amontonados en el lateral de la vía.	552
Figura 279: Monumento funerario de Oculatio (Villamayor, Piloña). Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 147.	555
Figura 280: Puente de Raicéu en Ceceda.	557
Figura 281: Detalle de la base pétrea visible.	563
Figura 282: Camino terrero en Vegadali.	563
Figura 283: Vista del camino al paso de la Ermita de San Pedro (izquierda).	565
Figura 284: Aspecto actual del Puente de Recuna.	566
Figura 285: Aspecto viario en La Carrera.	567
Figura 286: Anverso de monedas halladas en el puente de Colloto perteneciente a acuñaciones de Honorio, Teodosio, Graciano y Constante. Imagen extraída de Rodríguez Otero, 1994: 244.	569

Figura 287: Detalle de la calzada cerca de Pompedro.	571
Figura 288: Calzada del puente de Pompedro.	571
Figura 289: Trazado propuesto para el ramal a Molina y Pompedro, en azul el trazado principal entre Cabrales y Onís.	572
Figura 290. Trazado propuesto para el ramal a Peñamellera Baja en rosa, y en azul el camino principal a su paso por el concejo de Cabrales.	573
Figura 291: Detalle del empedrado en el ascenso a Bulnes.	574
Figura 292: Trazado propuesto para el camino desde los Invernales del Texu a Bulnes y Camarmeña en rosa, y en azul la vía principal dirección Arenas de Cabrales.	577
Figura 293: Senda de Frassinelli desde Abamia, al fondo el pueblo de Corao.	578
Figura 294: Trazado propuesto para la Senda de Frasinelli en rosa con los ramales de Intrago y Següenco (en amarillo). En azul la vía principal de los Picos de Europa.	582
Figura 295: Tramo de calzada romana cerca Cueñe Carru. Foto realizada por C. Sánchez Piñán.	584
Figura 296: Sector leonés enlosado en Los Trabanzos.	586
Figura 297: Perfil de la vía en Los Trabanzos.	587
Figura 298: Vista de la calzada en el Puerto de Beza.	587
Figura 299: Detalle del enlosado cerca de la Fuente Galguera. Imagen extraída de: http://monchujo.blogspot.com.es/ .	588
Figura 300: Ramal del puerto de Ventaniella en azul y ramal del Puerto de Beza conocido como la Senda del Arcediano en rosa. Al norte de Santillán pasaría la vía de los Picos de Europa.	589
Figura 301: Detalle de los muros de contención cerca del Puente los Grazos. Foto realizada por C. Sánchez Piñán.	592
Figura 302: Ramal al Sur del concejo de Parres en rosa, y en azul el trazado principal de los Picos de Europa.	593
Figura 303: Empedrado en el camino que bordea el monasterio de Villamayor .	595

Figura 304: Roca madre del vial con restos de cemento moderno.	596
Figura 305: Ramal a Arriondas por Villanueva en rosa y en azul el trazado principal de los Picos de Europa a su paso por Parres en el conocido “Camino de la Reina”.	596
Figura 306: Calzada del Puente de Bergueres.	597
Figura 307: Puente de Bergueres.	597
Figura 308: Ramal de Pola de Siero a Valdesoto (rosa), y en azul la vía de los Picos de Europa a su paso por Pola de Siero.	598
Figura 309: Trazado de la vía de la vía de la Costa con los ramales estudiados.	599
Figura 310: Paso del camino a la salida de Colombres.	604
Figura 311: Camino al paso de la Capilla de las Ánimas del Pomar.	603
Figura 312: Estela funeraria de Posada de Llanes. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 131.	609
Figura 313: Tramo de calzada en Nueva de Llanes.	610
Figura 314: Puente Vallina sobre la ría de Nueva.	611
Figura 315: Monumento funerario de Marco Licino. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 102.	613
Figura 316: Ascenso a Berbes.	615
Figura 317: Estela de Duesos. Imagen extraída de: www.asturgeografic.blogspot.com .	618
Figura 318: Estela dedicada a Mitra, Colunga. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2014a: 334.	620
Figura 319. Puente sobre el río Nabla.	624
Figura 320: Estela discoidea de La Lloraza. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 89.	627
Figura 321: Estela de Aravo. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 91.	628
Figura 322: <i>Tepidarium</i> de las Termas romanas de Gijón.	630
Figura 323: Ascenso a San Pablo desde Veriña.	635

Figura 324: Vista del antiguo vial desde la ubicación de la desaparecida Ermita de San Pablo y San Pedro.	635
Figura 325: Vista en detalle del paso viario por la zona boscosa al Sur de la Ermita de San Pablo y San Pedro.	636
Figura 326: Tramo visible del antiguo camino. Sector más próximo a San Pablo.	637
Figura 327: Segundo sector al Oeste de San Pablo, paralelo a la GR-100 que se observa a la izquierda de la imagen.	637
Figura 328: Trazado de la vía al paso por San Pablo visible en el vuelo Americano 1956-57.	638
Figura 329: Antoniniano de Galieno hallado en Bañugues. Imagen extraída de www.terrantica.com .	638
Figura 330: Aras Sestianas en honor a Augusto. Imagen extraída de Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, Villa Valdés, 2005: 130.	639
Figura 331: Epígrafe de San Juan de Heres. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 78.	644
Figura 332: Tesorillo de Concaya. Imagen extraída de www.candas3000.blogspot.com .	645
Figura 333: Ara de Laspra. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 76.	651
Figura 334: Restos de una posible estructura termal, localizada por un vecino durante el arado.	655
Figura 335: Piedras del lateral del camino que discurre desde la Concha de Artedo hacia Lamuño.	659
Figura 336: Perfil viario en el paso hacia Lamuño.	660
Figura 337: Camino a su paso por el Noreste de Mumayor.	661
Figura 338: Calzada a la entrada de Castañeras.	663
Figura 339: Puente de Tabarcias sobre el arroyo de La Olla, Valdés.	672
Figura 340: Paso de la calzada al paso de Peña Redonda en Tapia de Casariego.	683
Figura 341: Estela de Nicer. Imagen extraída del blog www.arqueologíadeasturias.com .	688
Figura 342: Estructuras del enclave de Ralés. Posible torre medieval.	689

Figura 343: Estela de Acuana, Torrevega. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 127.	691
Figura 344: Vía de la Costa a su paso por los concejos de Llanes, Ribadesella y Caravia (azul) y sus ramales (rosa): Al Este la Calzada de Piedrahita, al Oeste el ramal de Ribadesella a Arriondas y el más occidental el Camino Real del Fitu.	697
Figura 345: Vista del camino de acceso a la Griega.	703
Figura 346: Puente romano del Charcón.	704
Figura 347: Antiguo puente de la Llomba, Lue. Ramal hacia Lastres.	705
Figura 348: Calzada del Chisquillo.	707
Figura 349: Estela de Selorio. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 135.	710
Figura 350: Vía principal de la Costa (azul) y los ramales en el concejo de Colunga y Villaviciosa (rosa): al Este los ramales a Coceña y Carrandi y el de Colunga La Griega. Al Norte el ramal a Santa Mera y Lastres. Al Oeste el ramal interior de Villaviciosa a Gijón, y al Sur el acceso hasta Valdediós.	711
Figura 351: Altar consagrado a Fortuna de los Baños. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 73.	718
Figura 352: Vista reciente de la musealización de la villa de Veranes.	721
Figura 353: Vista de la vía principal de la vía de la Costa a su paso por el concejo de Gijón y Carreño (azul). En rosa los ramales a Lugo de Llanera y también el de Monteana.	724
Figura 354: Camino antiguo paralelo a la pista actual de La Cañada del Reguerón.	725
Figura 355: Descenso a Monteana, camino visible colmatado por la sebe en la cota 160 m.	725
Figura 356: Estela de Los Cabos.	726
Figura 357: Camino desde Campo Cimero a El Montín, dirección Brañes.	728
Figura 358: Tesorillo de Doña Palla. Imagen extraída de Mayo Viesca, 1969: 94.	731
Figura 359: Camino en la orilla Norte del río Nalón, al Norte del puente de Peñafior.	734
Figura 360: Vista de la vía principal de la vía Costa en azul. En rosa el ramal a Pravia y en amarillo la calzada de Lugo de Llanera a Lugo.	736

Figura 361: Trazado costero de la vía de la Costa a su paso por el concejo de Valdés (azul), y al Sur el ramal a Navelgas.	741
Figura 362: Miliario donde se puede leer “Antonini”. Museo Arqueológico de la ciudad de Braga.	742
Figura 363: Perfil topográfico de la vía de Lugo de Llanera a Lugo.	752
Figura 364: Perfil topográfico de la vía del Puerto del Trayecto.	758
Figura 365: Perfil topográfico de la vía del Puerto de Leitariegos.	760
Figura 366: Perfil topográfico de la vía de la Senda de la Culebra.	763
Figura 367: Perfil topográfico de la vía de la Mesa.	767
Figura 368: Perfil topográfico de la vía del Puerto Ventana.	770
Figura 369: Perfil topográfico de la Carisa.	775
Figura 370: Perfil topográfico de la vía del Puerto San Isidro.	778
Figura 371: Perfil topográfico de la vía del Puerto de Tarna.	782
Figura 372: Perfil topográfico de la vía de los Picos de Europa.	788
Figura 373: Perfil topográfico de la vía de la Costa.	804
Figura 374: Mapa general de calzadas romanas en Asturias.	805
Figura 375: Relación de tramos estudiados en cada calzada y la propuesta cronológica: I. Vía Lugo de Llanera- Lugo; II. Vía del Puerto del Trayecto; III. Vía del Puerto de Leitariegos; IV. Vía del Puerto de Cereizales o Serrantina; V. Vía de la Mesa; VI. Vía del Puerto Ventana; VII. Vía de la Carisa; VIII. Vía del Puerto San Isidro, Vegarada y Piedrafita; IX. Vía del Puerto de Tarna; X. Vía de los Picos de Europa; XI. Vía de la Cosa.	808
Figura 376: Relación de los tramos viarios estudiado en función de su posible adscripción cronológica.	809
Figura 377: Modelo de <i>viae glareae estratae</i> en Asturias.	811
Figura 378: Una de las cuatro monedas halladas en el Campamento del monte Curriechos fechada en el 25 a. C. Imagen extraída de Camino Mayor 2005a: 261.	837
Mapas de la vía de Lugo de Llanera a Lugo.	944- 951
Mapas de la vía del Puerto de Trayecto.	952 -954
Mapas de la vía del Puerto de Leitariegos.	955- 953
Mapas de la vía de la Senda de la Culebra o Serrantina.	957- 959

Mapas de la vía del Puerto Ventana.	960- 962
Mapas de la vía de la Mesa.	963- 966
Mapas de la vía de la Carisa.	967- 970
Mapas de la vía del Puerto de San Isidro.	971- 974
Mapas de la vía del Puerto de Tarna.	975- 978
Mapas de la vía de los Picos de Europa.	979- 985
Mapas de la vía de la Costa.	986- 998

Abreviaturas

A.A.C. Archivo Ayuntamiento de Caso

A.A.O. Archivo Ayuntamiento de Oviedo

A.C.O. Archivo Catedral de Oviedo

A.G.A.P.A Archivo General de la Administración del Principado de Asturias

A.G.S. Archivo General de Simancas

A.H.P. Archivo Histórico Provincial

A.N. H. Archivo Nacional Histórico

A.P.T. Archivo parroquial Tarna

B.N. Biblioteca Nacional

D. G. R. Dirección General de Rentas

R. A. H. Real Academia de la Historia

Nota: Todas las fotografías, gráficos y mapas pertenecen al autor de esta obra, excepto en las que se hace mención específica de su autoría.

Introducción

El avance del estudio de la red viaria antigua en los últimos años se ha producido principalmente en el análisis sobre la ingeniería constructiva, facilitando de este modo la identificación de nuevas calzadas romanas hasta la fecha no catalogadas. Hasta hace pocas décadas el estudio del viario antiguo en Asturias había sido analizado de forma parcial y poco profunda. Pese a este avance, aún son palpables las lagunas sobre su conocimiento. Así nace la idea de plantear esta Tesis Doctoral como el estudio unificador de lo conocido hasta el momento del inicio de esta investigación, con un estudio arqueológico que catalogase los restos conservados de las redes de comunicación a lo largo de la historia en el territorio asturiano.

Otras regiones atravesadas por el gran eje viario que conectaba *Tarraco* con las provincias menos romanizadas del noroeste peninsular, cuentan con trabajos recientes y sintéticos. Asturias adolece de una visión de conjunto en la que se analicen los restos arqueológicos que identifican el trazado de las vías con exactitud. Es por ello que planteamos en un primer momento este trabajo como una continuidad de un estudio previo realizado en el sector central de la región, en el que se registraron los restos viarios existentes de un tramo del ramal de *Lucus Asturum - Lucus Augusti*, que habían sido objeto de interés hace más de dos décadas (Álvarez Marrero, 1984: 867-878; Argüelles Álvarez, 2011).

La adecuación de la red viaria romana a la orografía y sus usos en siglos posteriores queda constatada en la mayor parte de los ejes viarios, cuya red siguió siendo empleada en buena parte hasta el siglo XVIII. Las calzadas romanas evolucionan desde las primeras fases de conquista de un territorio, proyectando su función con un fin militar y posteriormente administrativo y comercial. Indudablemente el diseño de la red viaria así como su construcción, se verán determinados por el proceso de Romanización de la zona en cuestión. Las comunicaciones romanas se muestran como un tejido que se aprovecharía de caminos naturales y prehistóricos, armonizándolos con nuevos ejes de comunicación en función de las necesidades.

Tal y como se ha definido en el II Congreso Internacional de Caminería Hispánica del año 1994 celebrado en Madrid:- *“la vía es la suma de los elementos que componen el camino, el caminante y su entorno”*, así como *.-“el estudio de las vías de comunicación, de su relación con el entorno geográfico y social y con los itinerarios históricos y literarios”*. Siguiendo esta definición, este trabajo se muestra como una herramienta que amalgama itinerarios históricos, restos arqueológicos, hábitats antiguos, estudios del territorio y análisis de fuentes históricas.

1. Contexto geográfico del estudio

El estudio que aquí se presenta se enmarca geográficamente en la región de Asturias. Ésta es una provincia de montaña situada al Norte de la Península Ibérica. Posee un litoral costero de 300 kilómetros de longitud con 50 kilómetros de anchura. Al Sur, muere en la cordillera Cantábrica que la separa del resto de España, mientras que al Norte llega hasta el mar Cantábrico. La cordillera Cantábrica, resultado de los empujes alpinos, crea una barrera natural que ha separado los territorios circundantes de Asturias condicionando las actividades económicas y sociales dentro de la región a lo largo de la historia.



Fig.1. Mapa general de España, con la provincia de Asturias resaltada.

El conjunto montañoso de Asturias está construido sobre un fragmento del llamado Macizo Ibérico, el cual ocupa la mayor parte de la mitad occidental de la Península Ibérica. Geológicamente hace 300 millones de años este territorio era una

cuenca sedimentaria compuesta por estratos de materiales que tuvieron como resultado un gran arco, dibujado por todas sus estructuras, llamado arco asturiano, cuyo núcleo se sitúa en Asturias. Durante el proceso de arrasamiento de dicha cordillera en la Era Primaria y Secundaria, el proceso de erosión continuó hasta la mediados de la Era Terciaria (Morales Matos 1982: 5-71).

Posteriormente, a lo largo del Terciario, tuvo lugar una fase compresiva consecuencia de la colisión de la placa ibérica con Europa, que dio origen a los Pirineos. Esta etapa se manifestó en Asturias por el desarrollo de nuevas fallas, algunas de notable longitud (como la falla de Ventaniella).

Los pasos de montaña por los que los romanos diseñarían las comunicaciones entre el sector cismontano y transmontano del *Conventus Asturum*, son rasgos heredados de la actuación de los sistemas glaciares desarrollados durante el Cuaternario. Tales unidades aparecen fragmentadas por collados o puertos, cuya altitud oscila entre los 1400 y los 1600 metros (Pontón, San Isidro, Pajares, Ventana, Somiedo o Leitariegos).

Otro factor relevante de la orografía asturiana, además de sus marcados accidentes montañosos, es que en cortas distancias de menos de 20 kilómetros, estas escarpadas cumbres van a morir al mar Cantábrico. Junto a esas montañas destaca la presencia de caudalosos ríos, que aunque de recorrido corto, han potenciado la erosión del marcado trazado de los profundos valles. Éstos, juntos a las rías, fruto del avance del mar al interior, han influido en el desarrollo del hábitat y en el trazado de la red viaria histórica.

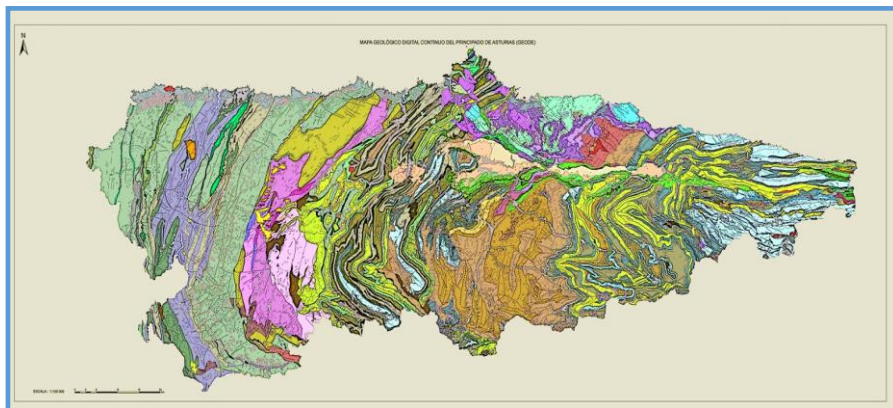


Fig. 2. Mapa geológico de Asturias

2. Estado de la Cuestión (Vías del Imperio Romano de Occidente)

Los enfoques teóricos publicados hasta la fecha sobre la red viaria del Imperio Romano, han permitido poder dibujar las comunicaciones de gran parte del territorio provincial imperial. En el caso de las vías de Italia son numerosos los trabajos publicados a nivel general y también específicos de una vía en particular. Por importancia debemos mencionar el estado actual de la investigación italiana desde donde partía el KM.0 de estas rutas. La más famosa de las calzadas romanas es la *Via Appia* y uno de los investigadores principales ha sido L. Quilici, aunque dada la relevancia e interés de esta ruta han sido numerosos los arqueólogos e historiadores interesados en esta primitiva calzada¹. Esta ruta fue construida en el siglo IV a. C. para comunicar la capital con la zona Sur italiana con Brindisi, el puerto más importante hacia el Mediterráneo Oriental y Próximo Oriente. La vía *Appia* se diseñó con el fin militar de poder abastecer desde Roma las tropas que luchaban con los samnitas, y cuyas comunicaciones mejoraron gracias a la calzada y al acueducto construido por *Apio Claudio Caecus* en los pantanos Pontinos (Quilici, 2003).

Actualmente la universidad holandesa de Radboud lleva a cabo un proyecto de excavación donde se analiza técnicamente lo que fuera la construcción de esta famosa ruta. Así mismo, el proyecto abarca la documentación de los monumentos funerarios emplazados a 7 kilómetros al Sur del centro de Roma, lo que antiguamente se denominó la milla 5^a y 6^a².

Otro proyecto holandés sobre la *Via Appia* es el que se dirige desde 2003 el Instituto de Arqueología de la Universidad de Groningen, que abarca el análisis arqueológico de la región de Pontine, incluyendo el tramo de la vía *Appia* que recorre este sector (Tol, de Haas, 2013: 149-161).

¹ Véanse también obras de: Uggeri, 1977: 169-202; Quilici Gigli, 1990; Buranelli, Le Pera, Turchetti, 2003).

² Proyecto iniciado en 2010 que aún carece de publicaciones. Dirigido por los Dr. E. Moorman, y Dr. S. Mols de la Universidad de Radboud, Nimegen (Países Bajos).

En este apartado debemos mencionar la obra de T. Wiseman de los años 70 y 80, donde analiza en profundidad la *Via Annia* completada en el 131 a. C. por el pretor *Tito Annio Rufo*. Ésta partía desde *Collegava Hatria* (Adria) recorriendo el arco adriático hasta llegar a Aquilea, tramo en el que se han documentado dos *mansiones*. Publica también trabajos sobre la *Vía Aurelia* (que se construye como continuación de la vía *Appia* en el año 252 a. C., pero hacia el Norte), y la *Via Aemilia Scauri*, ruta costera que prongaba la *Vía Aurelia*. Las obras del censor *Aemilius Scaurus* conectaban *Placentia* (*Piacenza*) y *Pisae* (*Pisa*), pasando por *Genua* (Génova) (Wiseman, 1969: 82-91; 1971: 27-32; 1989: 417-426).

La *Vía Claudia Augusta* ha sido analizada en detalle en varias obras de A. Alpago- Novello en la década de los años 70 (Alpago- Novello, 1972, 1979: 419-421, 1981:135-147). Actualmente esta ruta que comunica el valle del Po y el Sur de Alemania, ha suscitado gran interés desde que en 1990 se fundara el Centro Internacional de Investigación sobre la vía Claudia Augusta, lo que ha reactivado el interés por el estudio esta calzada (Pöll, 1995; 2005: 195-210).

En el caso de la *Via Flaminia* hemos de mencionar las obras de P. Bruchetti e I. Pineschi (Bruschetti, 1993: 167-172; Pineschi, 1997) y sobre de la *Vía Clodia* destacar el proyecto “Pilota” llevado a cabo actualmente desde el Estudio de Arquitectura Montuori por los investigadores P. De Rocchi, P. Gaspari y F. Montuori³. Para la *Vía Traiana* citamos el proyecto dirigido por V. Ferrari y G. Ceraudo que se centra el sector desde Benevento a Brindisi coordinado por la Universidad de Salento (Ferrari, 2008:67-70).

Es notable el continuado trabajo desde la década de los ochenta hasta fechas recientes de C. Calci sobre diversas vías del territorio italiano como es el caso de la *Nomentana*, *Tiburtina*, *Flaminia*, *Traiana*, o la *Via Tiberina*... (Calci, Messineo,

³ Información sobre el proyecto en <http://www.progettopilotaviaclovia.it/>

1990: 135-137; 1994: 260-262; Calci, Mari, 2003:175-209, Salierno, 1999: 12-19, Calci, 2012; Calci, Messineo, Scoppolo, 1985:143-144).

La bibliografía referente a las comunicaciones romanas en Italia es muy rica y podríamos dedicar un capítulo entero al análisis y evolución de las investigaciones de cada una de las calzadas romanas en ese territorio. Sírvanse estos ejemplos mostrados como una mínima parte de ello, pues nuestra intención es introducir el estado actual de la cuestión con algunas de las principales áreas del Imperio romano.

La obra pionera sobre calzadas romanas en *Britannia* es la de H. Laweslong de inicios del siglo XIX. Este trabajo analiza el Itinerario de Antonino y también la posterior obra del siglo XIV de Richard de Cirencester, posicionando por primera vez en el actual territorio el paso de cada vía por las actuales ciudades de la zona Sur de Inglaterra (Laweslong, 1836).

A esta obra le sigue el trabajo de T. Codrington publicado en 1903. Este autor analiza y documenta al detalle las principales vías en este caso de toda la isla, considerando cómo la más antigua de *Britania* la de Dover y Richborough a Stangate (construida en el 44 a. C.). Además, profundiza en otras como la calzada de Waltham o la de Erming a las cuales dedica cuatro capítulos (Codrington, 1903). Unos años después J. Ward publica un trabajo genérico sobre calzadas romanas en *Britannia* pero desde un enfoque diferente al que lo hubiera hecho T. Codrington. En este caso el autor se centra más en la composición estructural de las vías y sustenta sus trazados con la documentación, análisis de miliarios, puentes y otros elementos viarios; es decir da un nuevo enfoque a arqueológico al estudio viario (Ward, 1911).

I. Margary actualiza el estado de la cuestión y elabora el primer mapa digital viario donde se recoge el conjunto de las calzadas romanas de las principales ciudades de la *Britannia*, sirviéndole de base el trabajo de T. Codrington (Margary, 1973).

Una de las obras más recientes sobre las vías de *Britannia* la presenta H. Davies. Este autor corrige los errores aceptados hasta la fecha relacionados con estas antiguas vías, como es el caso de la calzada de *Londinium* (Londres) y *Noviogamus*

(Chichester). H. Davies emplea evidencias arqueológicas tales como el método constructivo y los hallazgos históricos del mismo contexto cronológico que la propia vía, para desarrollar desde el punto de vista de la ingeniería el significado de estas calzadas. Analiza de este modo la estructura, la durabilidad y mantenimiento de las vías, aportando innovadoras conclusiones no conocidas hasta la fecha (Davies, 2008).

Recientemente se ha publicado una monografía sobre las vías romanas de *Britannia*. Se analiza su estudio desde sus orígenes como posibles vías romanas, hasta sus posteriores usos y acondicionamientos en siglos medievales. Se dedica el final del libro a plantear nuevos trazados en el Noreste de Inglaterra y Suroeste de Escocia además de revisar el ya citado trabajo de I. Margary (Bishop, 2014).

En el caso de Francia la investigación viaria se remonta a finales del siglo XIX, donde en un escrito de la Sociedad de Ciencias de las Artes se dedican tres páginas a mencionar vagamente las vías romanas de Francia (V. V. A. A, 1878: 308-311). Medio siglo después se publica un trabajo de investigación centrado en el sector de las comunicaciones de la *civitas Aurelianorum*, es decir de la actual Orleans (Soyer, 1936).

Destacamos el trabajo de G. Thiollier-Alexandrowicz que aunque de manera un tanto vaga, menciona cada una de las vías de Francia según aparecen recogidas en el Itinerario de Antonino. De este modo plantea un posible trazado del mapa general viario, teniendo como eje de comunicaciones la ciudad de *Ludgunum* (Lyon) (Thiollier-Alexandrowicz, 1996 ; 2000). Otro trabajo de conjunto de las vías romanas francesas, es la más reciente aportación de G. Coulon (Coulon, 2007).

Trabajos más específicos sobre el estudio de una vía del territorio francés son el de P. Clément y A. Peyre sobre la *Vía Domitia* (Clément, Peyre, 1991; 2005) o sobre la *vía de Aquitania* que conectaba con la mencionada *Domitia* en Narbona (Passelac, 2010: 103-120). A. Philippe realiza un trabajo sobre la ruta que pasa por Saint Michel y Lavisco, en la costa Norte francesa (Philippe, 2006: 3-20). J. Desbordes se centra en la vía que atraviesa la ciudad de Limoges, es decir la vía que desde *Ludgunum* (Lyon), se dirige a la costa hasta *Mediolanum Santonum* (Saintes). Dedicó el primer capítulo de su obra a contextualizar las calzadas romanas, para en

los capítulos II y III entrar en un profundo análisis de esta vía valorando los elementos asociados (puentes, estructuras viarias, paisaje...). Para concluir, realiza una valoración general del resto de las principales rutas de la *Galia* (Lyon a Burdeos, Lyon a Poitiers, Lyon a Ahun, etc...) (Desbordes, 2010).

En la década de los 50 destaca el autor P. Salama, quien que ha investigado a cerca de la red viaria en Norte de África desde Marruecos hasta Egipto. Su pionera obra de 1951, ha sido la base para revisiones de los autores J. Desanges o E. Schneider. Otras obras geográficamente más específicas son las de N. Hammond o F. Corò. Estos trabajos han de ser completados con futuras investigaciones, pues aún existen grandes lagunas en cuanto al análisis viario en las provincias romanas de *Mauretania*, *Numidia*, *Africa*, *Cyrenaica* y *Aegyptus* y en especial de las más orientales (Corò, 1931; Hammond, 1967; Schneider, 1984; Desanges *et al.*, 2010).

En el caso en el que enmarcamos este trabajo, *Hispania*, citaremos cronológicamente los principales trabajos publicados desde finales del siglo XIX comenzando por E. Saavedra y Moragas. En su obra se propone una planimetría a escala 1:100000 de la vía de *Uxama* a *Augustobriga*. Se plantean trazados y ubicaciones de *mansiones* y se realizan dibujos de las propias vías (Saavedra y Moragas, 1789). Este trabajo ha servido de base para la “numeración” de las rutas de *Hispania* y ha inspirado a posteriores autores como por ejemplo de la obra de J. A. Abásolo Álvarez. Éste último, elabora la Carta Arqueológica de la provincia de Burgos y estudia la ruta la *Vía de Clunia* y varios miliarios de la zona. Por otro lado, analiza el problema al que los arqueólogos se enfrentan para fechar las calzadas abogando por la arqueología de la prospección para no caer en los métodos tradicionales, imprecisos en muchos aspectos para el análisis viario (Abásolo Álvarez, 1978; 1990: 8-20).

Precursor en el estudio viario de la zona del Duero es el trabajo de principios del siglo XX de B. Taracena Aguirre, quien años después elaboraría la pionera Carta Arqueológica de España (Taracena Aguirre, 1934; 1941).

J. I. Uriol realiza un interesante estudio de toda la geografía española sobre calzadas romanas en el siglo XVI. Aunque no aporta mucha información útil para

este trabajo que en estas páginas nos ocupa, pues no entra en detalle en el sector asturiano (Uriol Salcedo, 1986: 553-563).

J. M. Blázquez Martínez aborda el estudio de las comunicaciones hispanas en la península desde un punto de vista arqueológico e histórico, siendo su última aportación el estudio de la minería y las redes viarias, ponencia presentada en el XI Congreso Internacional de Caminería Hispana del año 2012 (Blázquez Martínez, 1997: 1-22; 2002: 493-502; 2008: 34-49; 2012).

Entre las obras generales que han servido como base de posteriores trabajos destacamos el trabajo de J. M. Roldán Hervás sobre el estudio de las fuentes antiguas aplicadas al análisis de la red viaria de la Península Ibérica. Su trabajo se publicó hace más de 30 años por lo que algunas teorías de su obra están obsoletas, aunque ello no hace que se le reste el valor de su trabajo (Roldán Hervás, 1971; 1973; 1975).

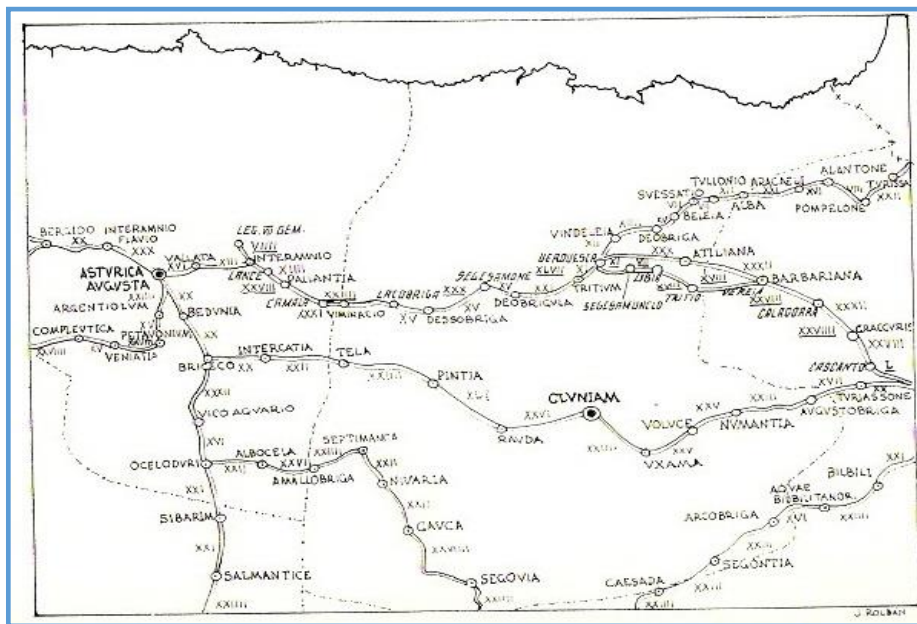


Fig. 3. Mapa de calzadas romanas del Norte peninsular de J.M. Roldán Hervás. Mapa extraído de: Roldán Hervás, 1975. Lám. IV.

Dicho autor ha actualizado y revisado el contenido de su obra que ha servido de base para publicaciones de otros autores; nos referimos por ejemplo al trabajo en el que él atribuye como copia moderna las Tablas de Barro de Astorga, a excepción de la número IV. Estas tablas recogen las distancias de las zonas de paso de las

siguientes vías: Tabla I: *Legio VII- Portus Blendium*; Tabla II: *Lucus- Iria* y *Lucus-Dactonium*; Tabla III. *Asturica- Emerita Augusta*; y Tabla IV. *Asturica- Bracara*.

J. M. Roldán Hervás posteriormente se desdice confirmando que todas sean falsas. Al respecto de esta investigación, últimos trabajos llevadas a cabo con las Tablas de Barro por el equipo de C. Fernández Ochoa, aportan novedades sobre su autenticidad empleando la técnica de la termoluminiscencia. Se puede afirmar que se trata de piezas auténticas cocidas entre el 227 y el 310 d. C. (Roldán Hervás, 2007: 332, 1973: 221-233; Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, Gil Sendino, 2012: 151-179).

Entre las publicaciones realizadas en los últimos años sobre vías romanas en la Península Ibérica, podemos mencionar los trabajos de J.J. García González sobre técnicas constructivas en la Ingeniería romana. Aborda cómo se construyeron las vías tanto en sus técnicas como materiales (García González *et al.*, 2010). En la zona valenciana destacan los estudios de F. Arasa i Gil (Arasa i Gil, 2007: 13-16, 571-572; 2008: 6-10; 2009: 341-381; 2010: 327-358; 2013: 163-202 y en el caso catalán la referencia más recientes es la tesis doctoral de P. de Soto Cañamanes (de Soto Cañamanes, 2010), o sobre el sector oriental catalán mencionar el trabajo de M. Flórez Santasusana, I. Rodá de Llanza (Flórez Santasusana, Rodá de Llanza, 2014: 247-262).

Es necesario mencionar sin duda las innovadoras propuestas de I. Moreno Gallo. Este ingeniero de caminos publica una densa bibliografía a nivel general sobre la técnica constructiva, así como más en detalle de rutas locales o regionales (Moreno Gallo, 2001:4-13; 2004a:28-35; 2004b: 40-52; 2004c; 2009a: 5-30; 2009b: 193-222; 2012). Debemos citar también a J. Rodríguez Morales con sus trabajos sobre caminos, innovaciones en las prospecciones viarias y fuentes antiguas en el sector central peninsular (Rodríguez Morales, 2012: 44-66; 2010: 3-20; 2007: 20-34; Rodríguez Morales *et al.*, 2012: 147-164).

En el caso del análisis de itinerarios documentados en fuentes antiguas, son importantes las aportaciones de autores como C. Parthey y M. Pinder, y años después

a J. Schnetz también dedicado al estudio del Anónimo de Rávena y la *Geographia de Guidonis* (Parthey, Pinder, 1860; Schnetz, 1940).

Del mismo modo hemos de incluir en este campo el excelente trabajo de E. Desjardins con un amplio repertorio de estudios de las fuentes clásicas, gran parte enfocadas a la Francia e Italia. Así como con otras obras más generales como es el caso del *Corpus Inscriptorum Latinarum*, y la Tabla de Peutinger que serviría de base a posteriores investigadores sobre esta materia, tales como O. Cuntz, M. Levi, L. Bosio (Desjardins, 1869, 1878; Cuntz, 1929; Levi, 1967; Bosio, 1983). En este estudio de las fuentes antiguas y en relación a la citada Tabla de Peutinger, debemos señalar a K. Miller, autor que reconstruyó la página relativa a *Hispania* (Miller, 1898; 1916).

Otros investigadores que han centrado en sus estudios en las fuentes antiguas y medievales y que han servido de base para la mayor parte de estos trabajos mencionados son las actualizaciones realizadas en la Edad Media en relación con el interés por las *Tabulae nova*, es decir las reediciones sobre la *Geographia* de C. Ptolomeo. Se publicaron varias obras que ampliaban el trabajo de C. Ptolomeo tal y como fue el caso de M. Martio y S. Münster en el año 1540, y posteriormente G. Galginani y G. Batista o V. Valgrisiun y M. Sessa entre otros autores (Martio, 1540; Münster, 1540; Galginani, Batista, 1558; Valgrisiun, 1592; Sessa, 1599).

En este ámbito debemos recordar el artículo de N. Espinosa Criado que plantea un estado de la cuestión respecto al plan metodológico empleado para el estudio de todas estas obras clásicas que han servido de base para el estudio viario (Espinosa Criado, 2010: 157-164).

Sobre publicaciones con un enfoque más arqueológico citaremos en primer lugar a R. Chevallier cuya obra sobre vías romanas del año 1972 ofrece un trabajo exhaustivo sobre la técnica constructiva de las calzadas romanas, aspectos en los que recientemente ha profundizado el anteriormente mencionado I. Moreno Gallo (Chevallier, 1997).

P. Sillières realiza un interesante trabajo sobre las comunicaciones en *Hispania* publicado en el año 1990. Sus obras sobre comunicaciones en *Hispania* son muy

extensas y novedosas. Mencionamos el caso de sus trabajos sobre a algunas de las redes viarias que aportan novedosos datos en el territorio andaluz (Sillières, 1981: 409-418; 1988: 17-22; 1990; 2009: 355-362).

Importante ha sido la obra del ingeniero C. Fernández Casado quien aborda un pormenorizado estudio técnico de las construcciones de puentes y acueductos (entre otros elementos), que se pueden asociar a las antiguas calzadas. Su obra se completa con diversos artículos publicados dilatadamente en la revista de Informes de la Construcción (Fernández Casado, 1968: 53-82; 1971: 45-84; 1973: 23-96; 1978a: 50-108; 1978b: 49-89; 1979a: 47-95; 1979b: 40-72; 1979c: 43-91; 1980).

Son numerosos los trabajos viarios que se centran en zonas geográficas más reducidas, coincidiendo normalmente con las provincias actuales. Sobresale el estudio de G. Castellvi sobre la *Vía Domitia* y el inicio de la *Vía Augusta* por el Norte. Ofrece una visión de conjunto de ambas rutas, así como los hallazgos arqueológicos asociados (Castellvi *et al.*, 1997). En el caso de Valladolid destaca el trabajo de A. Morillo Cerdán, donde estudia la calzada de Valderaduey y el puente que cruza la calzada fechado en el siglo I d. C., paso de la calzada de *Asturica Augusta* a *Caesaraugusta* (Morillo Cerdán *et al.*, 2010). Las vías de Albacete han sido estudiadas por G. Carrasco Serrano (Carrasco Serrano, 1998: 91-102); J. R. Vega de Torre analiza las comunicaciones en el sector cántabro del Besaya (Vega Torre, 1990: 431-442), y para el caso de la Rioja destacan las investigaciones firmadas ya hace un par de décadas por E. Ariño Gil y M. A. Magallón Botaya (Ariño Gil *et al.*, 1990:243-270; Ariño Gil, 1991: 243-262; Ariño Gil, Magallón Botaya, 1992: 423-455; Ariño Gil, Liz Guiral, 2003: 269-274).

Otras obras de referencia para el estudio que aquí presentamos son las de M. A. Rabanal Alonso. Este autor ha analizado las conexiones viarias castellano-leonesas con la zona astur. Ha descrito las posibles vías que comunicaban la zona de cordillera cantábrica, analizando los posibles vestigios que confirmarían su construcción en un contexto romano y ello ha sido muy útil a la hora de plantear cronologías constructivas en el sector transmontano (Rabanal Alonso, 1984: 137-154; 1995: 249-279). Este investigador ha estudiado en detalle la red viaria leonesa en el

mundo romano y su prolongación a siglos medievales asociada al camino de Santiago, así como sus conexiones con la zona portuguesa. Analiza el sentido y significado de los trazados de comunicación romanos, vinculándolos en un primer término a la conquista y anexión del territorio con de índole militar y político-administrativo. Realiza una primer identificación de aquella vías consideradas como principales y recogidas en itinerarios antiguos (Anónimo de Ravena, Tablas de Barro, la *Geographia* de C. Ptolomeo y el Itinerario de Antonino) (Rabanal Alonso, 1988; 1992: 165-170; 2003: 43-56; García Martínez, Rabanal Alonso, 1996: 273-296).

Las publicaciones de los últimos 30 años a nivel regional, no son muy abundantes, pero sin duda han sido nuestro punto de partida. El trabajo que abarca una visión global de las vías romanas en la región es la publicación de C. Fernández-Ochoa del año 1982, donde se dedica un capítulo a la descripción de las vías existentes en Asturias, dentro de un estudio más genérico que aborda todos los campos estudiados hasta la fecha sobre la Asturias romana. Es la primera investigadora en proponer un posible trazado de cada una de las vías (Fernández Ochoa, 1982: 29-62). Esta investigación ha sido reinterpretada en un artículo de reciente publicación que resume la obra de C. Fernández Ochoa con alguna actualización (González Álvarez, 2011: 171-192).

Una obra de referencia para el estudio que aquí se presenta ha sido el trabajo inédito coordinado por G. Quesada Alonso sobre “puentes históricos en la región”. Se realiza un detallado análisis de los puentes históricos asociados a las vías de once principales zonas de la región, analiza los orígenes, evolución y la problemática en torno la datación cronológica de la red viaria en la región en una documentada introducción. Incluso, cita algunas de las principales vías de comunicación asociando una descripción física e histórica de los puentes que jalonan cada una de estas vías (vía de Pajares, vía de Cangas de Onís a Oviedo, vía al Occidente por el interior, vía de los Picos de Europa, vía de Beza, Ventaniella y Arcenorio, vía de Tarna, vía de Vegarada, San Isidro y Piedrafita, vía de los valles de Teverga, Quirós y Trubia, vía de la Mesa y Somiedo, y las rutas del Narcea) (Quesada Alonso, 1993).

Hemos de mencionar los trabajos especializados en la zona geográfica de la región de Asturias. Una autora pionera es M. Álvarez Marrero, la cual hace un estudio de la vía de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti* y otro sobre el ramal transmontano desde *Lucus Asturum* hasta Gijón (Álvarez Marrero, 1984: 867-878; 1985: 509-516), recientemente revisada por nosotros (Argüelles Álvarez, 2011). Por otro lado, existen varios trabajos sobre vías romanas en la zona occidental (concejos de Allande, Tineo y Cangas del Narcea) estudiadas en profundidad por N. Santos Yanguas (Santos Yanguas, 1987a: 615-640; 2002a: 259-388). De gran interés pese al debate histórico al que se refiere, es necesario resaltar el trabajo asociado al recorrido por los Picos de Europa de C. Sánchez Albornoz, quien describe parte del tramo inicial de la vía de los Picos de Europa cuándo ésta fue recorrida por los vencidos de Covadonga en su huida a Cosgaya y Liébana (Sánchez Albornoz, 1972b). Éste mismo autor publica un trabajo sobre la vía de la Mesa (Sánchez Albornoz, 1972a), que posteriormente se completaría con la obra de C. Peyroux (Peyroux, 1992). La obra más reciente sobre la vía de la Mesa es la monografía de G. Mañana Vázquez de tres tomos. Aquí se que detalla la composición estructural tramo a tramo de la vía de la Mesa, combinando información geográfica, geológica y etnográfica, junto a un tomo de cartografía. Este mismo autor también dedica dos monografías más al estudio de otras dos vías históricas de la región como son la Senda del Arcediano y los caminos del concejo de Caso (vía por Ventaniella, hacia Infiesto....) (Mañana Vázquez, 1990; 2011).

En el manuscrito de F. Corteguera Vega de inicios del siglo XX conservado en la Biblioteca Jovellanos de Gijón, describe el trazado romano del tramo de vía desde Viabaño en Parres, hasta Covadonga, que formó parte de la vía romana de los Picos de Europa. Es una información muy genérica, pero confirma que en los inicios del siglo XX se documentaba aún parte de la antigua vía por la zona o día no visible (Corteguera Vega, s/f).



Fig. 4. Fotografía de Celso Gómez Argüelles. Paso por la senda de la Riega del Texu hacia Bulnes-. 27 de julio de 1921.

3. Estudios sobre fuentes complementarias (Toponimia y Epigrafía).

Otros trabajos complementarios para desarrollar este estudio han sido la obra de M^a. C. Bobes Naves dedicada a la toponimia romana en Asturias, muy útil para conocer términos que, aunque modificados con el tiempo, conservan un origen romano y por lo tanto informan revelan posibles asentamientos en su entorno próximo (Bobes Naves, 1961). Este trabajo se actualiza en el estudio sobre la “*lingua asturiana*” y el origen de la toponimia actual realizado por X. LL. García Arias (García Arias, 1995).

Respecto a los testimonios epigráficos destacan los trabajos de F. Diego Santos quien investiga sobre la epigrafía romana en Asturias. Las lápidas funerarias pueden indicar la presencia de un núcleo poblacional en el entorno en el que se halla. Otra evidencia relevante el hallazgo de cuatro Lares Viales asociados a la protección

de los caminos durante siglos romanos (Diego Santos, 1985; Santos Yanguas, 2012a: 173-184).

Al contrario que sucede en otras zonas de España, especialmente en el Sur, donde los trabajos histórico-arqueológicos del mundo romano son muy ricos, en esta región no ha sido hasta las últimas décadas del siglo XX cuando han comenzado las investigaciones científicas en este campo. Parece que los últimos años estamos viviendo una de las épocas de gran auge arqueológico gracias a descubrimientos obtenidos en la Tabacalera de Gijón, La Rúa de Oviedo, los castros o nuevos campamentos militares de la zona de Navia- Eo, entre otros proyectos.

4. Marco espacio-temporal

Este estudio pretende abarcar un territorio habitado por los astures transmontanos cuyos límites se extendían hacia el Sur hasta las montañas astur-leonesas, conocidas por los romanos como *Ivga Asturum*, donde cerca de Pajares habitaba la tribu de los *Saelinos*. Al Este y Oeste, los ríos Sella y Navia servían de frontera del terreno ocupado por los *Onnacos* y *Penios*, y por otro lado los *Albiones* y *Cibarcos* respectivamente, entre otras tribus que ocupaban en terreno asturiano.

Bien es cierto que dados los límites de la región en la actualidad, hemos traspasado en este estudio las antiguas fronteras romanas Este- Oeste del *Conventus Asturum*, ampliando el área de estudio a los nuevos límites de la geografía asturiana. Es decir hemos encajado el marco geográfico en lo que hoy día se conoce como comunidad del Principado de Asturias.

Conocemos bien esta organización territorial gracias a las obras de autores antiguos que mencionaron el territorio Astur. El primero en hacerlo fue C. P. Estrabón tal y como se documenta en la obra de C. Ptolomeo (*Geographia*, III, 4,12)⁴. También han sido relevantes las obras de L. M. Floro (*Epitome Rerum*

⁴.- *“Hacia la parte de oriente los kallaikoi limitan con los Ástoures y con los íberes y los demás con los keltíberes”.*

Romanorum, II, 33, XII)⁵ o Plinio el Viejo, quien cita 22 tribus astures habitando en el *Conventus Asturum* a la llegada de Roma (*Historia Natural*, III, 28)⁶.

El estudio viario no se puede estudiar específicamente como una zona aislada del resto del territorio circundante. Así pues para comprender mejor la estructuración viaria de Asturias, hemos estudiado aunque de formas más general la situación viaria romana en las provincias limítrofes, es decir León, Galicia y Cantabria. De este modo se ha podido analizar la continuidad de las vías existentes en nuestra región, pues es claro que servían de nexo comunicativo al territorio vecino. Así mismo hemos realizados estudios comparativos con otros casos constructivos de vías que discurren en una orografía montañosa similar a la de Asturias, como por ejemplo vías del Norte de la península, zonas inglesas, suizas e italianas.

Este trabajo de investigación exhaustivo dedicado a las vías catalogadas en Cantabria, León o Galicia ha permitido incidir en su conocimiento científico y plantear nuevas aportaciones y propuestas sobre trazado, cronologías o construcción viaria que se presentan en este trabajo.

En este estudio se han dividido el marco espacial en concejos, analizando el posible paso de las vías por éstos, y descartando algunos concejos por los que no pasaban. De este modo hemos centrado la atención en el estudio arqueológico de aquellos concejos por los que sí transcurrían posibles caminos antiguos, consultado la totalidad de las cartas arqueológicas disponibles de la región.

Hasta la fecha los estudios sobre arqueología del territorio en Asturias se han limitado al estudio del hábitat de los periodos prerromano, romano y medieval, en sus distintas manifestaciones (castros, villas, campamentos, poblados, torres...) (Gutiérrez González, 2006; 2010; Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2007; 2009; Fanjul Peraza, 2014; Fernández Mier, 1996; 2010; Orejas Valle, Ruíz del Árbol, 2010:

⁵ .- *“En occidente, casi toda Hispania estaba pacificada excepto la que baña el Océano Citerior y toca a las montañas de la extremidad del Pirineo. Aquí se agitaban dos pueblos muy fuertes aún no sometidos, los cántabros y los astures”.*

⁶ .- *“A continuación de ellos se hallan los veintidós pueblos de los astures, divididos en astures augustanos y astures transmontanos, con Asturica, una ciudad magnífica: entre ellos están los guri, los pélicos, los lancienses y los zoelas”.*

1091-1127; Requejo Pagés, 2014). Este trabajo quiere completar dicho análisis territorial, abordando, además el ámbito de las comunicaciones en el entorno del paisaje poblacional en este contexto geográfico e histórico.

Referente al marco cronológico en el que se contextualiza este trabajo, aunque se encuentra fundamentalmente enfocado a la red viaria en la Antigüedad y más concretamente al periodo de dominación romana; es clara la necesidad de recurrir a la documentación medieval y a los abundantes restos estructurales viarios posteriormente conservados en el territorio que aportan una valiosa y utilísima información en este trabajo. Ello exige que el marco cronológico, aunque centrandose en la Antigüedad, se haya ampliado al periodo medieval hasta consultar documentos de los siglos XIV-XV, como estudio complementario, a la vez necesario para su mejor investigación sobre su evolución, pues bien es sabida la reutilización de antiguos caminos.

Además, la escasez de información en las fuentes históricas y la pobreza informativa que aportan los tramos documentados en la región, hace que la datación cronológica absoluta en algunas vías sobre técnica constructiva sea dudosa, necesitando abrir el abanico cronológico hacia etapas históricas posteriores.

Por lo tanto, este trabajo analiza de forma exhaustiva y detallada las vías de comunicación que articulaban el territorio astur desde los primeros indicios de romanización: su conexión con otras regiones del *Conventus Asturum* y cómo se vio influida la organización territorial por las zonas de explotación minera, etc...

Tras las Guerras Cántabras de los años 29-19 a. C., la región sufrió la llegada de unos nuevos conquistadores que impusieron paulatinamente sus formas de vida así como su administración, y creación de nuevas estructuras, entre ellas calzadas que cambiarán la morfología del entorno y el desarrollo de los pueblos.

Las primeras incursiones militares dieron lugar al establecimiento de diversos *castra aestiva* y con ellos la construcción de una red viaria. Dicha infraestructura viaria del sector transmontano, parece poco desarrollada y elaborada, pero necesaria

para comunicar este territorio con los principales núcleos poblacionales, así como potenciar las explotaciones mineras romanas (Vicente González, 2009: 13-77).

Ya en el siglo I d. C. se aprecian cambios en la región astur. Durante estos siglos de adaptación a la nueva administración romana destacando las labores mineras realizadas por el Estado Romano, con el oro del Occidente asturiano como centro del esquema territorial local en época Alto- imperial. Los núcleos mineros del sector centro-occidental comienzan a ser explotados vinculados a una tímida red de caminos. Estas explotaciones mineras y las riquezas auríferas iniciaron su decadencia en los siglos II- III d. C. en favor de las minas romanas de la región de la *Dacia*, conquistada entonces para el Imperio (Santos Yanguas, 2011). Sin embargo, dichas vías continuaron siendo empleadas siglos después de la caída del Imperio Romano, es decir, durante los siglos de la Edad Media y Moderna.

5. Metodología

El estudio aquí planteado ha de entenderse como un trabajo de arqueología del paisaje, que pretende recomponer el contexto histórico de las vías de comunicación existentes. Habremos de poner en relación los hechos sociales con los espaciales, entrelazando la vía material y mental de los grupos humanos. Las vías de comunicación son un elemento fundamental para comprender el contexto histórico de todo un territorio, donde el paisaje es una parte esencial de su evolución económica y social. Teniendo en cuenta este concepto se ha desarrollado este trabajo de investigación.

Hay que tener presente que el paisaje es un medio que está en constante evolución y ello aumenta la dificultad de su restauración evolutiva, lo que hace que en ocasiones se caiga en el anacronismo, problema heredado del procesualismo al que deberemos hacer frente en la medida de lo posible (Orejas del Saco Valle, Ruiz del Árbol Moro, 2002: 287-312).

Para su correcta elaboración se ha desarrollado una metodología multidisciplinar utilizando toda la información que pueda proporcionar

documentación sobre la red viaria romana. Tras esta información se ha procedido a identificar los restos existentes *in situ*, analizando y prospectando sobre el territorio las propias vías antiguas; para conseguir así una descripción detallada de las vías (trazado, mantenimiento, registro arqueológico) (Folgueira Lombardero, 2008: 6). Está claro que los objetivos planteados para este trabajo han influido directamente en la metodología a seguir.

El primer paso realizado ha sido el estudio de enfoques teóricos existentes sobre calzadas del Imperio Romano, es decir analizada la bibliografía científica publicada al respecto, así como de trabajos científicos desarrollados por profesionales de la arqueología. Fase fundamental para obtener el registro arqueológico de referencia.

El criterio metodológico se basa en un estudio de recopilación de información multidisciplinar:

a. Fuentes Históricas: El capítulo primero de este trabajo muestra un pormenorizado análisis de las fuentes históricas (antiguas, medievales y modernas). En especial ha sido de mayor relevancia el Anónimo de Rávena (Arias Bonet, 2003), y las fuentes medievales recopiladas en las obras de A. C. Floriano Cumbreño y P. Floriano Llorente (Floriano Cumbreño, 1949a; 1949b; 1950; 1960; 1963; Floriano Llorente, 1968; 1991). El Archivo General de la Administración del Principado de Asturias, proporciona una documentación importante y actualizada sobre las reformas de puentes y vías (A.G.A.P.A., 1982). así como los trabajos del erudito G. M. Jovellanos y Ramírez (Jovellanos y Ramírez, 1948, 1953, 1967).

b. La cartografía: Es la base para estudiar la composición geográfica, geológica y toponímica de las zonas de interés. Esta herramienta ha sido el principal soporte sobre el que se ha plasmado la información resultante de este estudio, creando en último término un mapa digital a diferentes escalas de la red de calzadas romanas y medievales de la región.

El estudio del territorio se ha desarrollado examinando la cartografía histórica y actual existente de la región, desde la consulta de los más antiguos como la

descripción de la *Geographia* de C. Ptolomeo, o los detallados mapas de V. Tofiño y T. López Vargas, a los últimos mapas realizados por el Instituto geográfico Nacional y el centro de cartografía regional, todos ellos en diferentes escalas.

- Mapa provincial de Asturias. Escala 1.200000. Año 2004. Instituto Geográfico Nacional.
- Mapas topográficos de Asturias. Escala 1.50000 (Hojas 10, 11, 12, 13, 14, 15, 23, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80 81, 100). Año 2004. Instituto Geográfico Nacional.
- Mapas topográficos de Asturias. Escala 1.50000. Año 1941. Instituto Geográfico Nacional.
- Mapas topográficos de Asturias. Escala. 1.25000. Año 2012. Instituto Geográfico Nacional.
- Mapas topográficos de Asturias. Escala 1.10000. Año 1994-96. Centro de Cartografía. Consejería de Infraestructura, Política territorial y Vivienda del Principado de Asturias.
- Mapa de la ciudad de Oviedo. Escala. 1: 50000. Año 1865. Archivo Municipal de Asturias.
- Tabula II Europeae de C. Ptolomeo de Alejandría. Escala: 1:3500000. Ed. del año 1522. Cartoteca online del Principado de Asturias.
- Mapa de Asturias de T. López de Vargas. Escala 1:255000. Año. 1777. (López Gómez, Manso Porto, 2006: 298).
- Carta esférica de la Costa de Asturias. V. Tofiño de San Miguel. Escala 1:345000. Año 1788. Cartoteca online del Principado de Asturias.
- Plano ideal del Pueblo del Puelo y sus inmediaciones (Principado de Asturias). Año 1881. Cartoteca del Servicio de Geografía del Ejército. (<http://www.touspatous.es/index.php/mapas-planos-y-dibujos/877-plano-ideal-de-el-puelo-cangas-del-narcea-en-1811.html>).

El estudio de este territorio se afronta empleando varias escalas de análisis territorial, una visión detallada del paisaje a escala 1:10000, 1:25000 y 1:15000, y una visión de conjunto con escalas de 1:100000 y 1:200000.

c. Fuentes toponímicas: El estudio toponímico nos ayuda a comprender mejor, así como a afinar el planteamiento de su posible trazado. Empleamos como toponimia de base la recogida en los mapas ya citados de Asturias a escala 1:50000 y 1:25000 de los años 1941, 2004, 2012. Junto a ello se consultan los trabajos de M. C. Bobes Naves y X. LL. García Arias e I. Torrente Fernández (Bobes Naves, 1961; García Arias, 1995; Torrente Fernández, 1986: 75-88).

d. Fotografía aérea: En los últimos años se ha convertido en una herramienta necesaria para cualquier estudio del paisaje arqueológico. Permite el reconocimiento topográfico con precisión, así como la posición de enclaves arqueológicos o en este caso la documentación de los pasos viarios de una forma planimétrica fiel. Junto a esta herramienta también hemos hecho uso de los recursos online del Sig Pac, Google Earth, y el portal SIGNA. Estos servicios nos han servido en la búsqueda de información cartográfica, localización de coordenadas, medición de distancias y superficies, vistas cenitales y en perspectiva y el estudio del territorio en 3D.

Hemos empleado las siguientes ortofotos:

- Ortofotos del Plan Nacional de Ortografía Aérea (PNOA). Instituto Geográfico Nacional.
- Ortofotos del Vuelo Americano de los años 1945-46. Serie A. Instituto Geográfico Nacional.
- Ortofotos del Vuelo Americano de los años 1956-57. Serie B. Instituto Geográfico Nacional.

En las prospecciones se han utilizado de forma regular la cartografía y ortofotos. Se ha analizado el paisaje intentando detectar elementos asociables a restos viarios, ya fueran estructuras de caja, enlosados, puentes, taludes, etc... Una vez localizado un tramo a estudiar se tomaban sus coordenadas que posteriormente servirán para posicionar este punto en la cartografía SIG.

e. Registro arqueológico: Una vez delimitado el terreno a estudiar se han consultado las Cartas Arqueológicas depositadas en el Servicio de Patrimonio de la Consejería de Cultura, prestando especial atención aquellas cartas asociadas a caminos antiguos documentados y puentes. También se han consultado todas las cartas con referencias

a cronologías romanas tales como puentes, tesorillos, minas... que posteriormente se podrán en relación o no, con el paso viario. En concreto son 72 las cartas arqueológicas que catalogan restos de caminos antiguos en los diferentes concejos de la región.

El enfoque arqueológico de este trabajo viene dado por las prospecciones realizadas como complemento al apartado teórico. Otorgándole la justa importancia a toda la información obtenida de la recabación multidisciplinar, esta tesis no se entendería sin un planteamiento histórico-arqueológico. Un ejemplo fruto de estas últimas aportaciones arqueológicas, es el capítulo VII sobre la relación de los campamentos romanos en la región y nuestro estudio viario. El auge del conocimiento en los últimos años de la ocupación militar romana en Asturias, ha favorecido el poder interpretar de mejor modo aquéllas vías de posible uso militar, así como la relación existente con los recintos campamentales documentados (Menéndez Blanco *et al.*, 2013: 245-251).

f. Prospección: El reconocimiento del terreno ha consistido en la realización de prospecciones sistemáticas intensivas por sectores en todo el territorio asturiano. Aunque siendo estudiados todos los concejos en su conjunto, sólo se han prospectado zonas determinadas por donde habíamos delimitado previamente el paso viario. El reconocimiento se basó recorrer los caminos conocidos e identificar en el terreno de posibles restos atribuibles vías antiguas mediante la prospección intensiva. Se realizaron las anotaciones pertinentes descriptivas de cada sector, así como de elementos asociados de interés o de paisaje. Se complementó el trabajo con dibujos de apoyo y numerosas fotografías de detalle y generales de los tramos analizados, así como del paisaje circundante. En general sin poder ofrecer cronologías exactas dada la necesidad de poseer mayor información (Ruíz Zapatero, 1996: 7-20).

También se ha tenido en cuenta los testimonios orales de los lugareños de la zona, pues si conocieron el camino, existe o existió algún elemento asociado al trazado nadie mejor que ellos para orientarnos (Sacchi, Funes, Castro, 2009: 207-213).

g. Base de datos: Con esta información se elabora una base documental mediante una ficha modelo donde se vuelca la información plasmada previamente en el diario de campo. Esta ficha contendrá la información más relevante de los hallazgos obtenidos en las prospecciones, y serán incorporadas al capítulo descriptivo de este trabajo, que analiza cada una de las vías con el máximo detalle posible.

ZONA	
DIMENSIONES	Ancho:
	Largo:
DESCRIPCION	
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos-Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Fig. 5. Ficha modelo de registro durante las prospecciones

La información obtenida se ha recogido en una documentación escrita y cartográfica de los tramos en los que se conservan restos constructivos, incluyendo topónimos de la zona, yacimientos arqueológicos del entorno y perfiles topográficos que nos muestren la distancia entre los puntos, así como la altitud alcanzada en cada uno de ellos. Se completa la redacción con las particularidades de cada vía, así como una visión de conjunto de la red viaria en la antigüedad con las características generales propuestas para la datación cronológica y las conclusiones del trabajo de investigación.

h. Cartografía SIG: Por último, toda la información se plasma de forma gráfica en la base de datos SIG. Se elabora un mapa general de Asturias a escala 1:200000 con el conjunto de la red viaria estudiada en el trabajo. Por otro lado se elaboran mapas de detalle de cada una de las vías a escala 1:50000. Estos mapas reflejan el trazado detallado de la vía, y se indica que tramos se conservan en su posición original. A estos trayectos marcados de forma intermitente en el trazado viario, es a los que les

corresponde cada una de las fichas anteriormente citadas en las cuales se entra a analizar su estructura y composición. Acompañado del propio trazado de la calzada, se indican con diferentes figuras numeradas la representación de yacimientos, elementos estructurales u otras evidencias físicas que hemos considerado necesario poner en relación con las vías.

Con esta investigación se aportan nuevos datos al actual estado del conocimiento sobre las comunicaciones históricas en la regional asturiana. El estudio está compuesto por 7 capítulos, se ha estructurado en dos partes:

El primer capítulo es el resultado de haber consultado las fuentes históricas de los periodos históricos Antiguo, Medieval y Moderno. Así mismo se analizan las fuentes cartográficas de las diversas etapas históricas asociadas a la región de estudio. El segundo capítulo que complementa este bloque documental, es el estudio de la toponimia de la región, en especial aquellos topónimos de origen romano que pueden hacer referencia a nombre asociados con antiguas vías.

La segunda parte del trabajo consta de un primer capítulo central (III), que se subdivide en cada una de las vías principales que hemos documentado en el territorio. se describe de forma minuciosa el trazado principal de cada vía, dedicando las últimas páginas de cada vía a describir los principales ramales asociados al trazado principal.

Los títulos IV- V son junto con el III, los capítulos centrales de la investigación en los que se desarrolla el contenido más detallado de este estudio viario de la región y se muestran todos los datos recogidos que avalan la propuesta de los trazados viarios que aporta este trabajo doctoral. Ambas secciones se complementan describiendo la composición estructural y geográfica de las vías, así como su posible adscripción cronológica. El capítulo VI analiza la relación de las vías estudiadas en el trabajo, y los recientes hallazgos de recintos campamentales romanos, a cuyos estudios proponemos el hallazgo de un nuevo recinto campamental.

Finalmente se presentan unas conclusiones que valoran el conjunto de este estudio tanto en el acervo de documentación histórica, así como con los restos arqueológicos documentados en las prospecciones. Se adjunta un anexo cartográfico del viario histórico y un listado final de la bibliografía empleada.

6. Objetivos

Este trabajo analiza el estudio viario de todo el territorio de la *Asturia* transmontana, reconstruyendo su estructura, distribución y ordenación. Debido a la escasez de información documental hallada sobre la red viaria romana, así como la dificultad encontrada durante las prospecciones de poder datar los tramos identificados, ha sido necesario plantear un abanico cronológico más flexible que no acotase exclusivamente en análisis al mundo romano. Como consecuencia el estudio que presentamos se muestra como una monografía de conjunto sobre los caminos antiguos y los trazados de cada una de las rutas de la región, donde se han catalogado todos los tramos viarios antiguos existentes hasta la fecha.

Se propone un estudio pormenorizado para aquellos sectores que hemos documentado suficiente información, sobre cómo eran estas rutas desde un punto de vista arqueológico e histórico-orográfico, amén de saber qué utilidad tuvieron (comunicaciones con las minas, unión de núcleos poblacionales, zonas de tránsito a otras regiones...). Se valora el significado en su época, así como su perduración a través de los tiempos y posibles cambios en su propio uso. En otras ocasiones la escasez de información nos hace proponer el que para nosotros sería el trazado óptimo en función de todas las evidencias asociables a esa zona específica.

Con este trabajo se pretende llenar el vacío documental arqueológico existente respecto al estudio de la caminería antigua, pues la principal obra de calzadas asturianas en la región, como ya hemos indicado se remonta al año 1982 (Fernández Ochoa, 1982). A la vez, que pretendemos ofrecer una visión de conjunto de la red viaria romana en el sector transmontano. Las descripciones sobre los trazados son muy vagas y generalistas, pero se acompañan de evidencias arqueológicas y datos históricos. Existen otros estudios arqueológicos complementarios relevantes para la zona canguesa (Santos Yanguas, 2002a:259-387; 2000:423-453; 1987a:615-640), o

el sector central de la región (Diego Santos, 1978) y la cuenca del Nora en la (Requejo Pagés, 2014:511-529) entre otras publicaciones⁷.

Las numerosas las publicaciones existentes sobre las vías primitivas del camino de Santiago en Asturias confirman que tanto el paso costero como el del interior reutiliza la mayor parte de la red viaria romana. (Sanz Fuentes, 1992; 1994; Martín Duque, 2014: 233-249; Rodríguez Fernández, 2014: 3-11; Folgueira Lombardero, 2011: 127-139; Muñíz López, García Álvarez -Busto, 2005; Fernández Cid y Castaño, 1993; Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Ríu, 1949: T. II: 550).

Con las fuentes consultadas, publicaciones actuales y nuestras propias prospecciones, en algunas zonas donde la información de conjunto no es suficiente, se plantea la posibilidad de realizar alguna excavación con un corte transversal de las vías, para poder complementar en mayor grado la información recabada. Desafortunadamente, aunque hemos considerado necesaria la realización de alguna excavación para poder conocer la composición estructural de las calzadas, ha sido imposible dados los escasos medios económicos destinados a esta investigación, así pues, las conclusiones obtenidas son el resultado de las prospecciones y las intervenciones realizadas en épocas previas.

El mayor interés de este trabajo se centra en proponer que vías hubieron de existir en el mundo romano y corregir los errores cronológicos existentes que hasta fechas recientes mal atribuían gran parte de los caminos de piedra a la ingeniería de Roma. Así mismo, se propone una descripción detallada sobre las zonas de paso de cada calzada analizada.

⁷ Sobre estudios con una perspectiva histórico-geográfica y no arqueológica de la región, cabe destacar en primer lugar el trabajo publicado por P. Pisa Menéndez sobre los Caminos Reales de la región (Pisa Menéndez, 2000), también el trabajo que describe las vías romanas y medievales de la región desde un punto de vista turístico (Polledo Arias, 2003), y el trabajo de la red viaria y senderismo sobre algunos de los caminos históricos de la región de C. Sánchez Piñán, y B. Canga Meana (Sánchez Piñán, Canga Meana, 2009).

Se han analizado todos los informes y publicaciones existentes sobre intervenciones arqueológicas asociadas a esta temática de investigación en la región, abordando el registro arqueológico documentando, la composición de la técnica constructiva viaria en algunos sectores y considerando individualmente cada tramo para realizar una valoración de conjunto. Si bien es cierto que la falta de una actuación arqueológica en los perfiles viarios ha limitado en gran medida el poder completar los resultados obtenidos, se ha realizado un estudio lo más técnico posible de todos los elementos que constituyen el registro arqueológico viario.

Se pretende por tanto estudiar el medio físico para comprender los factores que determinaron la elección del diseño viario, así como el uso destinado. Se ha procurado ahondar en el papel que jugaría cada una de estas vías durante siglos posteriores gracias a la valoración en conjunto de otros elementos arqueológicos catalogados, contextualizando los yacimientos romanos y medievales en relación a la distribución viaria. Se relaciona la jerarquización del territorio y el papel de la organización del poblamiento.

BLOQUE I

Capítulo I: Fuentes históricas

Entendemos como fuente histórica cualquier resto material, documental u oral que puedan aportar alguna evidencia sobre los hechos históricos. La Arqueología parte de un estudio histórico pues no es posible concebir una comunidad social o un elemento material, sin el conocimiento preciso de contexto histórico. Es indiscutible que las fuentes de la arqueología son por definición materiales, pero conviene recordar que no todas las fuentes materiales son arqueológicas y que la ciencia de la Arqueología necesita de otras fuentes y ciencias que en estas páginas desarrollamos (Gutiérrez Lloret, 2001).

Para la preparación inicial del estudio arqueológico, las fuentes a utilizar deben ser analizadas, valoradas e interpretadas, siguiendo una metodología coherente. Además de apreciar el momento histórico de las mismas la relación con las circunstancias en que surgen o se elaboran. Es decir, en este caso, en un trabajo de caminos romano- medievales, son estas dos etapas cronológicas (Antigüedad y Edad Media), los dos periodos a los que les debemos dar más importancia la información extraída de las fuentes históricas que aporten datos a esate trabajo.

Por su puesto todas las fuentes históricas deben ser sometidas a una crítica objetiva para conocer los elementos que las componen y comprobar su veracidad. Para ello a partir de las hipótesis de trabajo que queremos contrastar se irán analizando y valorando las fuentes de forma individual, y en su conjunto, con el objetivo de crear en este proceso la construcción del contexto histórico.

La dificultad de estudiar una red de caminos antigua es que los trazados son polémicos y polivalentes a lo largo del tiempo. En ocasiones entrecruzan sus direcciones en una misma franja del territorio no discerniendo cual fuera la principal y cuales secundario. Los caminos mudarán su dedicación a lo largo del tiempo, transitando hombres, carros, ganados, mercancías y noticia. Por lo tanto, las interpretaciones en ocasiones serán hipótesis avaladas con la interpretación de toda la información recogida en las distintas etapas del estudio.

La investigación arqueológica se ayuda de otras ciencias como puedan ser la cronología histórica, la geografía, la paleografía, la diplomática, la numismática, sigilografía, literatura, epigrafía, etnografía, genealogía, filatelia, antropología, heráldica, iconografía y epistemología como auxiliares en cualquier investigación arqueológica.

Por otro lado, es necesario indicar que los testimonios que constituyen las fuentes orales y referencias escritas, sirven de complemento para mejorar el trabajo arqueológico, aunque no son por si mismas una fuente única ni fiable. Nos ayudan a plantear hipótesis que habrán de ser contrastadas y nos sirven de guía para la búsqueda de las fuentes históricas anteriormente citadas.

Otras fuentes en que se puede sustentar el trabajo arqueológico son las tradiciones de los pueblos, transmitidas de generación en generación, constituyen un gran aporte a la investigación histórica, así como los propios elementos arquitectónico-arqueológicos de cada lugar, entendiéndose como tales los obeliscos, edificios o puentes, sepulcros o arcos (siempre de más valor para la historia los más antiguos y mejores conservados en su estado original). De por sí, las fuentes de tradición oral no son un recurso cien por cien fiable, y aunque pueden orientarnos a encauzar la investigación, siempre será necesario contrastar dicha información.

En este trabajo hemos empleado además de las fuentes propiamente arqueológicas asociadas a restos viarios, las fuentes literarias antiguas, en concreto fuentes romanas relacionadas con información sobre trazados y legislación viaria. También de cronologías antiguas es importante analizar la epigrafía documentada en la región y en especial aquella que pueda incluir información ligada a dichas vías. En el caso la provincia de Asturias la mayoría de los epígrafes localizados, a su vez ayudan a confirmar la presencia romanizadora en zonas por donde se propone el paso viario. Los epígrafes que hacen referencia a los Lares Viales, por ejemplo, aportan mucha información sobre la zona de tránsito antigua así como el culto a dichos dioses asociados a la protección de los viajeros (Santos Yanguas, 2012a: 173-184).

Para la realización de este trabajo hemos necesitado profundizar al máximo en las fuentes documentales dados los escasos restos arqueológicos que hemos

hallado a la hora de realizar las prospecciones. Por ello acudimos a las fuentes literarias medievales (que detallamos en páginas siguientes). La diplomática asturiana nos ha ayudado a registrar algunas vías que pervivieron durante el medievo y cuyo origen era más antiguo. Son identificadas como antiguas o tardo antiguas en su mayoría por referencias asociadas a la toponimia romana (que en páginas posteriores explicaremos). Algunos escritos de estos siglos medievales aluden a su vez a posibles referencias en documentación más antigua, que desafortunadamente no ha llegado a nuestras fechas.

Así mismo las fuentes literarias del período moderno también han sido de ayuda pues en ella se recuperan citas de viajeros que recorren las vías de la región, como por ejemplo J. Villuga, de Meneses o G. M. Jovellanos, (éste último con las aportaciones más interesantes para este trabajo)⁸. En ocasiones indican el estado de los caminos y aluden a la antigüedad de dichos camino. Tanto las fuentes medievales como las modernas, aunque no de igual importancia que las antiguas, nos han ayudado a definir trazados en zonas donde la modernización ha destruido en su totalidad el arcaico viario.

Las fuentes geográficas medievales, modernas, así como las más recientes también han sido consultadas como complemento de las fuentes geográficas antigua. Ha sido interesante observar que red de comunicaciones se va reflejando en la cartografía, observando que trazados se mantienen, cuales surgen nuevos o cuales desaparecen, así como el acompañamiento toponímico de dichas vías han ayudado a complementar las propuestas de los trazados.

1. Fuentes Antiguas

⁸ Juan de Villuga. *“Los Repertorios de Caminos”*. Es una obra de publicada en 1546 donde se citan algunas rutas medievales y romanas de la zona leonesa, próximas a las rutas asturianas (Juan de Villuga, 1950); En la Edad Moderna destaca el *“Itinerario en el Repertorio de Meneses”*, en este trabajo se cita la ruta de Laredo a León, por Llanes, Villaviciosa y Avilés (De Meneses, 1576); O. Cotogno, lugarteniente del correo mayor de Milán, publicó en 1608 un trabajo que recoge un itinerario con todas las postas del mundo, con un total de 388. Este trabajo cita la vía de Astorga a Oviedo (vía de la Carisa). Además, podemos deducir que las postas en España estaban ubicadas cada dos leguas de distancia entre sí (Cotogno, 1601).

En el caso de nuestro trabajo de investigación ya hemos hecho referencia a la importancia de consultar fuentes literarias antiguas, en especial del mundo romano, como punto de partida del estudio viario. Desafortunadamente para este sector geográfico a estudiar, la información relacionada es escasa, otorgando por tanto más importancia en otras fuentes que si aporten nuevos datos al análisis en cuestión.

1.1- Fuentes epigráficas

En primer lugar, se examina la epigrafía romana documentada en la región. En el caso de las fuentes epigráficas de referencia son los trabajos de F. Diego Santos y de C. Miguel Vigil donde se recoge una extensa recopilación de epígrafes romanos en Asturias (Diego Santos, 1985; Miguel Vigil, 1887)⁹. Observamos, analizando estos y otros estudios de ámbito más concentrado, que se han hallado diversos epígrafes de posible asociación con rutas viarias, como pueda ser el caso del Ara consagrada a Octaviano en honor a Augusto (Isla, Colunga). En este caso se confirma la presencia romana en la zona, y su proximidad a los accesos de la vía costera denominada *vía de Agripa* (Miguel Vigil, 1887: 354).

En las excavaciones realizadas en Lugo de Llanera se halló una inscripción dedicada a los Lares Viales fechada en el siglo II d. C. Ha servido de base para el testimonio que propondría que el entorno de Lugo de Llanera es donde se emplazó *Lucus Asturum*, con una clara relación entre las *mansiones* de las vías y el culto a los

⁹ Bibliografía de referencia: Diego Santos (1960). Posibles inscripciones cristianas de época romana en Asturias”, *Valdediós*, 1960,13-19; Diego Santos (1963), *Romanización de Asturias a través de su epigrafía romana*. IDEA. Oviedo; Diego Santos, (1985), *Epigrafía romana de Asturias*. RIDEA. Oviedo; Diego Santos, (1993), *Inscripciones medievales de Asturias*. Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias. Oviedo; Diego Santos, (1993), *Inscripciones medievales de Asturias*. Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias. Oviedo; Fernández, (1966). Epigrafía cántabra. , *Altamira*, 111. 46-59. García de Castro Valdés, (2000), Nuevas piezas de arqueología cristiana en Asturias. *Arqueología y territorio medieval*, 7. 201-218; García de Castro Valdés, (2008), Textos y contextos de la epigrafía monumental en la Asturias altomedieval”. *V seminario Internacional del cultura escrita “Josepa Arnall Juan”*. Gerona. La Universitat; Manzanares Mir, (1951), Contribución epigráfica asturiana. *Archivum*, 1. Oviedo. 95-121, Manzanares Mir, (1960), *Contribución a la epigrafía asturiana*. II. Vol. Comisión Provincial de Monumentos, II. 81-176; Miguel Vigil, (1887), *Asturias monumental, epigráfica y diplomática: datos para la historia de la provincia*. Oviedo; Santos Yanguas, (2013), Muerte y ultratumba en las inscripciones romanas de Asturias. *Tiempo y sociedad*, 11. 62-148.

Lares Viales (Cid López *et al.*, 1991a: 163-170; 1991b; Santos Yanguas, 2012a: 173-184).

En el caso de Cornellana se hallaron dos fragmentos de una estela funeraria; la *estela de la hija de Talavo* muestra en la cabecera semicircular una cabeza femenina, claro recurso del arte romano. Por otro lado, se halló otra lápida funeraria en Ablaneda, a menos de 10 kilómetros de distancia de Cornellana. En ella se puede leer una lápida de *Flavio Cabarco*, de la familia de *Berisio* (Santos Yanguas, 1997a: 125-130).

En el sector oriental de Asturias, en Bodes (Cangas de Onís), se conserva un epígrafe que hace alusión a la bendición de los dioses romanos a los ciudadanos. La lápida *Reo Pecio Paramenco* es un sillar de piedra con las caras labradas hallada en Riosa. En Grases (Villaviciosa) el epígrafe hallado hace referencia a los *Lugones*, atestiguado en las inscripciones de C. Ptolomeo. Los dedicantes de esta inscripción son los *Luggoni Arganticaeni*.

Entre los principales epígrafes hallados en la región podemos citar además la inscripción en pizarra hallada en el castro de Pelou (a modo de *tabula censualis*), junto a la lápida de Júpiter en Aller (y otra en Gijón) (Villa Valdés *et al.*, 2006: 495-498; Santos Yanguas, 2014: 955-972). También el pedestal de *Gaius Sulpicius Ursus* (es un cipo honorífico hallado en Ujo), el epitafio de *Arus* hallado en el Castru del Picu Castiellu, o el epitafio de *Bodocena* encontrado en Belmonte de Miranda, (estaba en un dintel de una antigua casa). El Ara dedicada a la Fortuna “*Balnearis*” es un altar votivo encontrado en Gijón y la lápida dedicada a *Tabalieno* de Villaviciosa (Santos Yanguas, 2012b: 9-14). En Tineo se encuentra la Árula a *Evedutonio*, altar votivo cuya parte superior tiene forma de media luna y un epígrafe a los Lares Viales en Tineo, así como en Corao el epitafio sepulcral de *Voccareca*. En Mieres se documentó el ara de *Lucius Corona Severus* y el epitafio de *Flaus* en Godán (Salas), también, el epitafio de *Oculatius* en Piloña, el epitafio de *Dovidena* y el epitafio de *Postumus* en Cangas de Onís (Santos Yanguas, 2011a: 6-46; 2012a: 173-184).

1.2- Fuentes arqueológicas

No son muy abundantes las fuentes arqueológicas que aportan información sobre las vías romanas analizadas en este trabajo. No obstante, son varias las fuentes antiguas que más información pueden proporcionar a la hora de poder proponer el trazado viario antiguo en *Hispania* y en menor medida en Asturias (Rodríguez Morales, 2012: 45-66).

Conocemos las vías existentes durante el Imperio Romano gracias al Itinerario de Antonino. El único ejemplar conservado es una copia del siglo IV d. C., época del emperador *Diocleciano* (aunque posiblemente este trabajo es originario del siglo III d. C.). De las 372 vías que se recogen en esta fuente, 34 se refieren a la Península (Itinerario de Antonino).

Los Vasos de Vicarello son cuatro vasos de plata que describen la vía de Gades a Roma con 1841 millas romanas. Estos vasos proceden de Vicarello (Italia). La importancia de los vasos estriba en que constan las *mansiones* por donde había de pasar la ruta y su distancia, dividiendo el recorrido en 26 jornadas (Sánchez Sánchez *et al.*, 2013: 3-21).

Las Tablas de Lépido también conocido como el Itinerario de Barro, son cuatro tablillas datadas del siglo I d. C., con información sobre las vías del Noroeste peninsular. Citan *civitas* y *mansiones*. Existen autores que han señalado los diversos problemas que presentan las tablillas y dudan su autenticidad. Autores como J. M. Roldán o G. Arias Bonet las consideran falsas, pero otros investigadores como A. García y Bellido les dan total validez (Roldán Hervás, 1975; García y Bellido, 1975: 547-563; Arias Bonet, 1987). La última investigación respecto a estas cuatro tablillas llevadas a cabo por el equipo de C. Fernández Ochoa con la técnica de la termoluminiscencia, parecen haber demostrado su autenticidad (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, Gil Sendino, 2010: 151-179).

En estas cuatro tablillas de barro de color rojizo-ocre de unas dimensiones similares, en torno a 14 cm. por 12 cm., mencionan las vías de la *Vía Legione VII*

Gemina ad Portum Blendium (la Tabla I), partiendo de León tiene su final en Suances.

La Tabla II es la *Vía Asturica ad Emeritam Augustam* que unía Astorga con Mérida, la Tabla III es la *Vía Asturica ad Bracara*, de Astorga a y la Tabla IV la *Vía Lucus Augusti ad Iria* y la *Vía Lucus Augusti ad Dactionum*, es decir de Lugo a Coruña y de Lugo a un punto ubicado al Sur de Lugo.

Interesante ha sido el poder consultar el TIR, concretamente las páginas en las que aparece Asturias, que se divide entre la K-30 y la K-29. Se denomina el “Mapa del mundo romano”, inspirada en los primeros trabajos del geógrafo O. G. S. Crawford (1886-1957), quien consideraba que un buen arqueólogo debía saber ubicar con exactitud en un plano aquellos hallazgos ya registrados, para relacionarlos con el entorno que los rodeaba. Así pues, este mapa recoge principales hallazgos romanos, redes viarias, y otros datos como zonas industriales o topónimo. Dicho documento sería reeditado y ampliado *a posteriori*¹⁰.

1.3-Fuentes Legislativas

Otro tipo de fuentes que aportan una interesante documentación son las relacionadas con la legislación viaria por parte de los propios legisladores romanos, y posteriormente, por los reyes visigodos interesados en la conservación y mejora de la red viaria romana. Son notables el *Código de Teodosio*, el *Digesto de Justiniano* o la *Lex Visigothorum*, que aportan la legislación aplicada en este concepto durante el Imperio romano en regiones concretas, sin embargo, no se alude al sector Noroccidental de *Hispania* (Teodosio, *Theodosiani libri XVI cum constitucionibus sirmondanis*; Justiniano, *Codex Iustinianus*; *Leges Visigothorum antiquiores*).

¹⁰ Desde 1980 en España se desarrolla el trabajo en la Unión Académica Internacional encabezada por el profesor A. Balil Illana, incluyendo toda la información conocida desde la conquista romana en *Hispania* hasta el siglo V d. C. (TIR: 1991; 1993).

En este apartado no podemos dejar de hacer mención al pionero estudio de J. M. Roldán Hervás sobre la *Itineraria Hispania* y el análisis exhaustivo que realiza de las fuentes antiguas para el estudio en este campo arqueológico, como por ejemplo es el ya citado estudio de las Tablas de Barro o sus investigaciones sobre la *vía de la Plata* (Roldán Hervás, 1971; 1973: 221-223; 1975; 2007: 323- 340).

2. Fuente Medievales y Modernas

El *nomenclator* de las vías antiguas que se han estudiado está tomado del itinerario romano que se contiene en la *Cosmographia de Ravenna*, de autor anónimo, fechado en el siglo VII (aunque pero procedente de fuentes latinas clásicas del siglo III d. C). La descripción de este trabajo detalla el trayecto de dichas vías citando topónimos que no se han conservado, lo cual dificulta su ubicación en el territorio actual (Parthey, Pinder, 1860; Schnetz, 1940).

La diplomática Altomedieval cita vías antiguas en el territorio asturiano, interpretadas como antiguas gracias a los documentos con topónimos tales como *karrera, vía, calzada, strata, carrale....*

Los principales trabajos consultados sobre la posible existencia de viarios alto- medievales en siglos (VIII-XV¹¹) han sido principalmente de escritos

¹¹ Listado de publicaciones consultadas sobre diplomática medieval: Benito Ruano. (1992). *Colección diplomática del Archivo del excelentísimo Ayuntamiento de Avilés (siglos XI-XV, 1155-1495)*. Avilés; Caso Fernández. (1983). *Colección documental sobre la catedral de Oviedo I. 1300-1520*. Gijón; Fernández Conde. (1971). *Libro de los testamentos de la Catedral de Oviedo*. Iglesia Nacional Española. Roma; Fernández Conde, Torrente Fernández, Noval Menéndez. (1981). *El Monasterio de San Pelayo de Oviedo: historia y fuentes*. Oviedo; Floriano Cumbreño. (1949a). *El monasterio de Cornellana. Cartulario, índices sistemáticos y referencias documentales*. Oviedo; Floriano Cumbreño. (1949b). *Diplomática española del período astur: Estudio de las fuentes documentales del Reino de Asturias, 718-910*. Tomo I: Cartulario crítico. Primera parte: desde Pelayo a Ordoño I. Oviedo; Floriano Cumbreño. (1960). *Colección diplomática del monasterio de Belmonte. Transcripción y estudio*. Oviedo; Floriano Cumbreño. (1963). *El libro Becerro de la Catedral de Oviedo*. Oviedo; Fernández Rodríguez. (1996). *Documentación de la Catedral de Úviéu (siglo XIII)*. Oviedo; Floriano Llorente. (1968). *Colección diplomática del monasterio de San Vicente de Oviedo. Parte I (años 781-1200)*. Oviedo; Floriano Llorente. (1991). *Colección Diplomática Monasterio de San Vicente de Oviedo. siglos XIII-XV*. Oviedo; García Larragueta. (1962). *Colección de documentos de la catedral de Oviedo*. Oviedo; Miguel Vigil. (1889). *Colección diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*. Oviedo. Ed. facsimil de 1991; Mínguez Fernández. (1976). *Colección Diplomática del Monasterio de Sahagún (siglos IX-X)*. León; Rodríguez Díaz. (1995). *El Libro de la Regla Colorada de la Catedral de Oviedo*. RIDEA. Oviedo; Rodríguez Villar. (2001). *Libro de la Regla del Cabildo (Kalendas I). Catedral de Oviedo*. Oviedo; Sanz Fuentes, Ruíz de la Peña Solar. (1991). *Colección diplomática del*

conservados en la Catedral de Oviedo y del monasterio de San Pelayo de Oviedo. Entre las principales obras de referencia debemos mencionar los trabajos de A. C. Floriano Cumbreño: “Libro del Monasterio de Cornellana”, “la Diplomática del Periodo Astur”, “la Colección del Monasterio de Belmonte” o “el Libro Becerro”. De la obra de P. Floriano Llorente son diversas sus publicaciones que estudian documentos antiguos de la Catedral de Oviedo como son las dos monografías sobre “Colección diplomática del monasterio de San Vicente de Oviedo” divididas en dos partes (parte I años 781-1200 y parte II siglos XIII-XV).

También hemos consultado otro tipo de documentos que aluden a vías asturianas, hoy día conservados en el Archivo de Avilés, en el Monasterio de Sahagún, o también otros escritos archivados en el ya citado Monasterio de Belmonte.

No son muchas las búsquedas registradas en las fuentes literarias medievales relacionados con calzadas antiguas en Asturias, aun así, los datos hallados nos ayudan a afianzar y complementar las propuestas de trazado viario en aquellos sectores en donde el trabajo de campo no aporta dato alguno.

2.1- Jovellanos en la Edad Moderna

Dedicamos un epígrafe especial a la importante figura del gijonés de G. M. Jovellanos y Ramírez. Uno de los trabajos más importantes escritos en la Edad Moderna sobre viajes y caminos en Asturias, son los Diarios de este autor. Esta obra constituye un apasionante trabajo descriptivo tanto por el valor de las noticias como por la singularidad del género utilizado. Aunque para nosotros el aspecto más interesante son las descripciones de sus viajes por Asturias. Descripciones en ocasiones con austeras anotaciones asépticas y sistemáticas sobre fechas, lugares y hechos, detallando el aspecto del camino, zona de paso y composición o antigüedad

monasterio de Oviedo I (siglos XIII-XV). Oviedo; Sanz Fuentes et al. (1997). El Hospital de San Juan de Oviedo en la Edad Media: Nuevos documentos para su historia. Oviedo.

en ocasiones. G. M. Jovellanos y Ramírez no cree a que la romanización hubiera penetrado en todos los rincones de la región. Sin embargo, descubrió a través de la toponimia de la región relaciona los orígenes latinos de muchos de los nombres actuales valorando que sitios su pudieron ser romanizados.

Es una obra que refleja los avatares de una España en desorden. Los nueve primeros cuadernos fueron requisados al ser detenido en 1801. Sus nueve diarios engloban los viajes realizados por este autor desde 1790 a 1801. En los diarios del I-VII recoge diversos viajes por la provincia. Por ejemplo, en el primero del año 1790, recorre el trayecto de Gijón a Covadonga, en la conocida vía romana de los Picos de Europa. También en este diario deja constancia escrita de la vía por Gijón, Oviedo y Avilés, así como desde la capital asturiana hasta Valdesoto. En el diario V recoge abundante información de la vía transmontana de la Plata (vía de la Carisa), durante su viaje por Pajares que partió desde Gijón. En el tomo VI se dedica un capítulo a la expedición de Gijón a Tineo y nuevamente recorre el camino a Covadonga.

En sus diarios se dan descripciones muy minuciosas sobre el paisaje que ve, nuevas estructuras que le llaman la atención, gente que conoce por el camino. También acumula información de diversos viajes realizados fuera de la provincia (Jovellanos y Ramírez, 1915).

2.2- Las alusiones viarias en las citas históricas

I.- La Vía de Lucus Asturum- Lucus Augusti

La vía de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti*, es una de las principales rutas de la región. Como observaremos en capítulos posteriores conserva algunos trazados del vial más primitivo que nos han ayudado a analizar su composición. Esta vía comunicaba desde la capital transmontana Lugo de Llanera con Lugo. Su dirección centro occidental facilitaba el acceso a todo el sector Oeste de la región donde se registra mayor romanización a través de castros romanizados y en especial numerosas explotaciones mineras de época romana. Esta vía conectaba en Lugo de Llanera al Sur con la denominada *vía de la Carisa*, una de las mejores estudiadas en la región, y más comúnmente denominado el *Ramal Transmontano de la Plata*

(Roldán Hervás, 1985, 2007:323-340; Rabanal Alonso, 2003; Camino Mayor et al, 2015). Ambas cobran relevancia por ser las únicas calzadas citadas en el Anónimo de Ravena¹².

El Anónimo de Rávena es la obra que aporta mayor información relacionada con las *mansiones* emplazadas al paso viario. Éstas serán referencias para describir y proponer el trazado viario (González y Fernández Valles, 1956: 287-301, Arias Bonet, 2003). El Anónimo de Rávena ser considerada como manual de referencia junto con el Itinerario de Antonino para identificar viarios antiguos. Si bien es cierto que ésta última obra recoge 34 viales con parte de su recorrido en *Hispania*, aunque escasamente mencionado el sector noroccidental (Roldán Hervás, 1975: 19- 22; Vicente González, 2012: 25).

La capital, *Lucus Asturum*, es mencionada por C. Ptolomeo en su obra *Geographia* en el siglo II d. C. junto con otros topónimos de enclaves romanos cercanos¹³. Esta información se completa con el epígrafe documentado de Los Lares Viales en Lugo de Llanera y el registro arqueológico de las excavaciones realizadas en dicho emplazamiento (Cid López, 1998: 187-202; Cid López *et al.*, 1991: 163-170).

El trazado aludido se menciona en las siguientes referencias textuales:

.- *“Item dedit hereditatem quam comparavit in S. Maria de Valsera, cum parte ipsius ecclesie item dedit unum pratum qui iacet in illa calzada”*¹⁴. Se refiere a la iglesia de Sta. María de Valsera, delante dela cual pasa esta vía, al tramo de vía que iba desde La Caleyona hasta Las Regueras.

.- *“... la karrera antigua que pasaba cerca de Sta. Maria de Lugo de Llanera y de Pando”*. Este es el tramo inicial de la vía que nace de la finca “La Castañera”,

¹² Recogido en el trabajo Miliario Extravagante: www.gonzaloarias.net.

¹³ Sobre la obra *Geographia* , remitimos a las pp. 82 de este capítulo.

¹⁴ Citado en Rodríguez Villar.2001. fol. 63 v. (1235?).

en Pando, según se recoge en un documento del año 1147 (Floriano Llorente, 1968: 368-369).

.-“...illum caminum de Fonte Aurea... i per illo otero de ambas vías”, cita del año 1229, posiblemente se relaciona con el tamo de la ruta desde Navelgas hacia la costa, donde cruzaría la vía costera (doc. 967) (Mínguez Fernández, 1976).

Otras dos referencias hechas por el propio rey Alfonso IX, en el año 1222 sobre el camino que desde Tineo se dirigía al Norte pasando por Navelgas, y el Monasterio de Obona son las siguientes: .-“... amenaza a todo aquel que osara desviar a los peregrinos a Santiago de su pola de Tineo y Obona...”, y .-“...quod caminus qui vadit de Sancto Salvatore ad Sanctum Iacobum, vadat per populationem, meam de Tineo deinde per predictum Monasterium de Obona” (V. V. A. A, 2012).

Una variante de este camino de Oviedo a Grado se realizaba por Felechés y San Claudio en vez de por Las Regueras. De este ramal son varias las citas recogidas: Una de las más antigua que menciona este camino es del año 1078 donde se recoge la dirección de la vía cerca del castro La Planadera hacia Felechés: .-“...strata antiqua...” (Floriano Llorente, 1968: 57).

Del año 1057 y en referencia a un carril antiguo cerca de Colombi podemos leer: .-“Colombi... usque in rivulo Maya sursum per illa karrale antigua” (doc. XVII) (Floriano Llorentes, 1968).

En el año 1114 leemos otro texto que alude a la vía cerca de Felechés: .-“... Uiam antiquam” .-“... de parte de Felectas” y cerca de.-“riuulum de Magia” (Floriano Llorente, 1968: 257) y del año 1286: .-“...Camino publico que ue para sant Coyo et para otras partes.... A parte de santa María del campo...” (Miguel Vigil, 1991: 253).

En el siglo XIII las fuentes siguen citando dicho camino cerca de San Claudio: año 1286: .-“.... Camino publico que ue para sant Coyo et para otras partes.... A parte de santa María del campo....” (Miguel Vigil, 1991: 67). .-“camino

publico” (Martínez Vega, 1991: 442).-“*camino viello...*” (Ruíz de la Peña Solares, 1993: 609).

En el siglo XVI se hace referencia a la vía cuando se menciona un pontón que por aquel entonces se estaba construyendo en el camino de Las Mazas a San Claudio¹⁵.

En el siglo XIX confirmamos que el camino sigue en uso gracias a la referencia hallada en el diccionario de Madoz, que hace referencia del paso de esta ruta por San Pedro de Nora: .-“... *un camino que dirige a Oviedo, el cual desde el concejo de Grado por la parr. de Udrión de O. á E. atraviesa por el río Nalón por medio de la referida barca, y hasta que enlaza con la carretera de Grado a Oviedo es bastante malo*” (Madoz Ibáñez, 1985: 257).

II. Vía del Puerto del Trayecto

La vía del Trayecto comunicaba la *Asturia cismontana* con la *transmontana* a través del puerto del Trayecto. El topónimo “trayecto” hace referencia a su posible uso ya en época romana dado el origen de su topónimo que describiremos en el capítulo de toponimia de este trabajo.

.-“*Via que venit de ordial por petra fita...*” es una cita que se recoge en un documento medieval que menciona un camino que pasaba por Piedrafita (Floriano Cumbreño, 1950: 26).

.- “*Per illam viam de illa petra...*” hace referencia a el trayecto de la vía toma rumbo a Noceda, fechada en el siglo XII (Floriano Cumbreño, 1950: 35).

.-“... *In illa strata qui discurrit de Prada*”, es una referencia del paso viario en el cruzaba de los castros de Las Torres en Vega de Castro (Cibuyo) y Acio (Floriano Cumbreño, 1950: 36).

¹⁵ A.G.A.P.A. Sig. 1. .-“... *calzadas y ponton y sangraderas desde Las Mazas asta el pueblo de Gallegos*”. Año 1580.

.- *“Per illam viam qui discurrit de Abanella”*, es el tránsito por el actual Abaniella, en Pola de Allande, transcurría la vía posiblemente en dirección San Chuis (Floriano Cumbreño, 1950:71).

En la Edad Moderna documentamos una referencia del siglo XVIII que cita un gran puente de piedra en un camino recto hacia tierras de Galicia y Bierzo, y que en el año 1778 necesitaba una reparación, al igual que los puentes de Bimeda y Ponticiella¹⁶.

Respecto a los ya citados *Diarios* de G. M. Jovellanos y Ramírez, sabemos que este erudito recorre la calzada el 21 de Octubre de 1796 desde Corias hasta Salas, aunque cita los principales pueblos a su paso de todo el recorrido, haciendo solamente referencia del cansancio del viaje dado el mal estado de todo el camino, no da ningún detalle técnico de la calzada. Los pueblos de paso hasta Tineo fueron los de: *.-“primero, Corias, Retuertos y La Rubia; segundo El Puelo de Tevongo; tercero Carril, Arganza, La Llama; cuarto, Mirallo; quinto, Gera, San Martín de Simproniana; sexto, Santiago, Quintanilla, el Fuejo, Nourón (aquí comimos), Piedrafita; séptimo, Tineo, ...”* (Jovellanos y Ramírez, 1915: 321).

Unos años más tarde P. Madoz Ibáñez menciona el antiguo puente de Tebongo, en el paso viario: *.-“...antiquísimo puente de dos arcos, el uno de estos muy elevado”* (Madoz Ibáñez, 1984: 406).

II. Vía del Puerto de Leitariegos

La vía de Leitariegos llegaba a Cangas de Narcea desde el puerto de Leitariegos. Hemos encontrado solamente una fuente medieval que mencionaba el camino en torno al castro del Castiello, próximo a Naviego: *.-“... Strata de can maiore”* (Floriano Cumbreño, 1950: 51).

¹⁶A.G.A.P.A., 1788, f. 170, vol. 14 ab-1778. f.28, v.23 nov 1778: *.-“El Alférez mayor expone la necesidad de reparación del puente de piedra llamado de la Fondera, en el c. de Cangas de Tineo, tras mencionar lo propio en relación a los de Bimeda y Ponticiella”*.

Sobre el puente de Bimeda, asociado al antiguo paso viario, se recoge una cita del siglo XVIII donde se alude a su reconstrucción y que tal y como se indica, al menos existía en el año 1582 según la referencia escrita. Será en este año 1582 cuando el alcalde mayor de Cangas de Tineo solicita a la ciudad de Oviedo pagar 3850 maravedís para el “edificio” del puente¹⁷.

En Limés se ha catalogado otro puente antiguo, emplazado en el paso viario del cual F. Martínez Marina reseña: .-“...puente antiguo sobre el río Luiña; y otro en el sitio y casa que llaman de La Puente; y otro que llaman de Ardalid por el paraje y casa de este nombre...” (Martínez Marina, 1802: 12).

De la vía del puerto de Leitariegos hemos documentado un ramal, del cual se conserva una cita que indica una ruta que de Cangas de Narcea iba a Tineo atravesando Arganza hacia Perlices: .-“*Per illa via que vadit pro ad semelione usque in bobias totum istud est de Perluces*” (Floriano Cumbreño, 1950: 80).

IV. Vía del Puerto Ventana

Sobre esta vía no podemos citar ninguna referencia del periodo ni Alto ni Bajo Medieval pues no la hemos hallado. La primera cita literaria documentada asociada a la que comunicaba tierras leonesas desde a través del puerto Ventana se recoge en el siglo XVIII. Esta vía que comunicaba tierras leonesas desde a través del puerto Ventana como decimos es citada en el año 1752, en el viaje realizado al Regente de la Real Audiencia, D. Isidoro de Gil de Jaz, por Marcos de Vierna: .-“...*Vista y reconocimiento de los caminos, desde la ciudad de León, hasta la de Oviedo, y villa de Gijón, en el principado de Asturias, que pasan por los tres puertos, de Venatana, Pajares y San Isidro*”, redactado por D. Marcos de Vierna en noviembre de 1752, es una breve descripción del sector donde se cruza estos caminos tal y como se observa en un croquis perteneciente a esta misma obra (Pisa Menéndez, 2000: 247; Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 251-255).

¹⁷ A.G.A.P.A. fol. 114 del año 1582. .-“...*junto a los puentes de “Balsagra”, Tebongo, y Onón.... Una provisión inserta en un mandamiento del Alcalde Mayor de Cangas de Tineo*”.

M. de Vierna¹⁸ realizó apuntes sobre la estructura, composición y paso de varios caminos de comunicación entre León y Oviedo y Gijón en el mismo año que G. M. Jovellanos recorriera la vía.

En el año 1789 T. López de Vargas indica que el paso por Proaza al puerto Ventana era el único en ese momento que permitía el paso de carros: *.-“es el Camino Real muy frecuentado para Castilla por el Puerto de Ventana, y tan franco que los demás coches que pasan de la Corte a Oviedo por dicho puerto y ese valle pasan”* (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 251).

Esta descripción de M. de Vierna y T. López se complementa con las notas de G. M. Jovellanos y Ramírez quien transita la ruta en junio de 1792 (Jovellanos y Ramírez, 1953: 250-251). Parece que anduvo por un ramal secundario que cruzaba Perueño, del cual indica que era un mal camino que no reunía las características típicas de un Camino Real principal.

V. Vía Serrantina o del Puerto de Cereizales

Cerca de la Peña Escrita, jalonando la vía se documentó una inscripción fechada el año 882 d. C.. Es citada por G. M. Jovellanos y Ramírez y también por el Padre Risco: *.-“In era DCCCCXX, fuit facta via renavdo Froila qvm q ri ago”, .- “En la era 920 (año 882) fue hecha la vía por Renaudo, Froila con Quiriago”* (Romney, 1839; García de Castro, 1995: 92-94).

Sabemos que en 1779 se solicitaba el urgente arreglo en el puerto de Somiedo de caminos y puentes, pues en esa fecha estaban en muy mal estado. Queda constancia de cómo habrían sido las reformas de los puentes de Escobio de las Abejas, San Pedro de la Riera y el de Pola de Somiedo. Restaurados en fechas similares a los de Grado y Olloniego, así como los leoneses de Luna, Domingo Flóres y Villarente. A fines de siglo volvía a pedirse el acondicionamiento del camino y puerto, pues Somiedo se convierte en una vía indispensable de mercancías como madera, piedra y carbón (Cadiñanos Bardeci, 2008: 66).

¹⁸ Depositado en la Real Academia de la Historia en los papeles de Martínez Marina. 9/6038, Nº 7.

VI. Vía de la Mesa

La Calzada de La Mesa más comúnmente conocida por El Camino Real de la Mesa, es una vía que desde los tiempos del emperador Augusto hasta principios del siglo XIX d. C., unía la meseta con Gijón. Esta vía fue descrita por C. Sánchez Albornoz¹⁹.

En un documento del siglo XII se cita el paso de la calzada por Ablaneda, al Sur de Salas: *.-“Per illa carrera maiore qui vadit ad Aulaneda”* (Floriano Cumbreño, 1950: 81).

En el escrito que recoge las condiciones matrimoniales de Maria Assuriz del año 1156 se alude de forma indirecta (pues no es el tema principal del texto), a una vía que llegaba a Gijón, calificada como *.-“carrera antiqua”* y más exactamente: *“...Que vocitant vega un alfoz de Gigion, iusta flumen de zurith; ... ex una parte per illa carrera antiqua...”* (Floriano Llorente, 1991: 405).

Zona de Santo Adriano:

El ramal del Este que parte desde el puerto de San Lorenzo hacia Proaza y Santo Adriano, conserva un puente antiguo que cruzaba por una vía antigua romana, apta para carros (*carrale*: vía apta para el paso de carros), tal y como recoge la toponimia empleada para dicha cita en el siglo IX: *“Carrale antiqua”* (García Larragueta, 1962: 49; Sánchez Albornoz, 1972b: 112; Uría Ríu, 1971: 513).

Sabemos de la antigüedad de la vía por haber sido escenario de la famosa batalla de Los Lodos (Fernández Riestra, Fanjul Peraza, Fernández Menéndez, 2013: 33-56). Se documenta una cita que hace referencia a la calzada en esta zona y en la próxima de Dolia en referencia a los enfermos de la Malatería de San Lázaro de Ambamestas: *.-“... a los vasallos de Dolia que vivian a lado de una antigua calzada de illos lutos, a los cualesse les exime de servicios a campo de la obligacion de*

¹⁹ Trabajo recogido en el Prólogo del libro del *Camino Real del puerto de la Mesa*. (García Fernández, Fernández Berlando de Quirós, 1976).

conceder alojamiento a los numerosos caminantes que pasaban por dicha vía, la de la Mesa” (Prieto Bances, 1976: 91-92, 103).

Zona de Trubia:

Asociado al ramal Jovellanista: Desde la sierra del Conto hacia *Lucus Asturum* y *Gigia*, se recoge una cita del camino en las cercanías de Siones .- *“camino viejo”* según reza en los límites del documento de Alfonso III: .- *“per illa carrale antiqua que discurrit a Sando Martino de Siones que es de domna Faquillo per illo termino de Sando Martina”, “per cruce de Siones, pero illo calce de Constanti directa unas usque in illo scouio de suo penna...”*, .- *“uillam in Ualles cum castro Constanti”* y *“calce de Constanti”* (García Larragueta, 1962: 112-119).

En la Edad Moderna será G. M. Jovellanos quien haga varias referencias de la vía durante su viaje por la zona en Junio de 1792. Este erudito cita la existencia de una bifurcación en tierras leonesas; una vía por el puerto Ventana hacia Quirós y Oviedo y otra por el puerto de la Mesa hasta Grado y Salas. A su juicio, ambas romanas. También hace referencia a estructuras asociadas a las vías de comunicación que sería igualmente una construcción romana: .- *“... una al sitio llamado Castil de Griegos, al Nordeste, de aquí cuatro leguas y media, en que se hallan, excavando, preseas y algunas monedas, el dueño de esta casa tiene una de Sulbia Pomp; otro el Castro, en el mismo término, otra Torre de Babia, que pertenece a los Flórez y el último el Castillo de Luna.... Es lástima que no se de la topografía de estas fortalezas para conocer la policía militar de los romanos”* (Jovellanos y Ramírez, 1915: 65-66).

VII. Vía de la Carisa

La vía de la Carisa se menciona en el ya citado Anónimo de Ravena del siglo VII en cuanto a las *mansiones* que quedan a su paso hasta llegar a *Lucus Asturum* una de las *mansio* citadas junto con la de *Memorana* (Jorge Aragoneses, 1954: 3-24).

Posteriormente en una cita medieval se localiza la referencia del paso final de esta ruta en las inmediaciones del valle de Tudela: .- *“...Usque illa carreta que de*

Tudela pro ad Cannegaris...”,.-“In valle Tudela sedis Ovetao, per illa Karrale antiqua”, y .-“... prope Kastrum Tudela... per illa Karale...” (Floriano Cumbreño, 1968: 69).

En 1792 G. M. Jovellanos y Ramírez recorre el puerto de Pajares y la vía de la Carisa, dedicándole parte de su Diario V. Este autor describe el paso por montaña de Peña Ubiña a su paso por el Camino Real: *.-“Camino real. Candanueva; a la derecha la famosa Peña Ubiña, que se cree serla más alta de España...”* y también: *.-“... vese desde tierra de Segovia y desde muy dentro del mar...”* (Jovellanos y Ramírez, 1915: 76).

VIII. Vía del Puerto de San Isidro

La vía del Puerto de San Isidro a Ujo aparece reflejada en relación con la existencia de un hospital de peregrinos en el siglo XII que se hallaba en dicha vía, en el ramal del puerto de Vegarada a la altura de La Brañuela. La vía del puerto de San Isidro, la del puerto de Vegarada y la del puerto de Piedrafita confluían en las proximidades de la localidad de Collanzo (Aller) para confluir en una única ruta hasta el centro de la región (Uría Rúa, 1940: 131-185; Fernández Conde, 1979: 214).

IX. Vía del Puerto de Tarna o vía del Nalón

La vía del Nalón es nombrada en tres citas del siglo XII que se refieren al tramo final en su proximidad a Oviedo, en la zona de Tudela (Floriano Llorente, 1968: 69, 183, 187).

.- “...usque illa carreta que de tudela pro ad cannegaris”.

.- “In valle tutela, prope sedis ovetao, per illa karrale antiqua”.

.- “...prope castrum tudela (...) per illa karrale antiqua”.

La fuente de la *Nalona* constaba como límite de la primitiva diócesis de Asturias (*Lucus Asturum*) en torno al siglo V, con el nombre de *Anneliona* según se recoge en el *Libro de los testamentos*. Parece que el nombre *Anneliona* corresponde tanto a la fuente La Nalola como al propio puerto de Tarna (Sanz Fuentes, 1995: 472).

En 1794, Francisco Solín Castañón se refiere al río Nalón como.- “*la caudalosa Nalona, que el vulgo llama Neyona*”²⁰, y en otro documento del año 1753, se discute.- “*sobre la propiedad de los prados segantíos que se hallan en el puerto que se dice Aneyona*”.²¹

El Puente del Arco en Laviana se cita en el siglo XVIII como el único paso.- “*firme y de piedra*” para “*enlazar con los Reinos de Castilla y los “puertos secos” con los puertos de mar de Gijón, Villaviciosa, Lastres, Colunga, Ribadesella y Llanes*”.²²

X. Vía de los Picos de Europa

Referente a la *vía de los Picos de Europa* son diversas las citas que aluden a la presencia romana como zona de penetración hacia Asturias por la zona cántabra y Los Picos de Europa. Encontramos dos citas que hacen referencia al paso de esta vía, aunque en terreno cántabro: .- “*et carrera que discurrit... ubique in villa que vocitam nova (Villanueva) iuxta Moneca*” (doc. 5. año 1087) .- “*... uno orto iusta illa carrera et de alia parte illo rio...*” (doc.7 año 1096) (Álvarez Palenzuela, 1970).

La *Senda del Caoro* en Cabranes, es citada varias veces en la obra de P. Madoz Ibáñez donde es clasificada como un “*camino de herradura*”. Enlazaba Arenas de Cabrales con Liébana, ya en territorio cántabro a través de Portudela y Áliva (Madoz Ibáñez, 1984: 46, 230, 403).

Respecto al ramal desde el puerto de Ventaniella que conectaba con la vía de los Picos de Europa, hemos de mencionar una cita recogida en la obra de P. Madoz que a su vez la extrae del Libro de los Testamentos de la Catedral de Oviedo, del siglo XII. En él se cita la calzada que transcurría por:.- “*Beza (Ueza), por Arcenorio*

²⁰ Biblioteca Nacional. Respuestas al interrogatorio de Tomás López. Manuscrito 7295.

²¹ Archivo Histórico Nacional. Protocolo de Caso. Caja 1090 del año 1753, fol. 1.

²² A.H.N. Consejo de Castilla, leg. 1767, nº 39. 1795: .- “*Don Melchor Valdés Hevia, regidor del concejo de Labiana sobre la necesidad que hay de reedificar un puente en el río Nalón. 1 Pieza*”.

(*Erzinorium*), por Ventaniella (*Uentanella*), por Tarna-La Nalona (*Annelona*)... *Per pando de carril...*” (Madoz Ibáñez, 1984; Miguel Vigil, 1985: 49).

XI. Vía de la Costa

La vía de la Costa es la más desconocida en especialmente la parte oriental que comunicaría con la zona cántabra. Encontramos citado el lugar de “*Noega Ucesia*”, que pudo encontrarse cerca de la desembocadura del río Sella (González y Fernández Valles, 1952: 44-46). Esta cita medieval atribuye el lugar a un emplazamiento romano, lo que hace que se ponga en relación con la calzada en época romana (Casariego Fernández, 1965: 197-200).

Relacionado con el paso de la calzada por el concejo de Ribadesella, *El Cartulario de San Vicente* registra una referencia de la vía en las cercanías de la Torre de Leces:.-“*...per illa via antiqua in illas Felgarias...*”. (doc.71) (Floriano Llorente, 1991).

En Cenero se erigió una importante abadía medieval. Aparece citada la calzada en los textos alto-medievales relacionados con dicha abadía. Concretamente en la escritura de donación de 1156 se recoge como: .- “*carrera antiqua*” y .-“*...que vocitant Vega in alfoz de Gigion, iusta flumen de Zurith;... ex una parte per illa carrera antiqua...*” (Floriano, Llorente, 1991: 405).

Otra referencia hallada en la diplomática medieval asociada a antiguos caminos es la de .-“*Karrera antigua*”, referida al tramo de paso por Gozón al Valle de Laviana (Floriano Llorente, 1950: 32-33). En un documento conservado del año 1284 se cita: .-“*camino público que va para Avides*” (Fernández Conde, 1978: 164 - 165).

En Soto del Barco cerca del Castillo de San Martín sabemos que al menos en 1518, los derechos de barcaje y pesca habían pertenecido al obispo de Oviedo. En 1747 con la recuperación económica general, se solicitaba construir un puente de piedra en este lugar que sustituyera a la barca que allí circulaba para facilitar el paso de dicho camino. En 1753 se concedía licencia para hacerlo en madera ante la falta de medios para levantarlo en piedra. No podría exigirse nada por su paso. El

monasterio de los dominicos siguió insistiendo en sus derechos de paso (Cadiñanos Bardeci, 2008: 68).

A la altura del concejo de Valdés se conserva información en las fuentes medievales sobre una vía entre Arcellana y Novellana, según la donación que Fernando II hace al Monasterio de Lapedo en 1158 (Floriano Llorente, 1960:114).

Referente al sector más occidental de esta vía, sabemos que en Castropol pasaba una vía por Leiro al menos desde el siglo X, y en otro documento de finales del siglo XIII se menciona la misma calzada pero en el sector de Seares: .-“...*la calzada de Seares...*” entre Vegadeo y Castropol (García Larragueta, 1962: 65).

El tramo de Gijón a Ribadeo ya cerca de Galicia fue descrito en 1147 por dos cruzados que escriben diversas cartas de su expedición²³ (Casariego Fernández, 1965: 197-200).

El 23 de noviembre de 1528 se recoge una cita que menciona el camino a Pravia: .-“...*otra fanega de pan de renta... en el termino de la aldea de Tuernes... sobre su molino de Llablanera... heredad e llega de la parte de arriba fasta termino de Caruajal; e debaxo, llega fasta Camino Real, e del otro cabo, llega ala riba de Paredes, termino de Tuernes...*” (Floriano Llorente, 1991: 625).

G. M. Jovellanos también hace referencia al viaje realizado por el Camino real de Pravia en su *Diario VII*, el cual describe en 1797 como: .-“...*un camino áspero, aunque firme y fácil de componer*” (Jovellanos y Ramírez, 1915: 313).

3. Fuentes cartográficas

En esta investigación se ha empleado la documentación cartográfica a lo largo de todo el proceso de investigación. La cartografía se ha empleado para estudiar

²³ Estudiadas posteriormente por J. Casariego Fernández (Casariego Fernández, 1965: 197-200).

sobre el papel el terreno a prospectar, analizar los topónimos, la orografía del terreno y geo-referenciar cualquier punto de interés.

La cartografía se ha utilizado en tres fases diferentes:

- 1.- Ubicación previa de las posibles rutas e información geográfica.
- 2.- Orientación para realizar las prospecciones necesarias.
- 3.- Base de elaboración de un estudio cartográfico realizado con la información obtenida en la investigación de la documentación histórica (toponimia, red viaria, yacimientos arqueológicos).²⁴



Fig. 6. Mapa de España y Portugal en la Geographia de C. Ptolomeo. Mapa extraído de: <http://www.zazzle.es/ptolomeo+posters>

Cronológicamente el primer mapa que conocemos de Asturias, está fechado en el siglo II d. C. Está recogido en la citada obra de la “Geographia” de C. Ptolomeo (que recoge 27 mapas). Esta obra fue reeditada en el siglo XV d. C. Su autor dibuja el trazado de lo que hoy día conocemos como Asturias. Además, cita ciertos enclaves como *Flavionavia* (Pravia) o *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera), así como otros que están por identificar (Ptolomeo, 1845). Debemos indicar que esta obra de C. Ptolomeo, se reedita a partir del siglo XV en el formato de las *tabulae nova*, añadiendo nueva información e intentando cometer menos errores que las ediciones anteriores (Martio, 1540; Münster, 1540; Galginani, Batista, 1558; Valgrisium, 1592; Sessa, 1599).

En este mapa no dibuja la red viaria existente en la época, sino que ubica asentamientos poblacionales con un total de más de 8000 topónimos, de los cuales unos veinte pertenecen a Asturias, aunque sus medidas no son muy fiables, pues establece la distancia entre *Flavionavia* y *Lucus Asturum* en tan solo 7,7 kilómetros.

²⁴ Gran parte de los mapas de interés para este capítulo se han consultado en el Catálogo online de la Cartoteca del Principado de Asturias.

Actualmente se puede identificar los enclaves citados con ciudades actuales, de las que se han conservado restos arqueológicos romanos. C. Ptolomeo muestra una imagen de Asturias con una silueta distorsionada. El saliente del Cabo Peñas destaca en todas las ediciones, aunque no lleva nombre. La densidad toponímica es mayor en las *tabulae nova*, es decir en las nuevas copias, cuya evolución va mejorando la toponimia, cosecha propia de cada copista, tal y como es el caso de las ya citadas reediciones de esta obra de referencia (D'Angelo, 1467; Martio, 1540; Münster, 1540; Galginani, Batista, 1558; Valgrisium, 1592; Sessa, 1599).

A. Stueckelberger y A. Tsorliniy en recientes publicaciones sobre el trabajo de C. Ptolomeo, actualizan el estudio de publicaciones previas realizadas sobre la obra del *Geographia* de C. Ptolomeo (*Códice Vatopedion* de los siglos XIII- XIV, *Códice Marciana* del siglo XV, el *manuscrito de Donnus Nicolaus Germanus* de mediados del siglo XV), resolviendo nuevas y correctas ubicaciones de muchas ciudades cuya posición geográfica era desconocida o inexacta (Stueckelberger, 2006; Tsorlini, 2009).

Referente a la Tabla de Peutinger o Tabla Peutingeriana fechada en torno al siglo IV d. C. (pues aparece la ciudad del Constantinopla, fundada en el 328 d. C.), sólo conservamos copias realizadas durante el Medievo que contienen 12 lámina. Desafortunadamente nunca se encontró la lámina referente a la parte de la península Ibérica (la primera hoja del manuscrito), habiéndose añadido esta parte como mera hipótesis al facsímil publicado por K. Miller en 1887. En general no se mantienen las proporciones de las distancias y se recoge una relación de topónimos relacionados con las señas más importantes que encontraría el caminante en su recorrido: cruces de caminos, centros poblados, ríos, accidentes geográficos, etc.... (Miller, 1916; Bosio, 1983; Talbert, Richard, 2010).

En esta hoja observamos cómo se menciona la ciudad de *Luco Asturum* y también de interés es la vía que se dirige a *Legio*, en la que aparece inscrito este lugar leonés al Este de Lugo de Llanera, en vez de al Sur. También se menciona *Memoriana*, identificado con la villa romana de Mamorana de Vega del Ciego, todo ello al Norte del *Mons Vindius* (Jorge Aragoneses, 1954: 3-24).



Fig. 7. Mapa de Portugal y España. Hoja 1 de la Tabla de Peutinger. Mapa extraído de: Talbert, Richard, 2010:189.

El ya citado Anónimo de Rávena, es una cosmografía del siglo VII, que recoge datos desde el siglo III d. C. Reproduce un catálogo que abarca todo el mundo conocido hasta la época. Enumera ciudades, provincias y ríos, aportando hasta 5300 referencias. Esta obra cita la vía que desde *Asturica* (Astorga) se dirigía a *Lucus Asturum* y desde allí a *Lucus Augusti*. Además, menciona las *mansiones* ubicadas en nuestro territorio; éstas serían la de los *Passicin*, *Memoriana*, *Lucus Asturum*, *Amneni*, *Lugisonis* y *Ponte Albei*, algunas de ellas aún con una posición desconocida (*Ravennatis Anonymi Cosmographia*, s/f).

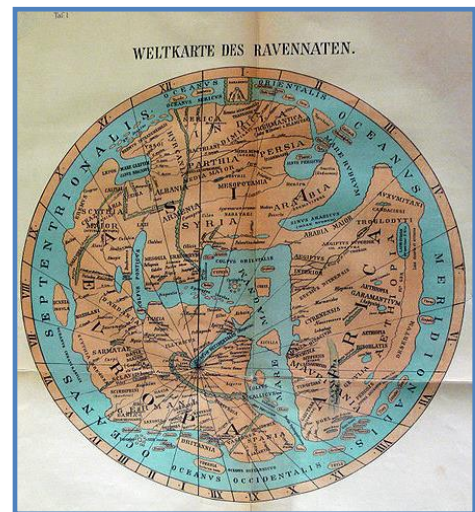


Fig.8. Tabla I del mapa recuperado del Anónimo de Rávena. Mapa extraído de: https://es.wikipedia.org/wiki/An%C3%B3nimo_de_R%C3%A1vena#/media/File:Karte_Ravennat.jpg

Es a partir del siglo XV cuando nacen en España los primeros escritos de peregrinos que describen sus viajes en ocasiones informándonos del paso por alguna

antigua ruta. Estas obras se conocen como “*Repertorios de Caminos*” entre los que uno de los pioneros fue el ya citado P. Juan Villuga.

P. Juan Villuga presenta la primera publicación en Europa. Según este autor, existía en la zona costera una vía medieval (no reflejada como romana), en el mapa topográfico nacional, que unía el territorio cántabro pasando por Llanes, Villaviciosa, Avilés, hasta Oviedo. Es la única vía reflejada de esta época en el mapa, la cual nosotros atribuimos como la vía costera de *Agripa* (Juan de Villuga, 1950).

En 1576 A. de Meneses publica un nuevo “*Repertorio de Caminos*” que realmente, aporta pocas novedades de lo que conocemos hasta esa fecha. Unos años atrás en 1517, F. Colón redacta un manuscrito conocido como “*Descripción y Cosmografía de España*”. Es un trabajo inacabado debido a la Prohibición Real de Carlos I (Colón, 1915).

Entre los trabajos de autores españoles destaca el “*Mapa de España*” de P. Esquivel y anotaciones del cosmógrafo J. López de Velasco, del año 1550-60; se preocuparon también por la determinación del valor de las medidas de los romanos, lo que le sirvió para calcular la situación de ciudades y pueblos antiguos citados por C. Ptolomeo. Además, empleó diversas innovaciones de su creación para diseñar un mapa geodésico (Ambrosio de Morales, 1565).

La escuela italiana del siglo XVI destaca por realizar las *tabulae novae*, las mejores reediciones de la *Geographia*, ya citadas páginas atrás. La “*Cosmographia Universalis*” de S. Münster editada en 1540, es una de las mejores reediciones de la obra de C. Ptolomeo, que incluye por primera vez el hemisferio occidental, así como África. Aporta poca información sobre la cartografía asturiana, aunque desarrolla el transcurso del río Astaria y el cita Panoflor (Peñaflor), Castropol, Navia, Artedo, Oviedo y Candás (Münster, 1540).

En 1544 G. Gastaldi redacta la obra titulada “*La Spagn[n]a*”, grabada en cobre en cuatro pliegos. Guiado por la obra de C. Ptolomeo elabora una edición con un total de 60 cartas, de las cuales 34 son originales de G. Gastaldi. Desafortunadamente sólo se conserva una de las 60 cartas en la Biblioteca

Apostólica Vaticana. Al igual que siglos atrás hiciera C. Ptolomeo, este estudio también tiene errores llamativos. Castropol se ubica al interior, se omite Gijón, y se ubica Benavente al Sur de Pravia. Destaca por incluir un sistema de coordenadas e informaciones sobre el clima y los paralelos con la duración de los días.

El sucesor de G. Gastali fue V. Palletino cuya obra datada en 1551 muestra un perfil costero menos tosco con mayor conocimiento territorial que el de sus predecesores y distingue claramente el territorio histórico de Asturias de Oviedo y Asturias de Santillana, exagerando la superficie del Cabo Peñas. Añade a su mapa la latitud y longitud, y su perfil del litoral se aproxima más a la realidad.

Durante los siglos XVI- XVIII la mayor parte de publicaciones cartográficas sobre Asturias pertenecen a trabajos de la escuela flamenca-holandesa, aunque ninguno de ellos aporta datos relevantes sobre los caminos históricos que analizamos a continuación. Las aportaciones realizadas suelen ser copia de trabajos anteriores. Entre ellos debemos destacar el *“Atlas de Mercator, Hondius y Janssonius”* o *“La Geographia Blaviana”*. Este último es un regalo diplomático de la República holandesa del siglo XVII a España. La información sobre Asturias de Oviedo es escasa.

En el ámbito nacional del siglo XVIII hemos de mencionar al cartógrafo T. López de Vargas Machuca, el cual desarrollaría su carrera bajo el mandato de Floridablanca. Por lo general existen datos inexactos debido a que empleó cartografía antigua, en ocasiones, errónea. A pesar de ello, tuvieron de pasar muchos años para que su precisión fuese superada.

El manuscrito conocido como *“Diccionario Geográfico”* está constituido por un ingente cúmulo de documentos, destinados a la elaboración de mapas, en los que se detalla la información recogida en las cartas que mantenía con diversos párrocos de la época, que realizaban el trabajo de campo necesario y donde, debido a la censura de Floridablanca, debían cuidar mucho tanto los datos aportados como su redacción. Se conserva la información de 32 provincias españolas entre las que se encuentra el Principado de Asturias.

Referente al “*Mapa de Asturias*” las únicas referencias que T. López de Vargas cita para su elaboración son las notas de P. Rodríguez de Campomanes y Pérez, las de D. Pedro González, y los trabajos de J. Avella Fuertes. Presenta la provincia de Asturias que antiguamente formaba parte de la de León. Detalla todos los concejos, aunque por falta de espacio, omite la palabra “concejo”. Indica los límites geográficos y adjunta un mapa de la ciudad de Oviedo a escala 1:2.300, donde enumera alfabéticamente las calles, se observa *a posteriori* a lápiz, el dibujo de la plaza del Fontán (López Gómez, Manso Porto, 2006: 298-299).

Durante el reinado de los Austrias en los siglos XVI- XVII, también se dedicó gran tiempo a los estudios científicos por parte de autores nacionales. Existen diversos mapas de regiones españolas, como son los de de *Galizia, Guipuscoa, Quatro Villas de Castilla...* y también algún trabajo sobre la topografía asturiana. Los mapas del litoral de las provincias cantábricas están realizados con perspectiva caballera, incluyen accidentes costeros y ríos. Se podrían definir más como obras pictóricas que como mapas a escala. Además, se dibujan castillos, ensenadas, marismas, ermitas.

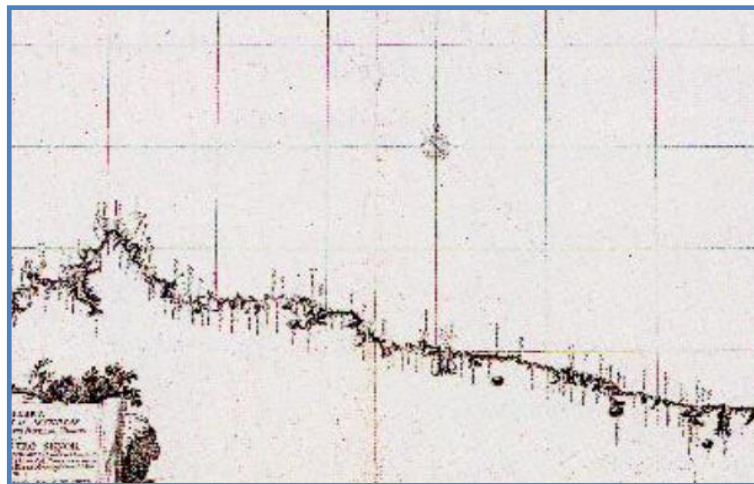


Fig. 9. Carta esférica de la Costa de Asturia siglo V. Tofiño de San Miguel, 1788. 1:345.000. Mapa extraído de: Cartoteca online del Principado de Asturia siglo

En 1700 el geógrafo C. Hubert, antecesor al citado T. López de Vargas, en sus trabajos cartográficos alude al Principado de Asturias, con una división regional de Santillana y Oviedo. Unos años más tarde. Aunque la primera representación

exacta de la costa asturiana, no corresponde ni a C. Hubert ni a T. López de Vargas, sino que pertenece al estudio de V. Tofiño de San Miguel, del año 1780, denominado como el “*Atlas Marítimo de España*”.

Desde el siglo XVIII encontramos numerosos mapas costeros, clasificados por concejos. Podemos mencionar el mapa de 1785 de Navia, 1786 de Pravia, 1784-86 de Avilés, 1785 de Luanco o 1824 de Ribadesella. La mayor parte de estos mapas describen el perfil, así como el relieve de la zona, pero carecen de topónimos relevantes para nuestro trabajo, ya sean de relieves geográficos, o topónimos de ciudades. A este grupo debemos unir el mapa “*Costa septentrional de España*”, hojas 2 y 3, del año 1895. En la hoja 2 se recoge la zona desde la Punta del Dichoso a puerto de Vega, y en la hoja 3, la parte occidental desde puerto de Vega hasta el cabo Toriñana.

La “*Carta esférica de Asturias*” comprende desde la Atalaya de Santa Justa hasta Punta Berroco. Es un mapa escala 1: 21000 y pertenece al grupo de cartas náuticas editado en el año 1846. Hemos de decir que la mayor parte de la toponimia que aparece en la costa asturiana en el siglo XIX apenas difiere de la que existe hoy día. También de la misma época hemos de citar el “*Mapa del Reino de León y Principado de Asturias*” a escala 1:570.000, elaborado por el geógrafo francés A. H. Dufour en el año 1837. Este trabajo se enmarca en la consolidación de la nueva escuela de los siglos XIX- XX.



Fig. 10. Mapa geológico de Asturias siglo G. Schultz Schweizer. 1858. 1:200.000. Mapa extraído de: Puche Riart, Ayala Carcedo, 2001:116.

El geólogo alemán G. Schultz Schweizer, dedicó gran parte de su trabajo a estudiar la geografía asturiana. Destaca el “*Mapa topográfico de la provincia de Oviedo*” de 1885, así como su trabajo sobre “*Diarios*”, donde se recoge numerosa información geológica de la región, del año 1836 (Puche Riart, Ayala-Carcedo, 2001: 1005-122).

La cartografía que existe del siglo XX está realizada en su mayoría por el Instituto Geográfico Nacional. Relativamente recientes son los Atlas de España de 1955-85. Consultando toda la toponimia que pueda estar relacionada con redes viarias antiguas, tales como “vía, carrera, cañada, estrada”. Descubrimos gran número de topónimos que nos ayudan a poder intuir las zonas por las que pudo trazarse alguna vía. Estos topónimos pueden ser consultados en el siguiente capítulo de este trabajo dedicado a la toponimia histórica.

Hemos consultado toda la cartografía existente de IGN del siglo XX tanto a escala 1:200000 del mapa de Asturias, como todas las hojas de detalle a escala 1:25.000, realizadas entre los años 1910-1954. De especial interés son las cartografías de las décadas 1980-2000, pues conservan algunos topónimos que observamos ya en cartografía del siglo XXI ha desaparecido.

Las ortofotos también nos ayudan con una perspectiva aérea poder discernirlas marcas de posibles caminos, así como huellas de yacimientos. Gracias a las aplicaciones informáticas actuales, como son SIG o la propia herramienta que ofrece el IGN llamada Iberpix, podemos consultar ortofotos de toda la región que nos permiten estudiar cada porción de terreno al detalle antes de realizar las prospecciones.

El reciente trabajo de J. Sevilla Álvarez realiza un recorrido completo por el estudio de la cartografía publicada sobre Asturias desde época antigua hasta nuestros días. El autor analiza la historiografía del mundo cartográfico a través de las principales obras y biografías de sus autores. El libro se estructura en varios capítulos en base a la evolución de la ciencia cartográfica.

Inicia el análisis indicándonos que en fechas recientes se documentó el que fuera mapa parcial más antiguo de la Península Ibérica, realizado en el siglo I a. C. en Egipto, junto al segundo periplo de Artemidoro de Éfeso. Desafortunadamente el autor no detalla su análisis, puesto que concluye que la comunidad científica no lo acepta como auténtico. En la primera parte de su obra se dedica a la cartografía antigua, donde analiza la obra de C. Ptolomeo. Luego estudia las obras italianas del siglo XVI, con los ya mencionados geógrafos de S. Münster, V. Palletino o G. Gastaldi, y las aportaciones cartográficas flamencas y holandesas en los siglos XVI-XVIII. También se detiene a analizar autores como J. Baptista Nolín, de la escuela francesa (siglos XVII-XVIII), dado que es este autor quien muestra un nuevo modelo de representación de Asturias. Aporta más datos, aunque comete más errores, tal y como se puede consultar en su mapa de 1704: *“La Royaume de Galice divisé en plusieurs territoires et les Asturies divisées en Asturie d’Oviedo et du Santillana”*.

Dedica un capítulo a la cartografía del siglo XVIII con la política ilustrada de los Borbones, donde resalta la figura del ya citado T. López de Vargas. A nivel regional son importantes los *“Manuscritos de Puertos de Asturias”* de M. de la Punta, donde detalla la ría de Llanes, ría y ensenada de Pó, Abra de Niembro, ría de Riva de Sella, concha de Lastre, concha de Tazones, ría de Villaviciosa, ensenada de Gijón, concha de Candás, concha de Llumenes, ría de Avilés, ría de Pravia, concha de Artedo y ría de Navia.

Los dos últimos capítulos los dedica a los siglos XIX y XX y la consolidación de los organismos hidrográficos, así como la modernización telemática de Asturias, haciendo referencia a autores como G. Schultz Schweizer o F. Coello de Portugal entre otros (Sevilla Álvarez, 2008).

Recientes estudios realizados en la Universidad de Oviedo han planteado en el campo de la topografía nuevas técnicas pioneras, que, aplicadas a este estudio, ayudarían a percibir con mayor facilidad los caminos modernos de los antiguos, a través de un programa informático-cartográfico. Este trabajo ya ha sido realizado en el Concejo de Oviedo, como una herramienta extra a la hora de analizar ese sector territorial. De este modo se catalogan un elevado número de antiguas rutas que

discurrirían por este concejo central de la región (Suárez García *et al*, 2013: 6-9). Ha sido interesante su consulta en relación para poder acotar las zonas más aptas del paso de rutas, la cartografía geológica del área de estudio, y determinar qué zonas son más propicias a inundaciones o qué sectores son especialmente abruptos y por ello con un suelo menos apto para el paso de los caminos (Mapa Geológico Digital Continuo del Principado de Asturias, 1:50000 de 2007-2011).

Capítulo II: Estudio de la toponimia antigua

La toponimia aporta información inestimable para numerosos campos de investigación, en especial para la lingüística, ya que son imprescindibles en el estudio de la evolución de las lenguas y nos permiten, además, conocer palabras que han caído en desuso en el lenguaje común.

Los topónimos pueden ser generales o de detalle de lugares muy concretos (micro-topónimos). Dentro de los topónimos, haremos especial hincapié en aquellos de posible origen romano y en los descriptivos, pues pueden aludir a información sobre un potencial uso anterior de la zona, por ejemplo: *El Castro, La Muria, Ruinas, Mina...*

El estudio de los topónimos ayuda a conocer el posible trazado de estas vías antiguas, teniendo en cuenta que, en la mayor parte de estas vías, no se conserva apenas su construcción primitiva, aunque, en ocasiones haya constancia de su existencia gracias a la información cronística. Parece evidente la relación entre los topónimos romanos y las vías de comunicación principales. Existirían además una serie de ramales y caminos secundarios que comunicarían las vías entre sí, las zonas mineras y asentamientos ocupacionales con los caminos principales, que a su vez tendrían salida a puertos, vías de Galicia, León o Cantabria.

A continuación, realizamos una reconstrucción de estas vías de comunicación por el contexto geográfico asturiano en función de sus topónimos históricos, analizado uno a uno los posibles términos cuyo origen puede vincularse a época romana, ubicados en un radio máximo de unos 5 kilómetros del trazado propuesto. Las fuentes de trabajo serán los mapas cartográficos de Asturias, 1:200000, y 1:50000 de cada sección de Asturias con escalas en detalle.

M^a. C. Bobes Naves realizó un análisis exhaustivo de los posibles topónimos de origen antiguo que permite conocer el modo de asentamiento romano en nuestra región (Bobes Naves, 1961). Otro trabajo de referencia es el de X. J. García Arias

sobre los orígenes de la toponimia asturiana (García Arias, 1984; 1993); serán trabajos base para el análisis de la toponimia histórica asociada a estas vías.

Este análisis toponímico ha sido estructurado siguiendo las rutas viarias:

1. Vía Lucus Asturum-Lucus Augusti.

El topónimo de ambos núcleos (inicio y final de la ruta: *Lucus Asturum – Lucus Augusti*), está formado por dos palabras, una latina y otra indígena (Escortell Ponsoda, 1988: 169; García Larrageta, 1962: 62, 92). En la mayor parte de los casos conservan el nombre del personaje romano que ha perdurado a través de los siglos. Los principales topónimos de carácter romano relacionados con la vía, son los siguientes:

.-Campañones ubicado al Norte de Lugo de Llanera, posee el genitivo en *-ones*, de antropónimos en *-on*, *-onis*. Mismo ejemplo encontramos en **Ayones**, que provendría del antropónimo *Aillus* (Castro, Sachs, 1935: 187).

El sufijo en *-ana*, nombre prerromano con sufijo latino, se conservan en el caso de **Pollana** y **Moriana** (la raíz latina sería *pollanius*, y *maurius / morius*), al Norte de Posada de Llanera.

.-Pauzana y **Sedrana** están ambos en las proximidades de Lugo de Llanera. En el año 1086 aparece escrito como Pouzana, mientras que en la letra del siglo XIV se documenta como “De Pouzana”. La existencia de una villa Pozana en Lugo de Llanera está acreditada hasta el siglo XIV, ubicada en las inmediaciones de la falda del monte Felgueroso, perteneciente al pueblo de Castiello (Floriano Cumbreño, 1960: 173). Podría relacionarse con un *possesor Satyrus*, o *Saturius*, Saturiana o Saturana (Sadrana > Sedrana).

.-Loriana ubicado en Oviedo es un topónimo que se cita en diversas fuentes medievales; entre ellas en el Itinerario de Antonino nombra una villa *Floriana* (González y Fernández Vallés, 1963: 78, 79). Es probable que la base, dadas las formalidades medievales, sea *Florius*: Floriana > Loriana.

Con topónimos en terminación *-i*, mencionamos **Colombi** (Olivares) y **Morenti** (Las Cruces), ambos mencionados en el *Cartulario de San Vicente*, en documentos del siglo XII (Floriano Llorente, 1968: 117-118).

En Lugones está **Muries**. Muria lo mismo que *muriu*, tienen el significado de “pared”, refiriéndose posiblemente a restos de construcciones antiguas derruidas, aunque no siempre se da dicho caso. Topónimo muy común en toda la geografía asturiana.

El topónimo del barrio de **La Corredoria** en Oviedo es un nombre muy significativo para identificar rutas antiguas, podrá constituir un claro indicio de su proximidad a una vía antigua. *Currum* en latín significa carro, por lo tanto, una interpretación para el topónimo Corredoria sería el de “camino para carros”. Lo mismo sucede con el cercano topónimo de **La Calzada**²⁵, que aparece en el mapa del IGN Oviedo, de 1941, atribuido a restos viarios antiguos.

En la zona de Las Regueras existen diversos topónimos de procedencia romana. En el concejo de Las Regueras la capital **Santullano**, era en la Edad Media era San Julián de Viado. El Becerro pone en el Arciprestazgo de Las Regueras a “*Santollano de Blado*.” También mencionado en el *Liber testamentorum* de la catedral, del siglo XII como San Julián de *Biате*. Esta palabra en euskera, *bi-ate*: “dos puertas”, asociado a los caminos, que vienen de Ania - Valduno y el que viene de Soto - Trasmonte (García Arias, 1984: 297).

.-Lazana es mencionado en el *Libro Gótico* también conocido como *Liber Testamentorum* en el del año 857: “*villa Flacana*” (doc. 64) (Miranda García-Tejedor, 1984: 272).

También parece de posible origen romano **Vallaos**, que deriva del latín *vallatum*, *vallum* o empalizada. **Paladín** pudiera estar relacionado con *Palatinus*, y no parece posible su origen en época romance.

²⁵ El topónimo *La Calzada* para A. Carnoy proviene de *calceare vias* con el probable sentido de “remozar los caminos”. Como se constata en la Edad Media, la cal sirvió para unir las piedras que habían reemplazado a las losas, por lo que la ruta se convierte en calceata: *Viam Calceatam*. (Carnoy, 1953).

En el caso de **Ania** encontramos una cita del año 1108, mencionado como el masculino *Annius* (Carmen Bobes Naves, 1961: 16). En cercano enclave de **Sestiello** podría asociarse con un punto concreto del camino, pues en los itinerarios se mencionaban las estaciones con las locuciones “*ad quintum, ad sextum...*” (doc. 134) (Floriano Llorente, 1968: 139).

El origen de la ciudad de **Grado** puede explicarse desde *Gratus* que es un nombre de persona. En el caso asturiano es posible que el continuador de *gradum* perviva en Grau, documentado “Grao”, y en el diminutivo plural Agradiellos (Mieres). Es posible que, también incrementado, perviva en Gradura (Teverga), acaso con el significado de “llanura antes de una montaña”.

-Villapañada es un topónimo que por sí mismo nos ayuda fácilmente a asimilar su posible interpretación. Citado en las fuentes medievales como *Lleñapañada*, deba entenderse sencillamente desde esta perspectiva: “lugar donde se amontonaba leña” pero desfigurado después como San Xuan de Villapañada. Otro caso con villa es el de Villanueva en del **Villanueva** al Sur-Oeste de Grado, caso similar al citado de Villabona.

-Cabruñana, topónimo con sufijo –*ana*, se cita en *Libro Becerro* del año 1097: “.... *Sta. María et Cabrugnana ad Corias*” (Floriano Cumbreño, 1963: 123).

-Bárzana es otro topónimo con sufijo –*ana*. Dependiendo del autor, lo podremos clasificar como prerromano o romano, con posible origen en la palabra latina *marginem* “margen, orilla”, en una ubicación cercana a algún punto acuático. Similar origen es el de **Barzaniella**, al Sur del pueblo Rozadas.

-Rozadas es nombrado desde muy antiguo en los cartularios medievales. La palabra roza puede originarse desde el latín *rodiare*. Otra teoría afirma que rozas deriva de *ruptiare*, formado desde *ruptus / um* al participio de *rumpere* “romper”. En la actualidad verbo romper o arromper mantiene la acepción de “roturar un terreno por primera vez”.

-Doriga es un topónimo femenino posiblemente relacionado con un nombre de mujer: *Dorica* > *Doriga*. Es en Doriga se hallaron los restos de una posible *mansio*, con una ocupación de entre fines del siglo I d. C. y los siglos IV- V d. C, quizá en relación con el nombre que hoy día posee este pueblo (Estrada García, 2007a: 323-327).

Se menciona **Cornellana** como *Corneliana* o *Corniana*. J. M. Piel lo deriva de *Cornelius* P. Aebischer, años atrás, también lo explicó con *Cornelius*, pero basándose en topónimos franco-catalanes como Corneillá, Corneilla del Vercol, Corneillas-la-Rivière, o Cornellana, primitivamente fue conocido como *Cornelianum* según los estudios de P. Aebischer. Este topónimo es un nombre de lugar terminado en *-anum*. Para este autor es un antropónimo que originariamente llevaba un sufijo. Además, este topónimo tiene el sufijo *-ana*, que se aplica a la derivación de palabras de nombres *possesores*, así como palabras de léxico común (Floriano Cumbreño, 1949a: 114-147; Piel, 1974: 118; Concepción Suárez, 2007: 329, 385).

En las proximidades de Salas encontramos el pueblo de **Acellana**, sufijo en *-ana*. Es un topónimo documentado por primera vez en 1094: *.-"Illam villa de Azeliana que remansit ad Corias."* (Floriano Cumbreño, 1950: 160). E. Hubner opina que este topónimo aparece como un *nomen* frecuente en las inscripciones latinas de *Hispania*. *Aciliana* > *Acellana*. Similar a este topónimo es el de **Arcello**, ubicado en las proximidades de Belmonte de Miranda. Su origen parece remontarse al nombre romano de *Argeliiu* > *Arcello*.

En el entorno de Salas se conservan nombres con sufijo en *-ana*; estos son **La Barbacana, La Candana, Aciana**... Está documentado el **Castro de Ayones, y Ayones**. El sufijo *-onesse* aplicó también a los gentilicios romanos, del antropónimo *Allius*.

-Obanes está ubicado al Sur de Salas, rumbo a Belmonte. Aparece documentación medieval donde se cita este lugar en el año 1124: *.-"In terra de Salas. Obanes"* (Floriano Cumbreño, 1949a: 102).

.-**Lavio** parece posiblemente proceder del mismo origen que Laviana; en la diplomática española del período astur, se cita un documento del *Becerro de San Millán* del año 826 donde se identifica Labín, como un núcleo de la provincia de Cantabria. Esta forma medieval posiblemente es idéntica al Lavio asturiano. Al aparecer como masculino, se cree que se crearía para un *fundus, vicus... (Fundum) Flavium* > *Lavio* (Piel, 1947: 311).

En torno a la zona de Lavio nuevamente se repite el citado topónimo de **La Calzada**. Encontramos nuevamente en otros puntos de la geografía asturiana este topónimo, tal y como es el caso del barrio de La Calzada en Gijón, donde se ha constatado un ramal de camino que se dirigía desde la zona de Gijón y el castro de Noega hacia a los enclaves romanos de Veranes y Beloño para llegar a *Lucus Asturum*. También encontramos La Calzada en Lena y en Villallana (Fernández Ochoa, 2006: 137-194; Jordá Cerdá, 1957: 35-36).

Es en **Tineo** donde muere la vía romana que nace en el puerto de Leitariegos y se cruza con la que citamos dirección a Galicia. Tineo aparece citado en el *Cartulario de San Vicente*, doc. 294 del año 1175: .-“*Fernanduz Velz, dominas in Tinegio...*”. Se repite en el año 1210 .-“*Pedro Gonçalvez de Tinegio*”, doc. 325 (Floriano Llorente, 1968: 296). Aparece modificado posteriormente en la inscripción 2625 de CIL II, como *Tinaius*. La explicación posiblemente es que Tineo se fundó como un *fundum Tinaium* > *Tinaiu* > *Tinegio* > **Tineo**. **El Castillo** al Norte de Tineo, es un topónimo que se asocia a construcciones antiguas, aunque no siempre ha de existir dicha construcción.

En esta zona se ubica **Semproniana** que aparece citada en la documentación medieval en el siglo XII: .-“*illa uilla de Sto. Martino de Semproniana...*” (Floriano Cumbreño, 1963: 134). Este topónimo, para J. M. Piel es una derivación de *Sempronius, Semproniana* > *Semproniana* (Piel, 1974: 77).

.-**Villaluz** se encuentra a medio camino entre Salas y Allande y en un documento del año 780 se cita como: .-“*...illas pennas inter Sabadell e Villaluz*” (doc. 10); del antropónimo *Lücius* deriva Lozana, en genitivo y conservando el genérico tenemos *Villaluz, Villalucii* > *Villaluz*. En este escrito también cita **Sabadell**.

Sabadel de Troncedo está ubicado en la misma zona que Villaluz, se menciona en la *Diplomática Española del período astur* (doc.10), del año 780: .-“... *illas pennas inter Sabadell e Villaluz...illo rio que uadit inter Sabbadel*” (Floriano Cumbreño, 1949b:72). P. Aebischer recoge el topónimo de *Collsagadell*, en Granollers, documentado en 1039; se deduce que Sabadell tiene como forma antigua *Sabatellum* (año 1024), y *Sabetelli*. También estudia el antropónimo *Sabbatellus*, de posible origen oriental, sí se relaciona con *Sábado*. En la zona gallega aparece cuatro veces el lugar de *Sabadelle* (Aebischer, 1928). J. M. Piel deduce, de tantos topónimos coincidentes, que la posible evolución de este topónimo romano es *Sabbatelli>Sabadelle>Sabadel*. Por el contrario J. Balarí Jovani, explica el Sabadell de Cataluña con la raíz *Sap-* que significa abeto, *Sapatellum>Sabbadellum>Sabadellum* (Piel, 1974: 57; Balarí Jovani, 1899: 79).

Próximo a Sorriba está **Corneilla** estudiado según M^a. C. Bobes Naves como originario topónimo romano de *Corneilla*. Así aparece citado en el año 1077: .-“...*per illa bouia de Robredo e per Cornella*...”. Cornellana aparece en dos lugares de Asturias. En este caso podemos pensar que *Corneilla* es la villa de un *Cornelius*, o quizá una elevación del terreno, *Cornum*, citado en el *Libro Becerro*: .-“*Cornum Despina*...” e .-“*in uilla de Cornas*” (*villa*) *Cornelia>Cornella>Corneilla* (Floriano Cumbreño, 1963: 87).

.-**Berzana** es citada en el trabajo de E. Hübner, en la inscripción 1489, *L. Bercius Aper*, es decir, *nomen*. R. Menéndez Pidal, atribuye el antropónimo a *Bercius*, para explicar Barchiena (Aveir), la existencia del sufijo *-anan* o *-acum*, indica que se puede tratar de una villa. Los topónimos semejantes parecen remontar a simples apelativos: *Barcial, Bercial, Bercedo, Bercedo. Berciana>Berzana* (Menéndez Pidal, 1952: 97).

.-**Horrea** se mantiene en su forma primitiva de *Horrea* (referido a almacén) y es un topónimo que se puede confundir con un significado orográfico, aunque en Sangoñedo (Tineo), existe un lugar con este nombre, situado en un llano. Se cree que se trate de un posible establecimiento minero de época romana (V.V.A.A, 2014: 3).

En el entorno de Pola de Allande la vía que va dirección a *Lucus Augusti* se encuentra con la vía conocida del *Trayecto* que, tras pasar por Cangas de Narcea, confluye con la vía a *Lucus Augusti* en la sierra de Palo. En la zona de Pola de Allande se ha documentado una gran concentración de minas explotadas en época romana y prerromana. Es por lo que en esta zona hay un gran número de micro topónimos relacionados con los asentamientos prerromanos y romanos. En el caso de los relacionados con construcciones: **Castrocella, Castro San Luis, Castro, El Castro, Castrosín, Montefurado**, este último, situado en la sierra del Palo, tiene un cauce perforado atribuido a la explotación aurífera de época romana (Santos Yanguas, 2002b: 201-224).

.-Vivente aparece citado en la documentación medieval: *.-“pro illa uilla de Viuenti”*. Del antropónimo *Viuentius Villa, Viuenti>Viventi*. Por otro lado **Villasonte**, también en la misma obra: *.-“Villaxontii, homines de Villaxinti...”*. Para G. Schultz cree que del *nomen Sontius*, se puede explicar Villaxonte. *Villasontii>Villaxonti>Villasonte* (Floriano Cumbreño, 1963: 52, 195; Schulz Schweizer, 1900).

En el tramo final de esta ruta en Lugo, hemos de mencionar el topónimo de **Bendón** (Allande), que también se repite en San Antolín de Bendón y el ya citado Bendones. Posiblemente relacionado con la raíz *bed* (*zanja*). En este grupo podemos incluir: Peirones, Estrullones, Caldones, Bornadones y Trones. Para V. Bertoldi todos estos son lugares habitados en época romana, aunque sus pobladores no fuesen latinos, quizá fueron los primeros *uici* trazados por los romanos con destino a la población indígena, de la que tomaban el nombre (Bertoldi, 1950:135).

Zona de Berducedo:

De la vía principal dirección Este-Oeste, existe un ramal de Berducedo a Bustantigo, estudiada por N. Santos Yanguas: posiblemente un ramal que sirvió como medio de comunicación para la extracción de materiales de la zona minera de Allande, hacia las rutas principales que en esta área confluyen (la vía de *Lucus Asturum-Lucus Augusti*, vía de puerto Trayecto, y la vía de Leitariegos) (Santos Yanguas, 2002a: 359-387). En esta ruta existen topónimos tan reveladores como: **El Castro, Castello, Pico Castello, o La Garganta de Castro**. Cerca de Berducedo, se

encuentra la **sierra de Valledor**, que se relaciona con *aurum*, *el valle de aurum*, donde se han encontrado hasta siete yacimientos auríferos de época romana. También existen dos pueblos con el nombre del valle de Valledor.

En el área de Berducedo, últimos estudios arqueológicos han documentado la existencia de un nuevo campamento militar romano. Gracias al análisis de la fotografía aérea los investigadores D. González Álvarez y A. Menéndez Blanco han descubierto este emplazamiento. El campamento de Moyapán, en el Alto de Bustantigo ha de ponerse en relación con el área de explotaciones auríferas de la zona y, por qué no, la posterior creación de la calzada romana hacia Lugo de Llanera (González Álvarez, Menéndez, Blanco, 2007: 16-21). Las características de este campamento muestran cierta similitud al ya conocido campamento militar de Valdemedina, en León, donde recientemente se ha identificado otro nuevo campamento, cerca de Órbigo en Huerga de Frailes (Menéndez Blanco *et al.*, 2011b: 32-35).

En relación con el campamento de Moyapán debemos citar **La Carreiriega de los Gallegos**, topónimo que hace clara referencia a un “*carril*”, es decir un camino que unía el Navia y el Narcea, las zonas altas de Allande, itinerario ya delimitado desde época prehistórica que tenía salida directa desde el mencionado campamento.

Zona de los Oscos:

.- **Mourelle**. J. M. Piel lo identifica como *Maurellus*, forma que se repite en otros topónimos en Lugo, Coruña y Pontevedra. Está documentado en la *Dipl.32 y 54*. J. M. Pabón, cree que este topónimo deriva de *Maurus*, *Maurelliuso Maurillus*, que conserva el diptongo y pierde la vocal final por mozarabismo. El paso de *Maurelli*>*Mourelle* es el resultado del asturiano occidental *au*>*ou*, y su proximidad lingüística al gallego (Pabón y Suárez de Urbina, 1968: 87-185).

San Martín de Oscos:

.- **Villamea**, topónimo con el mismo origen que **Villameana** de Tineo y de Oviedo. Este topónimo se menciona en las fuentes medievales en el año 1142: .- “...uilla mediana, integra...”, .- “...uilla meana, fuit heredita s..” y, .- “illa cruce de Villameana” (Floriano Cumbreño, 1963: 20, 24, 82). R. Menéndez Pidal cree que en este caso existe la presencia del sustantivo villa, por lo tanto, ya existe la posibilidad de que sea la villa de un *Medius*. Está relacionado con Mediana en Ávila, Zaragoza y Mediano en Huesca. Es un caso similar a Lozana, donde la existencia de un adjetivo consigue la pervivencia del topónimo que deriva del *nomen* de un *possesor*. *Villamediana* > *Villameana*.

.-**Villamañe**. Tiene el gentilicio de *Magnus*, estudiado por J. M. Piel con relación a *Magnus*. *Villamagni* > *Villamañe*. **Villarpille** se encuentra próximo a San Martín, que tiene la base de su topónimo en el gentilicio *Pilius*. *Villare Pili* > *Villarpille*.

En la frontera gallega el pueblo de **Villalaín citado** en el *Libro Becerro* del año 1092: .- “*per terminun de uilla Laine...*” (Floriano Cumbreño, 1963: 34). J. M. Piely W. Schulze, los relacionan con *Flauinius*, y W. Meyer-Lübke con *Fainus*. *Villaflaini* > *Villalain* (Meyer-Lübke, 2009: 523-548).

En Ibias existe un pueblo denominado **Marcellana**, citado en el *Libro Becerro* del año 1200: .- “...*unam uillam in Marentes cun suis terminis... per Marzelianam*” (Floriano Cumbreño, 1963: 76). El origen puede estar en *Marcilius*, *possesor* de *Marcilianu*, para R. Menéndez Pidal, o *Marcell* según los estudios de J. M. Piel. *Marciliana* > *Marzeliana* > *Marcellana*. **Morentán**, también en Ibias, es derivado por J. M. Piel del *nomen* en genitivo *Maurentus*, al igual que sucede con Morente en Oviedo. Otro topónimo cercano analizado por dichos autores **Serán**, que se originaría del topónimo del *nomen* *Serius* o *Serus* > *Seranu* > *Serán* (Piel, 1974: 149).

En esta zona abundan los topónimos que hacen referencia a asentamientos prerromanos, es el caso de: **El Chao da Serra, Chao de Riba, Castro, Chao de Farrique, Castro de San Chuis, Castro**; todos ellos dan muestras evidentes de la existencia de núcleos poblacionales anteriores al período de la romanización. Así

mismo, también son importantes **La Leprosería y Ermita de San Lázaro**. La Leprosería es uno de los treinta y un edificios documentados a tal uso en Asturias. Otra con el mismo nombre aparece citada en el siglo XIII en las proximidades de Cabruñana, por donde también pasa la indicada ruta. Son éstas construcciones relacionadas con el primitivo camino de Santiago, que en muchas ocasiones se erigen en zonas cercanas al trazado viario existente en el territorio.

2. Vía del Trayecto

La vía del Trayecto nace en tres ramales que confluyen en la sierra de Degaña: Cerredo, Valdelprado y Trayecto, que a su vez conectan la sierra del Palo con la vía a *Lucus Augusti*. El nombre que toma esta vía, **Trayecto**, es un topónimo que también aparece en Pontevedra, y en Utrecht (Holanda). Deriva de *Traiectum*, consignado en el Itinerario de Antonino como la tercera estación de la ruta entre *Lugdunum* (Lyon) a *Bataurum* (Leyden). Se documenta en este mismo Itinerario, en la edición de Basilea de 1732: *.-“Traiectum antiquissima haec amoenissima urbis mentio est. Castrum Traiectum, vicum Traiectum uetera Diplomata apud Hedam appellant”* (Gottfredi, 1628: 529). Está registrado, por tanto, como topónimo de época romana. El significado de *Traiectuses* “travesía o pasaje”, que amplía su significado al de “obras que se hacen para facilitar el paso por un lugar determinado”. Sabemos que en esta zona entre el concejo de Degaña y la zona limítrofe con León, existieron numerosas explotaciones mineras durante la época romana, por lo que el tráfico del puerto debió ser bastante activo.

.-Villaoril es un topónimo que aparece citado cinco veces: una está en Ibias, otra Villaoril de la Sierra, otra en Villaoril de Bimeda en Cangas de Narcea y también el Villaoril en Navia y Villaorille de Quirós. J. M. Piel cree que quizá provienen del *poseedor Aurelius*. Otra teoría del mencionado autor, es buscar una relación con *aurum*, pues estas dos poblaciones se encuentran próximas al río Orúa, sufijo *-úa*, *aurum* (Piel, 1974:201).

.-Acio se nombra en el *Cartulario de Cornellana*, doc. 28 año 1487: *-“...la aldea de Aço, con todos sus términos...”* (Floriano Cumbreño, 1949a: 118). En *El*

Libro Becerro, del año 1079, se recoge: .-“... *per uillares de Azio, usque in aquauercio de Moral...*”. *Acium*>*Acio* (Floriano Cumbreño, 1963: 201).

A. Moralejo Lasso estudia el nombre de Magobre y si en su posible relación celta, *magos* (*campo llano*), existen topónimos similares en Galicia: Magán, Magoira, Magoy, que parecen tener la misma raíz, que el topónimo **Maganes**, situado en Cangas de Narcea. Se cree que en este caso se trate de una villa, ya que existe el *nomen Magius* y el sufijo es el típico de las villas, *Maganas*>*Maganes* (Moralejo Lasso, 1952: 135-157).

.-**Sextorraso** pertenece al grupo de topónimos numerales, al igual que el ya mencionado de Sestiello. En los itinerarios mencionaban las estaciones bajo el nombre *ad quartum, ad quintum, ad sextum...* según suposición relativa al punto de partida. También asociado al numeral sexto el ya citado pueblo de Sestiello (Grado).

Con el sufijo *-ones*, en el trayecto de nuestra ruta encontramos **Trones**, sufijo que ya hemos indicado se aplicó en los gentilicios romanos, del antropónimo *Allius*. También **La Regla de Pendones**, y **Praones**. Se documentan un gran número de topónimos relacionados con estructuras, **El Castro, Castiello, Castrosín, Los Castrus**, y **Los Castiellos**.

3. *Vía de Leitariegos*

La vía de Leitariegos discurre paralela a la vía del puerto del Trayecto. Confluyen ambas vías en Cangas de Narcea, conectándose esta vía en Tineo con la de *Lucus Augusti*. En el actual territorio leonés (*Asturia cismontana* en época romana), existen dos núcleos de población muy próximos a Leitariegos, con sufijo en *-ana*: **Villagar de Laciana** y **Llamas de Laciana**, con ligera modificación, posiblemente de este sufijo latino proveniente de otro etno-topónimo.

.-**Gelán** es un topónimo que encontramos en dos ocasiones en Asturias, una en Cangas de Narcea y la otra en Siero. Se han documentado hasta nueve ejemplos de *Gellia* en inscripciones hispánicas. No está claro que Gelán se pueda relacionar con *Gellius*, pues debiera dar como resultado Gellán. Quizá pueda tener relación con el nombre común *gelu*>*selu* (Ptolomeo, 1845: II, 6:49).

4. Vía del Puerto Ventana

La *vía del Puerto Ventana* era conocido como la Calzada del Camino Real de puerto Ventana o *Trobaniellu*, que comunicaba la Alta Babia leonesa con tierras astures. No lejos de Ricabo encontramos el ya mencionado topónimo de **Bárzana** (sufijo *-ana*). Cerca del Pico Ronderos se encuentran las minas de Oxa Mixaoros, cuyo sufijo *-oros*, se relaciona con *Aurea* > *oro*, indicándonos qué tipo de material se extraía en este lugar.

El topónimo Pedrove ya se cita en el siglo XI y su origen se remonta a la lengua latina, pero desconocemos si quizá se formara en siglos de la Antigüedad o la Edad Media. Lo cierto es que existen dos interpretaciones, la que asocia el nombre con el de “*Penna Petri*”, y la que, por el contrario, lo interpreta como “*Petram finiam*”, un mojón, que serviría como linde en el concejo de Quirós y estaría en una posición cercana de la ruta del puerto Ventana (García Arias, 1984: 99).

Cerca de Pedroveya se conserva el nombre de **La Décima**, en este caso el numeral hace referencia al número diez, y se engloba entre los topónimos aquí descritos tales como Quinzana, Las Tercias, Cabañaquinta o Sestiello.

Antes de llegar a Trubia se conserva el topónimo del lugar **El Carral**, ya mencionado, pues se repite varias veces. Se asocia a antiguos caminos donde era factible el paso de “*carrum*”.

Los topónimos relacionados con los restos arqueológicos de fases romanas y prerromanas que se conservan al paso de esta ruta, son el de **El Castro, el Castro Xan Xuan, Castro Tena, Cochao Castro, Vachicastro, Castro Pico l’ Cogolla, Castro La Piconá y el Castro el Perlín**. Así como nos encontramos el lugar de Valdemurio, como ejemplo de antiguas construcciones (indeterminadas) en la zona que tiene este nombre.

5. Vía Serrantina

La denominada *Senda de la Culebra, Vía Serrantina o Calzada del Puerto de Cereizales*, es uno de los varios ramales que nacen de la desviación de la vía de Lugo de Llanera a Lugo, al sur de Tineo. Comunica, por tanto, Tineo con Somiedo y Laciana. En la localidad de Tuña se conserva el puente de **La Carril**; Este topónimo

proviene del latín *carrum*, es decir “un camino apto para carros”. Topónimo que aparece mencionado en la documentación medieval, y que se asocia siempre a antiguas rutas (García Arias, 1984: 233).

Respecto a otros topónimos asociados con yacimientos, y poblamientos prerromanos o romanos a lo largo de esta ruta, se conserva los de **Castro Cezana**, **Castro los Morales**, **Castiello de la Barca**, **El Castro** y también, con una interpretación más libre, pero parece que relacionado con viejas construcciones, debemos mencionar el caso del **Collao del Muriu** y el **Alto de Muria**.

6. *Vía de la Mesa*

Una de las vías más conocidas de Asturias es *la vía de la Mesa* que comunica de Sur a Norte la región asturiana. Esta vía une la capital cismontana, *Lucus Augusti* con la tierra de los transmontanos a través del pueblo de Torrestío de Babia y se bifurcaba un ramal a Teverga y *Lucus Asturum*, y el otro a Grado. Toponímicamente, en los montes de Somiedo (zona próxima al límite entre la *Asturia transmontana* y la *cismontana*), encontramos una referencia del año 1307 de **Momián**. Este lugar aparece citado en la documentación medieval: .-“...una quadriella et otra en Momeán...” (doc. 140) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 149). Para J. M. Piel, este topónimo deriva del *possesor Mummeius*. En los trabajos de E. Hubner se recogen diversas inscripciones con *el nomen Mummius*. Relacionando este topónimo con la lengua asturiana, podemos creer que el *possesor Medius*, evoluciona a *medianu*, que a su vez unido a *Monte* + *medianu*, da como resultado *Montmeyán*>*Momeán*. Momeán y Momián comparten por tanto origen, el primero ubicado en Somiedo, y el segundo en Tapia de Casariego (Hübner, 1892).

A unos 10 kilómetros al Sureste de Torrestío se enclava el Pico **Peña Ubiña**. Este topónimo es de procedencia prerromana. Estos pueblos tendían a dar nombre tanto a personas como a lugares, basándose en alguna cualidad, generalmente externa. En el caso de *Vindos*, es un adjetivo gálico y celta, que significa blanco. El *Monte Vindio*, significa por tanto, Monte Blanco refiriéndose al aspecto de la peña. *Monte Vindio*, con el paso del tiempo, ha ido perdiendo el significado *uindos*, y ha derivado a *Aubiña*>*Peña Oubiña*>*Peña Ubiña*.

-El Furao al Norte de Pola de Somiedo puede estar relacionado con Monte Furado, en Allande. Ambos se interpretan como zonas de canales perforados para la explotación aurífera de época romana.

También en Somiedo se encuentra **Piedra Jueves**. El culto al dios Júpiter está suficientemente atestiguado en Asturias en las inscripciones epigráficas. Los restos toponímicos detectados se refieren casi siempre a lugares elevados, y en este caso, el topónimo bautiza la cima de un monte. Se trata posiblemente de sitios de veneración de tal divinidad. El origen de Piedra Jueves parece derivar de *Petra Iovis*. *Iovis*>Júpiter (García Arias, 1984: 101).

El Pico **Ferreirúa** de 1983 metros de altitudes la cima del concejo de Teverga. El sufijo *-úa*, está relacionado con *Aurea*> *oro*. En este caso no se asocia ninguna explotación antigua, aunque en el caso de otros topónimos asturianos, sí se han podido relacionar con los yacimientos de oro explotados en época romana.

Un topónimo que se emplea reiteradamente en Asturias es **Bárzana**, en este caso en Teverga, lugar de sufijo romano *-ana*. **Entragu** se halla en La Plaza (Teverga), uno de los siete pueblos relacionados con *Intracum*. Se ha documentado en el año 1095: *.-“Intracum (secus flumen Truuia)”* (doc.28) (Jovellanos y Ramírez, 1948).

-Carzana se cita en un documento del año 1092: *.-“...in valle de Carzana”* (doc.169), en el del año 1254: *.-“intra terminos de uallis de Carzana”* (doc.172), y en el año 1201: *.-“ecclesia Sante Mariae de Carzana”* (doc.26) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 32, 190, 194). R. Menéndez Pidal lo relaciona con *Carcus*, que se apoya en los nombres de *Cartius* y *Carsius*. En un escrito gerundense del año 886 se cita: *“uillam de Carciano”*, quizá con el mismo origen que Carzana. También en Somiedo, punto de paso de esta ruta, encontramos **Valcárcel**, que se remonta al origen semántico de “valle”, del año 1095 *“Valliscarcer”* (doc. 25) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 31). En este caso aparece Carzana con el apelativo valle, pero la presencia del sufijo *-ana*, nos indica que posiblemente su origen sea la villa de un *Carcus*. *Carciana*>*Carzana*.

Zona de Belmonte:

Al abandonar Teverga la vía de la Mesa presenta dos ramales, uno de ellos se dirige a Belmonte de Miranda y Grado. En este contexto los topónimos de posible origen romano del concejo de Belmonte son **Cezana**, citado en el año 1163: .- “*vinadeiros...qui habitant in Lapedo, in Cezana, et Morugia...*” (doc. 193) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 245). En el *Libro Becerro* del año 1097: .- “*Transfonte e Cezana*” (64.v.B) (Floriano Cumbreño, 1963: 123). La explicación más correcta es *Caecius* según los estudios de W. Schulze, ya que las formas medievales siempre presentan -z-. En cambio J. M. Piel aduce el gentilicio etrusco-latino de *Caesius*. *Caeciana* > *Cezana* (Schulze, 1904: 43).

En caso del monasterio de Belmonte, indica G. M. Jovellanos que el nombre del Monasterio de **Lapedo** actual Santa María de Belmonte, provenía de *lapidoso*, *lapidum*, del latín piedra, lo cual se asociaba con las admirables montañas y peñascos de la zona, y dado su relación con el latín, G. M. Jovellanos y Ramírez asociaba la ocupación de esta zona con los romanos (siglo I a. C.) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 217).

.-Oviñana en Lodónes uno de los topónimos que más se repite en la documentación medieval. Son varias las citas referidas a este topónimo. En el año 1163: .- “*...tota mea herediate que uocatur Oubiniana*” (doc. 191), en el año 1142: .- “*...uillam nostram dictam obignana, iacentem iuxta flumen Narceia...*” (doc. 214) y en el año 1322: .- “*...el cellero de Obinnana que dicen Palacios, en alfoz de Miranda...*” (doc. 236) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 243, 254, 264). El *Cartulario de Cornellana* del año 1124: .- “*...in territorio de Miranda uillam Oponianan...*” (Floriano Cumbreño, 1949a: 191). J. M. Piel propone el *nomen possesor Ouinius*. P. Aebischer estudia la forma medieval *Albiniana* y la basa en el *nomen Albinus*. La pronunciación local convierte en *U* la *O* inicial: *Ubiñana*. *Albiana* > *Aubiniana* > *Ouiniana* > *Oviñana* > *Uviñana* (Piel, 1974: 78).

Al Noroeste de Belmonte y próximo a Salas, mencionaremos **Antoñana**. No existe documentación medieval que cite este topónimo, pero tiene el sufijo en *-ana*. En el trabajo de F. Diego Santos se recogen cuatro lápidas en las que figura

mencionado nombre. *Antoniana>Antoñana* (Diego Santos, 1985: 112, 154). También en el entorno se conserva un interesante grupo de topónimos con sufijo *-ana*: **Las Caranganas, Fontanas, Coañana y Bárzana** (este último ya citado varias veces en este trabajo). Encontramos un sinfín de topónimos relacionados con Castro, en todo el trayecto de este ramal, que citamos: **El Castro**, ubicado al oeste de San Martín de Lodón, **Pico de Castro, Pico Castru** y **El Castru**, los tres ubicados en la sierra que lleva el mismo nombre. En **Castro**, se halla la Ermita de la Virgen del Rosario, y a escasos kilómetros al Norte está la **Venta el Castro**; por último, debemos citar **Peña el Castro**.

Zona Quirós:

En el ramal este que cruza Quirós y llega al sur de Oviedo, encontramos en el entorno de Quirós el sitio de **Villamarcel**, con el mismo origen que Marcellana, ubicado en Ibias y estudiado anteriormente. El topónimo actual puede ser un derivado del *nomen Marcellus. Marcelli>Marcel*, y *Villamarcelli>Villamarcel* (García Arias, 1984: 250).

.-Villaorille en Quirós es uno de los topónimos que se repiten en cinco ocasiones en el territorio asturiano, junto a Villaoril en Ibias, dos en Cangas de Narcea y otro en Navia. Podría interpretarse como *Villa Aurelia*.

.-Villagime puede estudiarse en el trabajo de A. Lognon, el cual recoge la idea que el término *villa*, fue usado para designar un dominio rural, acompañado de otros topónimos en la época franca. Quizá en época romana tuviese el mismo fin, pero solo podemos considerar romanos los derivados de villa urbana (Lognon, 1920). Por lo tanto, para A. Lognon este topónimo no sería de origen romano. A. Carnoy, por el contrario, considera que todos los topónimos que lleven *villa*, son de origen romano (Carnoy, 1953: 87). El topónimo villa, tanto en francés como en español, se utilizó para formar topónimos medievales. En el caso de Villagime, el *nomen* sería *Gemius. Villagimii>Villagime*.

En este ramal que desemboca al sur de Oviedo, también encontramos topónimos relacionados con estructuras, **El Castiellu, Los Murios, y Trasmuria**.

7. Vía de la Carisa

La famosa *vía de la Carisa* atraviesa la barrera montañosa de la cordillera Cantábrica para adentrarse en el territorio astur hasta llegar a *Lucus Asturum*, donde confluye con otras vías que cruzan la provincia. Es una de las rutas más estudiadas dada la importancia que adquirió a la hora de conquistar la región, y por conservar en su trayecto uno de los campamentos romanos mejor estudiados de la zona (Camino Mayor, 2005a).

.-Jomezana y Jomezade de Abajo poseen un topónimo procedente de un poseedor *Diomede. Diomediana>Jomezana* (Bobes Naves, 1961: 241-284).

En las proximidades de Pola de Lena encontramos **Cornellana**, topónimo que también existe en Grado. El nombre primitivo fue *Cornelianum* terminado en *-anum*, que posiblemente es un antropónimo que originariamente llevaba un sufijo (Piel, 1974: 118; Concepción Suárez, 2007: 329, 385). Además, este topónimo tiene el sufijo *-ana*, que se aplica a la derivación de palabras de nombres *posesores*, así como palabras de léxico común, al igual que se conserva en el cercano pueblo de **Parana**.

También en Lena se encuentra **Ayán** con posible origen en *Allius*, aparece citado en diversas inscripciones de la Península recogidas en CIL II. Tiene su semejanza con Ayones, ya citado anteriormente. En el trabajo de G. Serra se recoge como basa toponímica *Ageno*, del topónimo italiano de Génova. *Allianis>Allius>Ayán* (Serra, 1931; *Corpus Inscriptorum Latinarum, II*, 1950: nº 25074).

En el caso de **Mamorana**, en Vega del Ciego existe documentación medieval que recoge este topónimo citado en el año 1036: *.-“...in Castelo, Memorana cum ecclesia Sanctae Colombae”*. (doc. 72) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 75). Está identificada la existencia de una villa citada en el Anónimo de Ravena y con anterioridad en la Tabla de Peutinger. En ambos documentos se cita como *Memoriana. Memoriana>Memorana>Mamorana* (Parthey, Pinder, 1860).

Ante de llegar a Mieres debemos mencionar el pueblo de **Ujo**, importante núcleo cuyo topónimo se debe a una subderivación de *Ucio>ustium*, que significa

salida en latín vulgar, que sustituye en la forma clásica a *ostium*. En Ribadesella encontramos un pueblo que se llama San Miguelde Ucio, con el mismo origen que Ujo. Ucio aparece citado en dos documentos medievales en el año 1214, de la Colección de Jovellanos: *Colección Jovellanos I*, en el año 1214: .-“...*monasterium de Carauiam, in felgarias, et in nocedo, et in Sarcedo, et in Uzio...*” (doc. 197), y más antigua aún es la cita del año 886: .-“... *et in ripa de Selia, uilla que dicitur Usio*” (doc. 56) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 59, 224).

En este caso, la diversidad fonética no ayuda a aclarar la cronología de los topónimos, ni siquiera saber, si se deben remontar a la época romana. Lo que sí parece es que el significado que llevó a nombrar estos pueblos como Ujo y Ucio, fue el del .-“*entrada natural, embocadura de un río*”. Ucio, en Ribadesella está próximo al río Sella, y en el caso de Ujo es un paraje abierto, en un valle (entrada natural). Debemos añadir, que en este lugar se han hallado restos romanos asociados a la vía de la Carisa (analizada en este trabajo en páginas posteriores²⁶).

.-**Seana** es un topónimo que se repite en Mieres y Villaviciosa. No se encuentra citado en ninguna documentación medieval, pero ha sido estudiado por diferentes especialistas en toponimia latina. En el caso de R. Menéndez Pidal relaciona este topónimo con Sellán en Lugo, Sellao en Portugal y Sellent en Valencia. En la misma línea J. M. Pabón lo relaciona con Selién derivado de *Selius*. Otra opción es que se trate de un nombre de villa sin sufijo, formado directamente de *Seianus*, nombre del comandante de la guardia pretoriana de Augusto. *Seliana*> *Seyana*>*Seana* (Pabón y Suárez de Urbina, 1968: 87-185).

Más cerca de Oviedo **Tudela** parece conservar su origen romano “Tutela”. Nombre de una divinidad romana, se pone en relación con Tulle en Correze y de Tudela en Navarra; en Burdeos también encontramos unas ruinas de un templo, denominado “*los pilares de Tutelle*”. Respecto al Tudela asturiano, ubicado en una cima, J. A. Céan Bermúdez recoge .-“...*las ruinas y los trozos del muro, que tiene*

²⁶ Remitimos al Cap. III de este trabajo, pp. 400-402 , vía de la Carisa.

quinze pies de grueso, y un lienzo casi entero del torreón” (Céan Bermúdez, 1832: 205). Según el estudioso romano M. T. Varrón, existieron varias obras defensivas de cierre a las que los romanos llamaban *saepta o tutelae*, quizá una de ellas fuese ésta, de la cual se ha conservado el nombre hasta nuestros días. Esta estructura protegería a un pequeño puesto de vigilancia o destacamento militar que, victorioso tras la conquista prerromana, se establecía en la zona con el nombre de Tutela, es decir *fortificación* (Varrón, *De lingua latina*, IV).

8. Vía de San Isidro

En el *Puerto de San Isidro* nace una vía romana de la cual toma el nombre la primitiva ruta. Un ramal de dicha vía nace en Fuentes de Invierno, pasando por el puerto de Vegarada, y Río-Aller hacia **Conforco**. Este último nombre podemos clasificarlo como un topónimo de origen romano. Se cree que su origen proviene del bajo latín donde *triuuium*, será sustituido por el de *furca*. Origen que toma nuestro topónimo para crear Conforcos, al igual que encontramos otros similares en Le Carrefour, en la Dordogne francesa.

Como ya hemos reiterado, en los itinerarios se mencionaban las estaciones bajo el nombre de *ad quintam, ad quartum...*, es el caso de nuestro topónimo **Cabañaquinta**. De los numerosos topónimos existentes en Asturias, Cabañaquinta puede referirse a la quinta estación posiblemente de esta vía, la de San Isidro, aunque no podemos descartar la idea de que dichos numerales procedan del fraccionamiento de la tierra. Al Norte de Cabañaquinta encontramos **La Bárgana**, con el sufijo prerromano *-ana*.

En Piñeres está el pueblo de **Las Tercias** que, como el anterior topónimo de Cabañaquinta, se refiere a un numeral. Estos numerales en muchas ocasiones podría indicar la existencia de un camino antiguo, si bien, en muchos casos se han documentado como de época romance.

.-**Caborana** podría derivar del pueblo de la provincia tarraconense citado por Plinio como Capori. E. Hübner, además, recoge en sus estudios este topónimo como *cognomen, Coporana>Caborana* (Hübner, 1892: 143). Cerca de Caborana, en Bóo encontramos dos topónimos relacionados con caminos y vías, estos son

Carrerallana y **La Estrada**, que indican que quizá por estos parajes, ya desde antiguo, existió un camino empedrado (Concepción Suárez, 1995: 189-224).

Debemos mencionar en el concejo de Aller, en la localidad de Moreda, el núcleo de **Reyán**. Existen dos bases fonéticas aceptadas para este topónimo, la primera de ellas se basa en el *nomen Raius*; recogido en CIL, *L. Raius*, y *L. Raius Primigenius*. La segunda teoría la plantea A. Lognon, interpretado como la evolución de una villa *Reguliana* (Lognon, 1920: 44; “*Corpus Inscriptorum Latinarum*”, 1950: I, nº 1129 y 4975).

9. Vía del Nalón o del Puerto de Tarna

La va del Nalón tiene su origen en el puerto de Tarna, confluyendo en Lugo de Llanera (capital de la *Asturia transmontana*), con otras vías que articulan la region en época romana. El primer topónimo que nos llama la atención es **Bezanes**, en Campo Caso, punto de paso de la vía. Este topónimo también existe en Santander, y su origen romano se deriva de *Bitianas*>*Bezanas*.

Al paso de la vía por Laviana existen numerosos topónimos de procedencia antigua. **Corián** está ubicado al Sur de Pola de Lena y aparece registrado en tres inscripciones antiguas en CIL II: *Coria Aleti*, del año 733, *Coria Catueni* del año 780, y *Coria Caturoni* del 786. El *Onomasticonpropriorum nominum* del año 1544, escrito por C. Gesnerum menciona .-“...*Caurium, Lusitaniae oppidum Ptolomeo*”. Este topónimo también puede estar relacionado con Corias, en Pravia (Gesnerum, 1564).

.-**Canzana** parece tener como base *Cantiana*. E. Hübner recoge como *nomen Cantius* en las inscripciones 4970, 193, 401-2. Por su parte, R. Menéndez Pidal en su trabajo de toponimia prerromana, explica Canzobra por *Cantius* (Menéndez Pidal, 1952: 86). F. Diego Santos recoge una lápida con un probable nombre *Cantiae*, procedente de Coraín en Cangas de Onís, por lo que la base *Cantius* parece indudable²⁷.

²⁷ Cantelle< Cantilia, de *Cantelius*, para la forma femenina. (Aebischer, 1928: 22).

El topónimo de **Laviana** posee el sufijo latino *-ana*; en el caso de esta localidad de Aller, no se ha documentado ninguna referencia en fuentes medievales, aunque sí en el caso de Laviana de Gozón²⁸.

El topónimo **Mardana**, también en Laviana, no aparece citado en ninguna forma medieval. Pero por su similitud con topónimos romanos, podemos ponerlo en relación con *Maritus*>*Maritana*>*Mardana* y también con *Emeritus*> *Emeritana*> *Merdana*>*Mardana*.

.-Constante es un topónimo que catalogamos en Laviana, pero también se repite en el entorno de Oviedo. Se cita en la *Colección de Jovellanos I*: *.-“uillam in ualles cum Castro Constanti...”* (doc. 85), y más adelante podemos leer *.-“et per illo calce de Constanti...”* (Jovellanos y Ramírez, 1948: 91). En la documentación medieval no aparece el *nomen Constantius* y, en general, no se aplica el nombre de un individuo particular a un camino, por lo que creemos que ambos Constante podrían datar de época romana.

En Langreo se encuentra **Meriñán**. J. M. Piel opina que este topónimo se puede explicar como un antiguo *“fundus Marinianus”*, propiedad de un *possesor Marinius*. A. Lognon, descubre este mismo topónimo en Marignan, Gers. A pesar de ello no se puede asegurar que Meriñán sea el origen de un fundo, ya que concretamente en el territorio de Asturias, se da el nombre de Mariñanes a los habitantes de “les Mariñes” en Gijón; por lo tanto nos queda la duda de si el nombre puede derivar de un posible nacimiento romano, o quizá reciente (Piel, 1974: 183; Lognon, 1920).

.-Antuña es el último topónimo de posible origen romano (antes de que la ruta prosiga hacia Tudela Veguín, y Vallín donde confluye con la vía de los Picos de Europa, continuando su rumbo hacia Colloto y Lugo de Llanera). Este nombre se pone en femenino para concertar con *uilla*. *Antonia*>*Antuña*.

²⁸ Remitimos a este mismo capítulo, p. 80.

.-**Aviño** en Box aparece citado en la obra de E. Hübner como *nomen Auinius*, que se convertiría en *Auinium*>*Aviño*. Próximo a Tudela Veguín, además hemos de mencionar **Bendones** con el genitivo en *-ones*, de antropónimos en *-on*, *-onis*, posiblemente derive del término *Vidonius*. Esta teoría no es compartida por otros autores como A. Castro y G. Sanchs, los cuales no descartan la idea de una relación con la raíz celta *bed* “zanja” (Castro, Sanchs, 1935: 187).

10. Vía de los Picos de Europa

La Vía de los Picos de Europa posiblemente comunicaba el territorio cántabro con el astur; conocemos su paso por Sotres y se dirigiría hacia el Oeste hasta *Lucus Asturum*. En Cabrales se encuentra **Candones**, sufijo *-ones*, que como ya hemos comentado, se aplica a los gentilicios romanos, del antropónimo *Allius*.

En Amieva encontramos dos topónimos significativos, uno de ellos es **Vis**, proviene del *nomen Visius*, *Visii*>*Visi*>*Vis*. El segundo topónimo es **Mián**, lo mismo que Villamediana, puede interpretarse como la villa de un *possesor Medius*. Mián pudo ser en su origen un *fundum*, *Medianum*>*Medayo*>*Meano*>*Meán*>*Mián*. Pero la falta de documentos no nos permite darlo como seguro por un topónimo romano.

Una vez pasado Cangas de Onís, ya en Infiesto, encontramos **Berones**, sufijo *-ones*, con gentilicio romano *Allius*. Al este de Benia de Onís hemos de citar el topónimo de **La Corredoria**, el mismo topónimo que se encuentra al Norte de Oviedo, en ambos casos relacionados con antiguas rutas. Al sur de Onís está **El Castro** y la **Ermita del Castro**. **Piedrahita** tiene su origen en *Petra fita*, piedra clavada que haría alusión a un “hito”, una indicación de un camino.

Al Este de Sorribas está **Quintana**, ya mencionado anteriormente, pues son muchos los lugares de Asturias con este nombre. El origen de todos ellos parece provenir de un *possesor Quintus*, aunque dada la abundancia de topónimos, habría que hacer un estudio específico para cada uno de estos topónimos. **Antrialgo** es un topónimo relacionado con *intraticum* “entrada”, posiblemente alusivo a accidentes naturales en el suelo, y por tanto ya existentes desde antiguo. Se asocia con un numeral al igual que **Las Tercias**, en Berbio, y **Las Quintas** en Ceceda.

.-**Obana** en Piloña aparece citado en el año 1152, y nombra un testigo, .- “*Martinus, de Obana*” (doc. 121) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 91). Puede ser un derivado de *Albinus*, según se deduce de la toponimia, ya que los Obiñana son más frecuentes.

.-**Lozana** también en Piloña, no aparece citado en la documentación medieval, pero ha sido estudiado por R. Menéndez Pidal en el caso de Lucena, con *possesor Lucius*, extraído de la *Tabula Alimentaria de Veleia*, como *Lucianus fundus*, la derivación de *Luciana*>*Lozana*, de *possesor Lucius*. Esta teoría no parece ser la más aceptada por los estudiosos, pues G. Rohlfs encuentra en una inscripción de Aquileia, *Lautius*, como nombre galo; esto explicaría bien la forma Lauzana y Louzana (Rohlfs, 1956: 123).

.-**Buspolín** al Norte del trazado viario (Cabranes), está recogido en la *Diplomática española del período astur*, del año 856, en un documento del Tumbo Nuevo de Lugo se recoge: .-“*Bustum Paulini...*” (doc. 62) (Floriano Cumbreño, 1949b: 275). *Paulus*, además es un *cognomen* romano usado por la *gens Aemilia*. Existe una persistencia del nombre en sus dos formas, quizá ya desde época romana. *Buspauli*>*Buspol*, *Buspaulini*>*Buspolín*.

El pueblo de **Ovín** (Nava) podría tener su origen toponímico del antropónimo *Quinius*, el cual sirve de base para dar nombre a dicho pueblo. También se podría explicar con el *nomen Albinus*, que dejó, como ya hemos comentado anteriormente, Obiñana. La falta de fuentes medievales hace que debamos citar los dos orígenes posibles. Otro topónimo romano que se encuentra en Nava es **Millarla**, relacionado con los miliarios de las vías; podría tener su origen en *petra miliaria*. Este topónimo se repite en Villaviciosa y Cangas de Onís, así como en tierra leonesa, cerca del puerto de Pajares sobre la antigua calzada romana de *Legio VII a Lucus Asturum*.

En Pola de Siero existe una gran concentración de topónimos romanos. El caso de **Fano**, es un topónimo de tipo religioso que hace referencia a los mausoleos funerarios. En el *Cartulario de San Vicente*, del año 1145, se recoge: .-“*...in territorio Gegione... Fanum*” (doc. 209) (Floriano Llorente, 1968: 198). Estos

santuarios solían estar al borde de los caminos y nunca muy alejados de él.
Fana>Fanum>Fano.

El pueblo de **Gelán** se encuentra en Siero, podría derivar de *Gellia*, que aparece en diversas inscripciones hispánicas. Sin embargo, no queda claro si éste podría ser su origen o quizá el nombre común *gelu* (Ptolomeo, II, 6:49).

.-Llorianes y Llorián en Siero tienen la misma ascendencia que Lloriana en Oviedo, y Loiro en Laviana. La posible base de estos topónimos es *Florius* o *Laurus.Florianu> Llorián. Florianas>Llorianes.*

.-Tiñana se cita en la *Diplomática española del período astur*: *.-“teneiana, Tutiana”* (Floriano Cumbreño, 1949b: 639-640). También en el *Cartulario de San Pelayo* del año 1161: *.-“in territorio de Siero, iuxta flumen Naura, ecclesia Sante Marie de Tiniana, cum sua uilla”*, (doc. 25) (Fernández Conde, 1978). La forma medieval correcta para este topónimo es *Tinius. Tiniana>Tiñana.*

.-Fozana en Tiñana, aparece citado en el *Cartulario de San Vicente*: *.-“...hereditate nostra propria in uilla Fozana”* (doc.91) (Floriano Llorente, 1968: 100). También podemos leer una cita del año 886: *.-“Fozanam uillam cum ecclesia Sancti Bartolomei”* (doc.56), en la *Colección Jovellanos* (Jovellanos y Ramírez, 1948: 57). La posible evolución fonética pudo ser *Falcus* como *Faucus*, pueden dar por evolución fonética Fozana. *Falciana>Fauciana>Fozana.*

En la etapa final de la vía tras pasar Fuentes pino, Noreña y Argüelles, rumbo a *Lucus Asturum*, la vía pasa por **Colloto**, donde confluye con la vía del Nalón. El origen de Colloto es *Colle-Altu* (colina elevada), es una evolución fonética. La primera cita medieval de Colloto es en 1043: *.-“Quoloto”*, recogida en el *Cartulario de San Pelayo*, (doc.2) (Fernández Conde, 1978).

11. Vía de la Costa

La vía de la Costa es la ruta más larga conocida de época romana. También es la menos estudiada porque toda la zona oriental de Asturias, en comparación con

la occidental, está menos investigada. Esta vía tiene varios ramales que conectan con el interior de la región.

En las proximidades de Llanes encontramos **Vidiago**. Éste se forma sobre un nombre latino *Vitiacu (m)*, cuya base parece ser *Vitius*. Por otro lado, encontramos a la altura de Bricias un ramal que conduciría hasta Onís, donde continuaría el trayecto la vía de los Picos de Europa. De este trazado nos llama la atención los topónimos de **La Malatería** y la **Majada de los Malatos**; sin duda estos topónimos tienen su origen en época medieval. No debemos olvidar la relación de las leproserías con los caminos antiguos, en concreto con este camino de la costa, documentado como el Camino primitivo de la costa a Santiago. Existen diversas fuentes que atestiguan que en épocas medievales este fue un camino muy transitado.

En el entorno de Llanes, destaca **Murias**, que como ya hemos mencionado suele referirse a viejas estructuras. **Las Bárcenas**, topónimo que como en otros tantos casos, conserva el sufijo *-ana*. **Castro el Gaitero**, **Castro San Martín**, **Castro Troenzo**, **Pico Castroy** **Castro Arenas**, todos ellos próximos, dan evidencia de que en época prerromana pudieron existir unos núcleos poblacionales cuyo topónimo ha llegado a nuestros días.

Analizando nuestro trazado costero llegamos a Ribadesella, donde nos detendremos para examinar el cercano pueblo de **Orellana**. En la documentación medieval aparece citado como *Oreliana*, concretamente en la *Colección Jovellanos*: *.-“...in territorio de Melorda, secus flumen Seliam... senera de Oreliana”* (doc.14) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 18). Este nombre también está en la toponimia de Badajoz. En el castellano medieval *orellano-a*, significaba limítrofe, sin embargo, en la cita de G.M. Jovellanos aparece como un nombre, no como adjetivo. *Aureliana*> *Oreliana*>*Orellana*.

En Ribadesella se documenta otro ramal que conduce al interior de la región, concretamente a Parres donde, al igual que el ramal de Bricia, enlaza con la vía de los Picos de Europa. Partiría de Sebreño al Oeste de Ribadesella, pasando por **Ucio**, topónimo que aparece en diversas formas en la toponimia asturiana, con el mismo origen que el Ujo de Mieres. En el caso de Ribadesella, se refiere a la entrada de un

valle con la confluencia de dos ríos. Se cita en dos documentos medievales como *Uzio* y *Usio* (Rodríguez Díaz, 1995: 499- 500).

Otro topónimo importante es **Piedrafita**. Son varios los lugares montañosos con este nombre. Ya hemos explicado, por tanto, que se refiere a un “hito” en un camino importante, que marcaba una zona, un cruce o un alto en una vía histórica. Por otro lado, **Rozadones** es un topónimo al sur de Arriondas que, como otros muchos ya citados en este trabajo, conserva el sufijo *-ones* originario de gentilicios romanos.

En Colunga encontramos **Duz** que E. Hübner recoge *Docius* en una inscripción hispana. Parece que su transformación ha sido la siguiente: *Docius>Docius>Duz*. Otro topónimo cercano es **Cobián**, en la Isla, que es estudiado por R. Menéndez Pidal, el que le da como base el *nomen Caluius*. También este mismo *nomen* aparece recogido en E. Hübner: *Caluianus>Cavián>Covián* (Hübner, 1892: 211).

En la *Colección de Jovellanos*, del año 1210 aparece citado **Merana**: *.-“...de merana, de selorio...”* (doc.28) y en el año 1225: *.-“in illam hereditatem de Meyrana”* (doc.36) (Jovellanos y Ramírez, 1948). En el *Registro de Corias* del año 1042: *.-“...in ualle de Celorio, Merana”* (Floriano Cumbreño, 1950). *Mariana>Mayrana>Meyrana>Merana*.

En Villaviciosa nace otro ramal hacia el interior, en ese caso se comunica con Siero. El topónimo de posible origen romano de este ramal es **Cazanes**, cuya base es *Catius*, lo mismo que sucede con el topónimo Cadanes en Piloña.

-Amandi se cita en la *Colección Jovellanos*, del año 1229: *.-“Didaco Petri de Amandi”* (doc. 67), (Jovellanos y Ramírez, 1948: 35). Según los estudios de J. M. Piel, los nombres en *-andi*, constituyen un ejemplo típico de denominación cristiana. La existencia de este *cognomen* en época romana está atestiguado en CIL: *Amandus* (Piel, 1974: 97; *“Corpus Inscriptorum Latinarum, II, 1950: 819, 3656, 3935, 7144*).

.-**Ceyanes** tiene como posible origen el *fundum Caelianum* citado en el Itinerario de Antonino, claramente el *posesor* sería *Caelius*. *Caelianas*>*Cellanas*>*Ceyanes* (“*Itinerario de Antonino*”, 1968).

En Careñes está **Atilán** cuyo nombre ha sido analizado por P. Aebischer. Cree que se trate de un nombre personal germánico *Athala*. En CIL se recoge el *nomen Attilius* en un epígrafe de Vigo; ambas sirven como explicación a este topónimo, *Attilanu*>*Atilán* (“*Corpus Inscriptorum Latinarum*”, 1950: 13963).

El caso de **Binizán**, es el nombre cristiano de *Binitius*, del que derivó el actual topónimo asturiano. **Mananes** se recoge en la inscripción: *L. Maius* (*CIL II*). *Mananas*>*Mananes* (*Corpus Inscriptorum Latinarum,II*, 195: 431).

En el transcurso de la vía por el entorno de Villaviciosa se conservan diversos topónimos romanos, como es el caso de **Bedriñana** recogido en la *Colección Jovellanos*, del año 1443: .-“...*foro de un ero en Vedriñana*” (doc. 91). Tanto P. Aebischer como J. M. Piel inducen un *posesor Vitrinii*, del cual habría nacido el actual Bedriñana (Jovellanos y Ramírez, 1948; Piel, 1974: 76).

.-**Pendanés** es analizado por E. Hübner.-“*Pentius Flauus Victoris*”. Es una evolución de *Pentanas*. **Ayones** del antropónimo *Allius*, conserva el sufijo *-ones* (Hübner, 1892: 121).

.-**Seana** no se registra en ningún documento medieval, pero si conserva el sufijo *-ana*. Posiblemente se trata de un nombre de una *uilla*, formado de *Seianus*, nombre de *Aelius Seianus*. *Augusto Sejano* fue prefecto del pretorio de Nerón. Este topónimo está relacionado con otro que también se encuentra en Villaviciosa, **Seli**, cuya base en genitivo sería *Seana*, con un *posesor Selius*.

.-**Layvana** se recoge en un documento de donación a Valdediós en la *Colección Jovellanos* del año 1123 (doc. 69). Dicho escrito recoge una lista de topónimos, localizados todos en el valle de Selorio. Su etimología debe relacionarse con la de Laviana (Aller y Gozón) (Jovellanos y Ramírez, 1948: 35).

.-Millarla es un topónimo relacionado con los miliarios de las vías que podría derivar de *petra miliaria* o *terra miliaria*. La forma *millar* aparece varias veces en la toponimia asturiana, coincidiendo precisamente en diversos puntos donde se han constatado el paso de calzadas romanas.

La vía costera prolonga su rumbo hacia Gijón, donde encontramos **Fojanes**, que proviene del *possesor Fuluii. Fuluianas>Foyanes*, que ha derivado a la pronunciación actual como Fojanes.

.-El Bibio es un topónimo de probable origen romano, en él confluyen hoy dos carreteras. En esta zona, así como en todo el camino que une la costa de Gijón y Villaviciosa está plagado de *tégulas* y cerámica romana de *terra sigilata*. Posiblemente Bibio se refiera a la “bifurcación” de dos caminos.

En la documentación medieval se recoge **Jove**, en el *Cartulario de San Vicente*, del año 1046: *.-“...per termino de Joue que est prope riba maris...”* (doc. 41) (Floriano Llorente, 1968). Se podría relacionar con el culto a Júpiter, un *templus Iovis*, todos los autores coinciden en que se trate de un genitivo del *nomen Iouis. Iouii>Júpiter*.

En Gijón se encuentra el barrio de **La Calzada**, topónimo ya mencionado, en este caso asociado al paso de una vía romana que unía el núcleo de la ciudad, con la Campa de Torres, primitivo asentamiento de Gijón, donde se encontraba el *Oppidum de Noega* (Camino Mayor, 2000b: 6-12).

.-Serín ha sido estudiado por J. Somoza, el cual recoge numerosos restos romanos en la zona (Somoza de Montsoriú y García Sala, 1908: 345). Este topónimo se repite en Lugo.J. Balarí basa este nombre en un *possesor Sirinius*.

.-Rubín es un topónimo que se repite en Gijón y Oviedo, así como en Galicia. La base de estos nombres podría ser *Rubiuso Rubinius*. En el caso de Oviedo está avalado que es un topónimo reciente de principios del siglo XX.

El *Cartulario de San Vicentere* coge del año 1136: *.-“... filiosde Petri Pelaiz, de Monteriana”*, refiriéndose a **Monteana**, topónimo que conservaría el mismo

origen que Montillana en Granada. *Montiliana*> *Monteyana*>*Monteana* (doc.187) (Floriano Llorente, 1968).

De Gijón nace un ramal que se dirige hacia la capital, *Lucus Asturum*. El topónimo, que aún se conservan hoy día, es el de **Fana**, ya citado en este trabajo. Su origen es *Fanum*, que significa templo, y solían ser sitios ubicados en una zona próxima a una vía de comunicación. Otro ejemplo de este topónimo se halla en el concejo de Lastres, donde se documentan los Hornos romanos de La Fana²⁹.

.-Beloño tiene raíz céltica, *Belonius*. Se han identificado importantes restos de una villa romana, lo que ha llevado a que la zona sea conocida como Las Murias de Beloño (Jordá Cerda, 1957: 35-36).

Próximo a Beloño también se documenta otra villa romana, en **Veranes**. En la *Colección de Jovellanos*, del año 857, podemos leer: *.-“...in Veranes ecclesia Santi Petri”* (doc. 2). Con el sufijo – *anicus* encontramos en Francia, *Veranicus* (Fernández Ochoa et al., 2006: 137-194).

El ramal costero prosigue el trayecto por Candás, Luanco, Gozón, Avilés y Pravia. El topónimo referido a castro, se repite constantemente en la toponimia asturiana; otro caso más es **El Castro** ubicado al Sur de Piedras Blancas, zona próxima a nuestra ruta costera.

.-Penaforada emplazado al Sur de Muros del Nalón, es un topónimo que hace referencia a la explotación minera existente ya desde época antigua, quizá de origen romano. No muy lejos está **Cerín**, estudiado por J. M. Piel, que relaciona este topónimo con *Qurinus*, antiguo gentilicio (Piel, 1974: 159).

.-Laviana parece citada en la documentación medieval, concretamente en el *Cartulario de San Vicente* del año 1155: *.-“... juxta flumen Neua, in Castro Gauzon, in ualle que uocitant Lauiana”* (doc.241.) (Floriano Llorente, 1968: 231), y también

²⁹ En Adán Álvarez, 1992. “Ficha Nº 35: Hornos de la Fana”. *Carta Arqueológica del concejo de Colunga*. Consejería del Cultura del Principado de Asturias. Inédito. También remitimos al Cap. III de este trabajo, p. 798 , Vía de la Costa.

en el documento del año 1157: .-“...in alfoz de Gauzone, ualle Lauiana”. Todas estas referencias hacen alusión a Laviana de Gozón. J. M. Piel deriva este topónimo de *Laius*. No es probable que tengarelación directa con la familia Flavia de Roma, pero quizá sí con algún *poseedor* que hubiera adoptado tal *nomen*. Los *Flavios* gobiernan desde mediados a fines del siglo I d. C., (68-96) por lo que debemos suponer que el nombre de las villas sea posterior a esta fecha. *Flaviana>Laviana*.

En Illas se encuentra **Feyana** que no aparece recogido enninguna fuente medieval, pero se conoce algún ejemplo del nombre *Fifius*, en época romana. Puede ser por tanto el *poseedor* de este nombre de Illas.

En la zona de Carreño consideramos de origen romano el topónimo de **Logrezana** y **Pesgana**, ambos conservan el sufijo *-ana*. Logrezana se cita en el *Cartulario de San Vicent* del año 1078: .-“...*concilium factum fuit hic in Lucrizana*” (doc. 144) (Floriano Llorente, 1968). E. Hübner recoge el *nomen* *Lucretius* en diversas inscripciones hispánicas, *Lucretiana>Lucrizana>Logrezana*. En el caso de **Pesgana** posee su origen en la palabra *Pessicana*. Sería un grupo poblado por individuos de dicha gentilidad. El sufijo *-ana* estaba en el dominio lingüístico general (Hübner, 1892: 236).

.-Moriana en Corvera ha sido estudiado por R. Menéndez Pidal en su ya citada obra de *“Toponimia prerrománica hispana”*, quien atribuye como origen el *cognomen* *Maurus*.o Esta teoría es compartida también por J. M. Pabón: *Mauriana>Morian*a. (Menéndez Pidal, 1952; Pabón y Suárez de Urbina, 1968: 87-185).

Existe en esta zona del centro de Asturias un ramal que se dirige al interior de la región, desde Pravia hasta *Lucus Asturum*, confluyendo en Loriana con el ramal de *Lucus Astururm-Lucus Augusti*. Esta vía es conocida como el Camino Real de Pravia.

.-Pravia se relaciona con la raíz prelatina *<avia*, que significa “agua”. Podría ser que un *poseedor* fundase una villa, localizada precisamente en una zona romanizada, cerca de la desembocadura del Nalón. Al Norte de Pravia está **Agones**,

topónimo que debemos clasificar en el grupo anteriormente mencionado con sufijo –*ones*.

.-Loro recogido en la *Colección de Jovellanos* del año 1058: *.-“...uilla que dicitur Lauro”* (doc. 79) (Jovellanos Ramírez, 1948). Así mismo el Itinerario de Antonino recoge un lugar llamado Loria. Su situación en una zona bastante romanizada, hace verosímil que se trate de un *nomen* de un *possesor*. *Laurum>Loro* (*Itinerario de Antonino*, 1968).

En esta zona del Camino de Pravia encontramos otra vez el nombre de **Quinzanas** con el sufijo en plural; no ofrece duda de que se trata de una *uilla*, cuyo *posesor* sería *Quintus*.

Al Sur de Candamo está el topónimo de **Las Murias**; sabemos que estos topónimos están en la mayoría de los casos relacionados con restos de edificaciones antiguas, en su mayor parte de época romana.

.-Lazana en Las Regueras, se menciona en el *Libro Gótico* del año 857: *.-“uilla in Flacana”*. Así mismo lo encontramos nuevamente en las inscripciones estudiadas por F. Diego Santos (núm. 49) (Diego Santos, 1985; Monjour, 1990: 8-9).

.-Ajullán podría relacionarse con el gentilicio *Aculia*, o quizá *Iulianu*, no está claro su origen, aparece recogido en la *Colección Jovellanos*, del año 1343: *.-“los heredamientos que e en Ajullán”* (doc.131) (Jovellanos y Ramírez, 1948).

En Cudillero se encuentra **Oviñana**, recogido en la *Colección Jovellanos*, del año 1163: *.-“... tota mea hereditate que uocatur Oubiniana”* (doc. 191), *.-“...uillam nostram dictam obignana, iacentem iuxta flumen Narceia...”* (doc. 214), *.-“...el cellero de Obinnana que dicen Palacios, en alfoz de Miranda”* (doc. 236), (Jovellanos y Ramírez, 1948: 214, 264). Las formas medievales no aclaran del todo el origen de este topónimo. Así pues, podría relacionarse con *Albinus*, y con *Ouinus*. *Albiniana> Aubiniana> Ouviniana>Oviñana*.

J. M. Piel propone para el caso de **Novellana**, el *nomen* *Nouellus*; también explicaría el topónimo *Nouvelle* (Piel, 1974: 321). Se recoge en la *Documentación*

medieval de la Colección Jovellanos del año 1128: .-“*illa mea uilla Noueliana*” (doc. 206) (Jovellanos y Ramírez, 1948).

Otro topónimo del grupo de los anteriores es **Arcallana**, en Valdés. Este topónimo se puede interpretar como la composición de “arca” y “llana”. “Arca” significa desde antiguo “límite, mojón”, por lo que el compuesto de Arcallana significaría “señal divisoria”. Las formas medievales *Arcellana* y *Argeiana* se explican con el *nomen Argelius*, del que podría derivar este topónimo.

.-**Ore** en Luarca, es un topónimo que deriva de *Aurum*, como otros tantos que se encuentran en la zona occidental de Asturias, relacionados con las explotaciones auríferas de época romana. En relación con este topónimo encontramos **Villaoril** (que se repite en cinco lugares más en la zona occidental asturiana), posiblemente se relacione con *Aurum*, al igual que el topónimo anterior.

En la zona de Luarca encontramos **Trevías**, cuyo origen es *triuuium* que significaba en latín, bifurcación. Referido a una división de algún camino antiguo.

.-**Paderni** es un topónimo que bautiza a dos pueblos, uno en Navia y otro en Oviedo. Se cita en el *Libro Becerro* del año 1076: .-“...*illa uilla de Paderni*” (Floriano Cumbreño, 1963: 17). En el contexto de este documento sabemos que se refiere a Navia. *Paternus* es un *nomen* frecuente en todo el territorio imperial. Encontramos también Paterno en Florencia, y Padernac en Gironde, Francia. La idea de que existan diversos derivados de *Paternus* hace verosímil la idea de que estos topónimos daten de la época de la dominación.

El nombre común *uicus*, designaba en latín una población de relativa importancia y no fortificada; existen varios topónimos en la península que conservan este origen: Vigo, Vy, Vicq, Vieu.... Es el caso de **Vigo**, en Navia.

.-**Prendones** al sur de La Caridad conserva el sufijo *-ones*, que se aplicaba a los gentilicios romanos, y que a día de hoy aún conservan gran número de topónimos en la zona y en nuestra región.

Próximos a Coaña se halla **Orballe**, que, debido a la proximidad con el territorio gallego, ha sufrido ligeras modificaciones. Quizá su origen esté en el *possesor Urbanellus*, lo mismo que sucedería con Orbenlle en Pontevedra.

En Serandias se localiza **Mezana**. En el *Onomasticon de Gesnerusse* habla de: *.-“Metius Carus, delator insignis, de quo Plinius...”*. Es probable que este topónimo provenga por tanto de *Metius Caecilius, Metiana>Mezana* (Gesnerum, 1564).

El topónimo **Peirones** en Boal se agrupa con el conjunto de los topónimos que conservan el sufijo *-ones*. Todos ellos podrían referirse a topónimos de lugares ocupados en época romana: quizá posiblemente fuesen los primeros *uici* trazados por los romanos, teoría que concuerda con la importante zona que ocuparía en relación a los asentamientos castreños de Boal, Coaña y el entorno minero romano.

El topónimo **Sexto** es un numeral que pudiera relacionarse con una posición en el camino hacia la costa. Lo mismo que sucede con Sextiello, próximo a las termas de Valduno en Grado.

En el *Onomasticon de Gesnerusse* recoge el topónimo **Gorgolana**, que se encuentra en Tapia de Casariego. *.-“Gorgonius, uiri propium male olentis”*. *Gorgoliana>Gorgollana* (Gesnerum, 1564).

.-Momeán se cita en la *Colección Jovellanos*, del año 1307: *.-“...una quadriella et otra en Momeán...”* (doc.140) (Jovellanos y Ramírez, 1948). En el caso de Asturias puede estar relacionado con *Monte Medianu*, del *possesor Medius*. *Montmeyán>Momeán*.

Para analizar **Castrovasalle** debemos citar el trabajo de P. Marichal, recoge que la forma *castrum* “fortaleza”, en el latín clásico estaba en desuso a fines del siglo V d.C. Para este autor, la palabra *castrum*, sufre la variación con el diminutivo *castellum*. Según esto, todos los topónimos compuestos por la palabra *castrum*, serían anteriores al siglo V d. C. (Marichal, 1938: 32-38).

.-**Tol** es analizado por J. M. Piel. Éste relaciona el topónimo con la raíz etrusca *Tull*, de la que deriva *Tullius*. *Tulli>Toll>Tol* (Piel, 1974; 47).

En Vegadeo el tramo final de la ruta, localizamos **Mourín**. Tiene el mismo origen que el ya citado Mourelle³⁰ en Oscos, es decir, *Maurinius*. *Maurini>Mourin*.

En el estudio de I. Torrente Fernández, nos indica que los topónimos que hasta ahora fueron considerados como de posible origen romano, quizá sean originarios de la Edad Media. Muestra pautas para distinguir falsos topónimos latinos, como pueda ser el caso de aquellos terminados en *-ei*: Jarceley.

Por otro lado, aquellos topónimos que comienzan en *villa* (Villaviciosa, Villabona, Villamayor, Villafría...), se han considerado como romanos, pues se cree que es una reminiscencia de las *villae* romanas que existieron en el territorio. Ello es fácilmente explicable porque el origen de muchos pueblos se debe a fundaciones aisladas de granjas o casas de explotación agrícola y ganadera (García Arias, 2007: 233).

I. Torrente Fernández cree que estas interpretaciones incorrectas, pues considera que el término *villa*, se ha empleado tanto para clasificar unidades de explotación rurales (es decir, lo que hoy día entendemos por una villa romana), pero también para referirnos a aldeas. Una vez analizadas las citas en las fuentes medievales a cerca de este topónimo, concluye que a día de hoy no podemos saber con exactitud qué lugares que aún conservan el nombre de villa, puedan realmente conservar el recuerdo de las primitivas *villae* romanas, así como porqué el topónimo *vicus* ha desaparecido de la toponimia actual. Otros topónimos, aunque posiblemente toman el primitivo de *villa*, se refieren a asentamientos agropecuarios que aún no se han definido en un territorio en transición de la Antigüedad al Alto Medievo, tal y como es el caso de la villa de Aspra, absorbida por la ciudad de Oviedo (Torrente Fernández, 1986: 75-88).

³⁰ Sobre el topónimo de Mourelle, remitimos a este mismo capítulo, p. 100.

A. Lognon recoge la idea de que el término *villa* fue usado para designar un dominio rural. Quizá en época romana tuviese el mismo fin, pero solo podemos considerar romanos los derivados de villa urbana. Por lo tanto para A. Lognon este topónimo no sería de origen romano (Lognon, 1920). A. Carnoy, por el contrario, considera que todos los topónimos que lleven *villa*, son de origen romano (Carnoy, 1953). El topónimo villa, tanto en francés como en español, se utilizó para formar topónimos medievales.

Cuadro con la clasificación de topónimos más relevantes para el estudio viario:

VIA	Redes viarias	Estructuras	Explotación minera	Numerales	Asentamientos arqueológicos
<i>Lucus Asturum- Lucus Augusti</i>	-La Calzada -Carreiriega de los Gallegos -Agüera de los Carriles -Bustelo del Camino -Corredoria	-El Castiello -El Castillo -Murias -Horrea -Castello -Leprosería -Murias de Doriga -Piedralonga	-Valledor -Montefurao -Ferro -Penafurada -Peñón del Fucarón	-Millariega -Quintaniella -Sestiello -Rozacuartas	-Castro Ayones -El Chao da Serra -El Castro -Chao Samartín -Castroceda -Castro Vega del Castro -C.Villar de Posada Rengos -Castrosín -Castro San Chuis -Chao el Farrique -Castro -Chao de Riba -El Castro -Castiellos de La Pescal -Castrosín -Castiecho de Corias -Garganta del Tebongo -Castiecho de Castro -Castro de Gedrez
<i>Trayecto</i>		-Los Castiellos	-Villaoril -Corralín -Peña Foradada -Penafurada	- Sextorraso	-El Castro -Trascastro -Castrosín -Brañas de El Castro -Los Castrus -Castro Brañamena -Castrinos de Nicetos -Castro de Limés -Castro Vega del Castro -Castro de Tremado
<i>Leitariegos</i>	-Pico La Carril -Los carreiriegos	-Las Murias -Castiellos -Venta -Alberguería	-La Fontona -Las Filiechas -Las cuevas -Brañas de Bimeda	-Quintana	-Puentecastro -Rodocastro -El Castro -Castro de Sierra -Collada de Sieiro -Braña de Trascastro
<i>Mesa</i>		-El Castiello -Los Murios	-ElFurao -Villaorille		-Pico de Castro -Pico Castru

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

		-Trasmuria	-Pico Ferrería		-El Castru -Peña el Castro -Venta el Castro -Castro
Carisa	-La Estrada -Carrerallana -Los Carriones -Conforcos -La Carral -Carrera -La calzada -La Conforcada -El Carrilón	-El Hospital -Piedrafita -Castillo de Tudela	-Penafora	-Cabañaquinta -Las Tercias	-El Castro -Castro Chocá Propinde -Castiello de Lladredo -Castro Lladredo -Castro Picu Pumardongo -Castro Peña Taya
Nalón		-Xerru Castiellu -Sobrecastiello -Castillo de Camposagrado		-Quintos -Tercias -La quintana	-El Castrín -Castro-torre Campeta -La Corona el Castro -Castro Castiello -Monte el Castro -Castro Picu Castiello -Castro Picu Castiellu -Castro del Español
Picos de Europa	-La Corredoria -Piedrahita -La Estrada		-Piedrahita	-Quintana -Las Quintas -Las Tercias -Millarla	-El Castro -Ermita el Castro
Puerto de Ventana	-El Carral	-Castillo del Alba -Valdmurio	-Oxa de Michaoro	-La Décima	-Cochao Castro-Castro -Pico l´Cogolla -El Castro -Castro La Picona -Castro Tena -Castro Xan Xuan -Castro Perlín -Vachicastro
Puerto Cerezales	-La Carril	-Collao del Muru -Alto de Muria	-Begega -Boinás -La Alvariza		-Castro Los Morales -Castro Cezanba -Castiello de la Barca
Puerto de San Isidro	-Los Carriles -La Estrada -Conforcos -La Calzada -Carrerallana	-Murias	-Mina el Castiechu	-Las Tercias -Cabañaquinta	-Peña Castro -Castru Felguera -Castro Villanueva -Castro Entrepeñas

BLOQUE II

Capítulo III: Trazado de las principales vías de la Asturia Transmontana

En este capítulo describimos los trazados de cada una de las vías principales junto a sus ramales, exponiendo cuestiones relativas a su composición, diseño, poblamiento asociado y uso. A la narración descriptiva viaria (fruto de las prospecciones), se une el volcado de toda la información multidisciplinar recogida sobre estas vías en una exposición sobre el trazado y la evolución de la prolongada función de las mismas en épocas posteriores.

I. La Vía de Lugo de Llanera a Lugo

Introducción

La vía de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti* fue una vía diseñada con trazado Este - Oeste que comunicaba el centro de la región con tierras gallegas. Se le atribuye una función comercial asociada al conjunto minero aurífero documentado durante el Imperio en el occidente de la región.

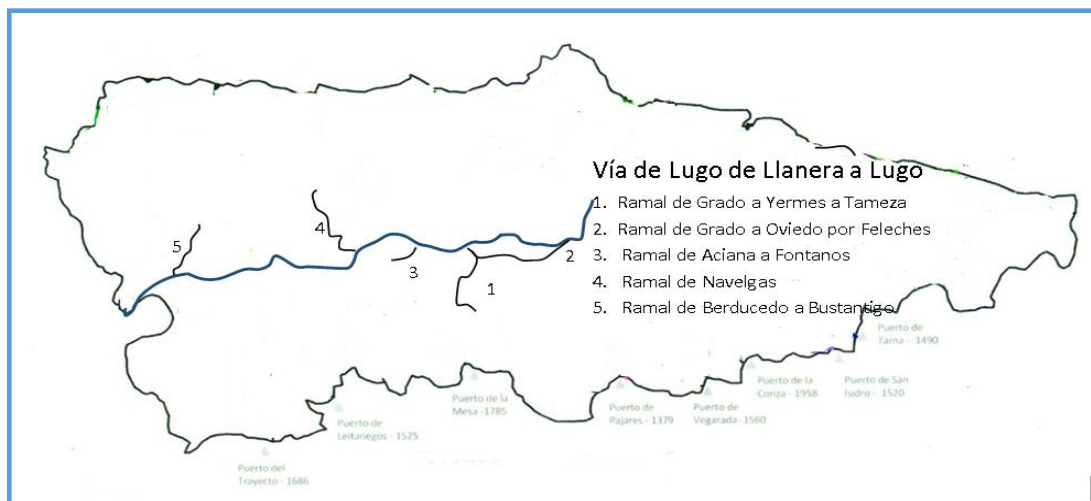


Fig.11. Trazado de la vía de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti* con los ramales estudiados

Han sido varios los investigadores que estudian el primer tramo viario de esta calzada hasta Llanera, Las Regueras y Grado (Álvarez Marrero, 1984: 867-878; Santos Yanguas, 2009: 521-526; Argüelles Álvarez, 2011; Martín Hernández, 2015:

7-15). También existe otro trabajo que abarca el sector desde Pola de Allande hasta tierras gallegas (Santos Yanguas, 2000: 425-453).

Sabemos que esta vía será utilizada posteriormente como el camino primitivo a Santiago, conservándose construcciones asociadas a estos siglos medievales como son malaterías, albergues o ermitas (Folgueira Lombardero, 2011: 127-139; Martín Duque, 2014: 233-244; Rodríguez Fernández, 2014: 3-11; Sanz Fuentes, 1992; Fernández Cid y Castaño, 1993; Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Rúa, 1949: 550). Como describiremos en páginas siguientes será esta la ruta seguida por G. M. Jovellanos y Ramírez durante su viaje de Grado a Oviedo (Jovellanos y Ramírez, 1953: 10).

Sector 1- Lugo de Llanera- Cornellana

Iniciamos el trazado viario desde el enclave administrativo de *Lucus Asturum*. En este lugar en los años 90 se realizaron diversas excavaciones que sacaron a la luz la presencia romana en la zona. Es aquí, cerca del actual Lugo de Llanera, donde se considera que se emplazó el originario asentamiento de *Lucus Asturum*, en la zona denominada “La Castañera”, polis citada en la obra *Geographia* de C. Ptolomeo. Aquí se documentan posibles estructuras asociadas a unas termas, aún sin excavar (Ptolomeo, II: 6, 28, trad. 1845; Fernández Ochoa, García Díaz, Zarzalejo Prieto, 2001: 134).



Fig. 12. Estela de os Lares Viajes de Lugo de Llanera. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2014c:261.

El asentamiento más antiguo de la zona es el cercano castro del Canto de San Pedro, donde se excavaron edificaciones dentro de la muralla. Su poblamiento abarca desde el siglo VIII a. C. hasta la ocupación romana a finales del siglo I. a. C. Al llegar la paz se abandona este recinto y se instala en el llano que formará la ciudad de *Lucus Asturum*.

Lucus Asturum es posiblemente una *civitas* amurallada destruida en el siglo V d. C. Se formaba por varios núcleos habitados en el entorno de castro del Canto de San Pedro, cerca de la iglesia de Santa María de Lugo, Villabona y fincas cercanas a este conjunto como es el caso de la finca la Castañera. Este lugar se erigió como un eje viario del centro de la región (zona a la que se asocia el hallazgo de un Lar Vial³¹).

En el entorno de la iglesia de Santa María de Lugo se documentaron muros de sillarejos con piedras calizas y areniscas trabadas con arcillas. Se definieron 6 estancias entre las que se reconoce un *ambulacrum*. Se cree que pudiera haber habido dos fases constructivas respecto a estas edificaciones. Sobre sus pavimentos se localizan terrazos, *signinum*, y una capa inferior a modo de nivel formada por un *rudus* de piedras calizas de pequeño tamaño trabadas con argamasas de cal y arena (Fernández Ochoa, García Díaz, Zarzalejo Prieto, 2001: 51-52).

En siglos medievales tenemos constancia de una ocupación asociada a una necrópolis de los siglos X- XII, donde se catalogan 93 tumbas sin ajuares. La mayoría de estas son tumbas de lajas calizas sin trabazón, no hincadas sino colocadas a modo de murete de mampostería. Sólo 17 de ellas cuentan con coberteras. Asociado a estas mismas cronologías, se documentan hornos en las excavaciones de la antigua iglesia de Sta. María de Lugo. Hornos de pequeñas dimensiones de 2,5 metros que parece se destruyeron al construir la iglesia prerrománica (Fernández Ochoa, García Díaz, Zarzalejo Prieto, 2001: 54-71, 75-76).

En posteriores excavaciones destacó el hallazgo de la mencionada Ara de los Lares Viales, fechada en el siglo II d. C. Esta pieza que se encontró durante los trabajos de la campaña del año 1989 estaba encajada en el muro de la antigua iglesia de Santa María. En la parte superior de este texto dedicado a los Lares Viales, se aprecian tres hornacinas separadas por columnas, visibles hoy día en la parte izquierda (Cid López *et al.*, 1991a; 1991b; 1992: 113-128). Esta advocación a los Lares Viales se documenta casi en exclusiva en la parte noroccidental del Imperio,

³¹ Sobre el Lar Vial de Lugo de Llanera remitimos a las pp. 134-135 de este capítulo.

interpretándose como una veneración a los dioses que protegían los caminos (Cid López *et al.*, 1991a: 168). Esta teoría coge fundamento si pensamos en su emplazamiento y su posible asociación a nudos de comunicación y vías relevantes, como será la que a continuación describiremos.

Los primeros hallazgos de Lugo de Llanera fueron analizados por vez primera por M. Escortell Ponsoda en el año 1988. En posteriores excavaciones y publicaciones, se reinterpreta todo el conjunto material hallado. Se hallan dos figuritas de bronce que representan matronas desnudas de cintura para arriba. También se estudian ladrillos romanos con inscripciones, ánforas (no conservadas), así como fragmentos de *latericios*, tégulas y ladrillos romboidales. Se documentan monedas romanas del siglo I d. C., también de época medieval otras de los siglos XII-XIV y otro conjunto monetario de los siglos XV al XIX. En cuanto a las piezas cerámicas romanas se ha clasificado su procedencia del alfar de *Jocundus*, en la Rioja, mientras otros son de la Bahía de Rosas. Se encontraron *sigillatas* hispánicas, hispánicas tardías, de paredes finas, cerámica común y también piezas medievales (en mayor abundancia) (Escortell Ponsoda, 1988: 169-174; Cabal Rubiera, 1953; Fernández Ochoa, García Díaz, Zarzalejo Prieto, 2001:79-108). Las *terras sigillatas* se documentan frente al cementerio dirección al aeródromo. En total 22 fragmentos estudiados por A. Fernández de Miranda, fechadas en el siglo I d. C. muestran decoraciones variadas o lisas pertenecientes a vasos. Se han asociado a los alfares de Bezares y Arenaza de Arriba (Fernández de Miranda, 1983: 46).

Referente al mosaico hallado se analizan 12 metros de largo que formaban parte de un todo, aunque de forma aislada. Se pone en relación con una *villae* no solo por el *opus tessellatum* geométrico, sino también por un pavimento liso de arena cal y polvo de ladrillo (*opus signigum*) que bordearía el *tesellatum*.

Una de las últimas campañas realizadas para ahondar en el origen de la ciudad de Lugo de Llanera, ha sido en los años 2001-2002, en el sector del Alto de Santufirme, cerca de Villabona. Se identifican cimientos de edificaciones de planta cuadrangular, alteradas por explotaciones mineras contemporáneas. Esta reducida excavación permitió rescatar un total de 639 piezas. Entre ellas hemos de mencionar las de *terra sigillata* hispánica (solamente 2 fragmentos), mayor número de *terra*

sigillata hispánica tardía de finales del siglo IV d. C. aunque sólo dos de las piezas con decoración, decoración. Abunda la cerámica común y también hay una presencia importante de fragmentos de vidrio, fechados en épocas tardorromanas. Se documentaron 21 monedas siendo la más antigua un *As* de *Faustina Minor* del año 161 d. C. Entre las piezas más originales hemos de mencionar una hoja nervada de oro, lo que parece un pequeño fragmento de una corona, quizá medieval, y un grupo cerámico de misma cronología. Todos estos hallazgos se han de poner en relación con el descrito emplazamiento de Lugo de Llanera.

El Alto de Santufirme a escaso kilómetros de Lugo de Llanera, se posiciona estratégicamente a unos 438 metros de altura, con visibilidad sobre la planicie de Llanera, la costa de Gijón y Avilés. La interpretación de este centro aún es dudosa, pues no se conservan suficientes elementos para catalogarlo como una villa rústica, aunque el propio topónimo de Villabona ha sido interpretado como una *villa* latina, que no sabemos si conserva la reminiscencia de lo que fuera en su origen. Por otro lado, el emplazamiento quizá podría indicar un enclave militar, a falta de más datos que sustenten el planteamiento propuesto. Lo que sí queda constatado a tenor de las piezas analizadas, es que la cronología de su ocupación tardo- antigua data entre finales de los siglos III d. C - V d. C. (Estrada García, 2005a: 317-321).

Lugo de Llanera³² se plantea como un *vicus viarii* en vigencia hasta el siglo V d. C., compuesto por varios núcleos en torno a los cuales se estructura el territorio. De ahí que varias de las calzadas que vamos a describir confluyan en este lugar. Además, el hallazgo del citado epígrafe a los Lares Viales, confirmaría la relevancia de este núcleo asociado a las vías de su entorno.

Una reciente publicación analiza el trazado de la vía en el concejo de Llanera y más exactamente el paso exacto que atravesaría la localidad actual gracias a la cartografía aérea (Martín Hernández, 2015: 7-15).

Hasta la fecha no se han descubierto restos de miliarios en territorio de Asturias, más que uno de dudosa atribución (pues su actual localización es desconocida). Este hallazgo se documentó en este marco territorial de Lugo de

³² Referente a *Lucus Asturum* como una *mansio* de la vía, remitimos a la p. 851.

Llanera. Fue analizado por E. Quirós Tuñón y C. Cabal Rubiera, los que nos indicaban que el epígrafe fue dedicado a *Numeriano*, que tomó el título de *Caesar* en el año 282 d. C., y que su texto, hacía referencia al paso viario por *Lucus Asturum* de la vía de *Asturica* a *Lucus Augusti* (Escortell Ponsoda, 1988: 170).

En el mapa de la ciudad de Oviedo de 1865 a escala 1:50000, cerca de Coruño, se dibuja un camino dirección Sur y que va acompañado del siguiente texto “*Aº pie a... Lugo*”, esta indicación nos resulta muy reveladora pues parece pudiera hacer referencia al primitivo camino que nos ocupa en estas páginas. Así pues es posible que la ruta cruzara por La Bérbola y el actual aeródromo de Coruño, hacia el Sur, pasando por el puente de Cayés, hasta el actual barrio de La Corredoria y Fitoria.

El puente de Cayés aparece documentado desde la Edad Media estando vinculado su origen en torno al siglo XI, momento en el que nace la simbiosis entre Oviedo y Avilés, únicos núcleos que podían considerarse como “urbanos”, antes del nacimiento de las “polas”. Según las descripciones antiguas, era un gran puente de piedra con dos ojos, uno más pequeño que otro. Su tipología en el siglo XIX no parecía romana, pero sería a inicios del siglo XX cuando se bautizaría como un puente “romano”, según C. Fernández Casado. Sabemos que la riada del año 1522 dañó el puente de Lugones y parcialmente el de Cayés, por lo que fue necesaria una reparación³³. En 1583 la edificación muestra fallos y se habla de la necesidad de una reparación en su estructura por miedo a que se viniera abajo (Quesada Alonso, 1993: 35-38).

Por otro lado en Cayés se identificaron 6 hornos romanos que formaban el conjunto de un centro alfarero manufacturero, que junto con otro horno desaparecido y los dos hornos documentados en el cercano enclave de La Teyera, hacen un total de 9 hornos con cronologías entre los siglos II- V d. C. en las cercanías de *Lucus Asturum* (Requejo Pagés, 2014: 310-359; Requejo Pagés, Álvarez Martínez, 2009: 519-526).

³³ A.A.O. fol. 48: En 1499 se prohíbe el paso de carros por el puente dado su deterioro y se manda poner una piedra grande en medio para impedir el paso.

A.A.O. fol. 62: En el año 1522 se visita el Puente del Cayés, Brañes y Gallegos para valorar su reparación.

Fig. 13. Cerámica de Faro y material constructivo moderno localizado en el perfil de la caja de la vía en Fitoria Alta.



En la zona de Fitoria Alta se identifican restos de lo que parece ser la caja hundida en la tierra con un muro vegetal de 1,5 metros asociable a una antigua vía, confirmando el primitivo paso también los vecinos de la zona. Los materiales que hemos documentado en este perfil son de la Edad Media y Moderna, por lo que es difícil fechar el momento de su construcción, siendo evidente un uso prolongado al menos hasta el siglo XVIII. Carecemos de información sobre el lecho de la propia vía pues se encuentra asfaltado, y todo el entorno ha sufrido la acción humana, siendo utilizado como zona de paso de varias viviendas.

ZONA	Fitoria Alta. 260 metros m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 4 metros
	Largo: 20 metros
DESCRIPCIÓN	Perfil del cajeadado Norte de la vía en la zona Norte de Fitoria Alta. La calzada se encuentra asfaltada. El muro visible se compone por tierra compactada con materiales pétreos a modo de relleno. En el tramo que hace ligeramente una curva, hoy día a modo de contención se observan bloques pétreos con cemento que frenan el desnivel. En el perfil de tierra se localizan dos materiales constructivos del siglo XVIII, y una cerámica de Faro fechada en los siglos XV-XVI. El otro lado de la vía sirve como muro de apoyo para la construcción de una casa.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medievales: Fragmento de cerámica de Faro
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Romanos: Villa de Villamorsén, Villa de Linio, Villa Murias de Paraxuga, Villa de
	Medievales:
VISIBILIDAD	Romanos: Villa de Linio, Villa de Murias de Paraxuga, Villa de Paredes
	Medievales:

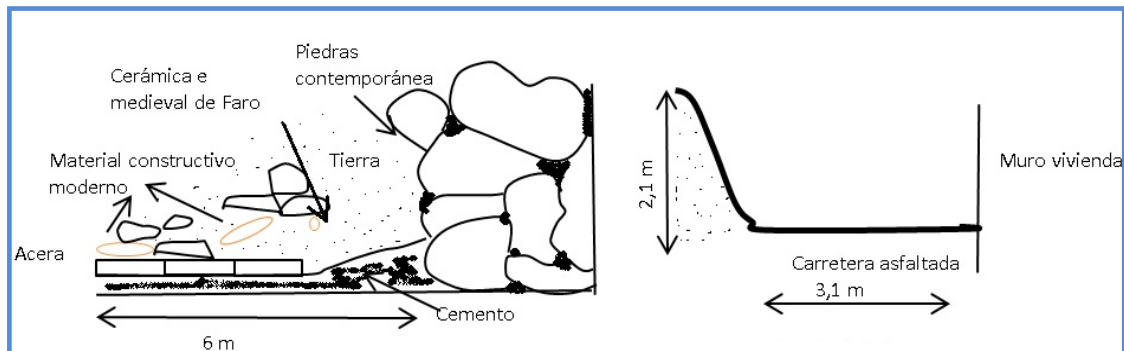


Fig. 14. Perfil de la vía en el sector Noroeste en de Fitoria la Alta

Fig. 15. Perfil estructural de la caja de la vía el sector Noreste de Fitoria la Alta

Queda documentada la ocupación romana en la villa de Villamorsén en Fitoria. Esta villa emplazada cerca de la zona de la falda del Naranco, en el prado de La Muria, dada a conocer por J. Manzanares Rodríguez- Mir en 1960. Se documentaron varias edificaciones interpretadas como parte de una villa romana. Varios investigadores analizaron estos hallazgos pero la falta de una excavación en la zona hace que desconozcamos más a cerca de este emplazamiento (Fernández Ochoa, 1982: 219; Diego Santos, 1978: 133).

En la zona del Naranco hemos de mencionar otra *villa* romana, la de Linio, estudiada por J. M. González y Fernández Valles. Esta *villa* aparece mencionada en la documentación medieval y también es conocida por el hallazgo de varias monedas romanas de plata. Parece lógico creer que el *Fundum* de *Linio* (año 857) (Sanz Fuentes, 1995: 368) y *Lignum* (año 908) (Floriano Cumbreño, 1949b: 8, 18, 905), se podrían asociar al dominio romano del territorio, como unos de los enclaves más antiguos de la región (González y Fernández Valles, 1962: 73-89, 1966: 286).



Fig. 16. Inscripción de Vendirico (Santa María del Naranco). Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 144.

En el área del Naranco se documentó la estela funeraria de *Caesaron* (CIL II:2700), que apareció en la iglesia de San Miguel de Lillo, junto con otros hallazgos de cronología romana, tales como otras dos estelas funerarias y tégulas planas. Éstas dos últimas fueron halladas en los muros de la iglesia de Santa María del Naranco,

siendo una de una de ellas la del difunto *Quinto Vendiricus*:- “*Quinto Vendirico, hijo de Agedo*”. Dada su tipografía y sencillez, se han catalogado como unas de las más antiguas de la región (Diego Santos, 1985: 80-81; Santos Yanguas, 2014b: 432).

Otro yacimiento a destacar en esta zona próxima a Oviedo son las excavaciones de Murias de Paraxuga en la actual facultad de medicina, al Suroeste de la ciudad. Aquí se documentaron tres estancias de época Bajo- imperial a tan solo 8 kilómetros del punto de partida de la vía de *Lucus Asturum*. Se evidenció un torreón que pudo ejercer el control visual sobre la vía. El análisis de los materiales encontrados permite fechar este enclave a una cronología tardo- antigua, sin que podamos aportar más datos. Se asocia a este enclave el hallazgo de una moneda de Constantino Magno (Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 457-458).

Saliendo de Oviedo por la zona de San Lázaro de Paniceres, se emplazaba una antigua malatería fechada en el año 1131³⁴, enclave asociado al camino de Santiago por el interior, lugar donde nacía el ramal al Norte hacia Pravia³⁵. Además, sabemos que el tramo desde Oviedo a Grado fue restaurado a finales del siglo XVII inicios del siglo XVIII, pues en 1785 se pedía que parte de lo recaudado para la construcción del puente de Ujo, fuera destinado al arreglo del camino de Oviedo a Grado (Cadiñanos Bardeci, 2008: 72; Argüelles Rodríguez, 2014: 5-10).

La primitiva calzada podría tomar dirección hacia Las Regueras donde confluía con un ramal Oeste que partía desde Lugo de Llanera, y que a su vez confluía con la ruta que describimos en el lugar próximo a La Rabaza. El concejo de Las Regueras abarca una zona de marcada ocupación romana, con las termas de Valduno, la villa de Llazana, la villa del Andallón o los restos romanos de Paladín, entre otros hallazgos.

La vía podría entrar en el concejo de Las Regueras atravesando el puente Gallegos, en el límite con el concejo de Oviedo. En esta localidad además se

³⁴ Esta malatería se menciona en un documento del año 1131 y sabemos que desde 1757 empieza a caer el flujo de peregrinos en la zona (Tolívar Faes, 1966: 187).

³⁵ Sobre el Camino Real de Oviedo a Pravia, remitimos a este mismo capítulo, la vía de la Costa, pp.725-736.

localizó la Venta de La Roza, muy próxima al camino antiguo y citada por G. M. Jovellanos y Ramírez en sus diarios el 20 de marzo de 1795 (Jovellanos y Ramírez, 1915: 201). Este puente se documenta a mediados del siglo XIII. Su origen aunque incierto, parece asociarse al paso peregrino desde Oviedo al Occidente de la región. Así pues no tenemos constancia de la existencia de ningún puente en la Edad Antigua, por lo que podría quizá sustituir a uno de madera. Tenemos constancia de diversos acondicionamientos en puentes medievales, reparaciones necesarias a causa de las riadas de 1522 que también afectaron al puente de Brañes y al de Cayés (Tirso de Avilés y Hevia, 1956: 283), siendo la última actuación en el de Gallegos en 1816 (Bellmunt Traver, Canella Secades, 1971: 346).

No lejos del puente se emplazó el hospital de peregrinos del Escamplero que aparece documentado en las fuentes históricas desde inicios del siglo XV. Junto a este hospital, conocido por el santo de San Miguel, también se erigió la capilla de San Miguel, Santa Cristina y Santa Eufemia (Ruíz de la Peña, 1986: 171-176). Este edificio hospitalario se construye a los pies de la vía, cuando ésta tenía una función de peregrinaje hacia Santiago. Otra construcción religiosa en el Escamplero fue el monasterio dedicado a San Martín, hoy día no conservado y parece en directa relación con el citado hospital (Alfonso de Carvallo, 1695: 318; Miranda García-Tejedor, 1995: 105).

Al llegar al lugar de Valseira cruzamos el río Pumeda por “un ponte de piedra” (desaparecido), se localizaron cerca del Molín de Pumeda restos de calzada antigua, hoy día ya asfaltada. En este punto confluía el trazado Norte propuesto por nosotros, con el descrito por M. Álvarez Marrero, quien propone un trazado al Oeste dirección Las Regueras para el tramo inicial de la vía desde *Lucus Asturum*. En una cita medieval se menciona este paso por Valseira como el camino francés³⁶.

Según mencionada autora en el camino peatonal actual del Molín de Pumeda, conservaba en la mano izquierda a lo largo de 30 metros piedras ordenadas de 1,5x 0,5 m tamaño y 0,25 metros de grosor. La anchura en ese momento era de

³⁶ A.C.O. Escritura otorgada por el cabildo de Oviedo a Juan Fernández de Tamargo el 25 de Enero 1419 .-“ ... por la parte de cima heradat de herederos et camión francés”.

3,5 metros. Como decimos hoy día no quedan visibles estos vestigios. Dichos restos asociados al molino, hubieron de sufrir diversas reformas teniendo en cuenta las obras que se debieron llevar a cabo durante el uso del propio molino (Álvarez Marrero, 1984: 873-874).

Para esta autora la vía desde Lugo de Llanera se dirigía hacia Las Regueras por las cercanías del castillo de San Cucao. Posteriormente enlazaba con Tuernes el Grande dirección a San Cucufate donde localizara restos de antiguo enlosado, parcialmente cubierto y que a día de hoy ha desaparecido en su totalidad. M. Álvarez Marrero nos indica que se conservaban pequeñas losas de unos 0,40 metros, en un trazado totalmente rectilíneo encajado sobre la propia vía a lo largo de 50 metros (Álvarez Marrero, 1984: 875).

Parece que este ramal Oeste pudo dirigirse desde Lugo de Llanera hacia San Cucao, Torre Valdés, Biedes y La Campana. Ya en 1984 la carretera visible era contemporánea. Ésta se construyó de Biedes a La Corredoria sobre una más antigua con enlosado según información oral de D. Serafín Álvarez y otros lugareños.

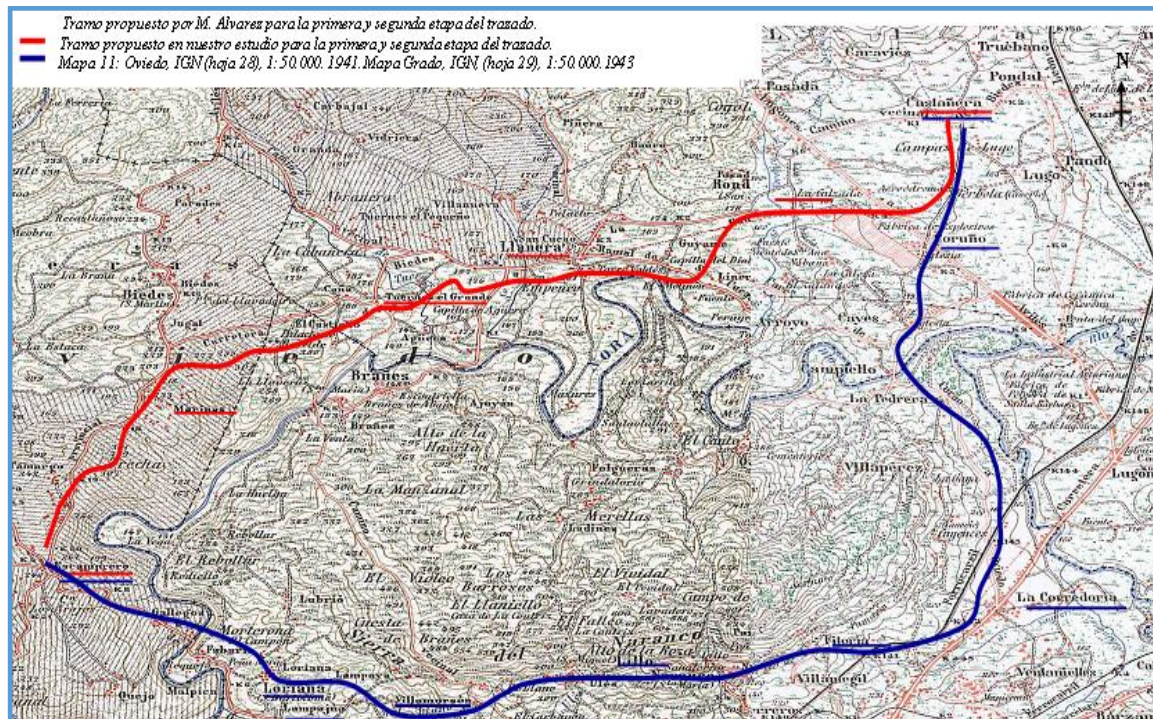


Fig. 17. Mapa del sector Llanera, Oviedo, Las Regueras, con el trazado de M. Álvarez Marrero (Álvarez Marrero, 1984: 867-878) y el propuesto en este estudio para el tramo Lucus Asturum- Escamplero.

G. M. Jovellanos y Ramírez en sus viajes por la región indicaba que el camino que pasaba por San Cucao en el verano del año 1790, era un buen camino, aunque no detalló el tipo de enlosado o composición del mismo. También menciona en este párrafo el ya citado antiguo puente de Cayés (Jovellanos y Ramírez, 1915: 313).

La ruta occidental podría haber circulado entonces próxima a la villa del Andallón, donde se documentaron los restos de un mosaico geométrico con motivo de la creación de la carretera local en el año 1957, (restos estudiados en un primer momento por F. Jordá Cerdá y M. Berenguer Alonso). Destaca por sus dimensiones un ajedrezado y muestra la representación es un jarrón de panza gallonada, un pez entre moluscos, pájaros y decoraciones vegetales (González y Fernández Valles, 1959a: 205-209; Jordá Cerdá, 1964: 371; Berenguer Alonso, 1968).

Referente a la planta de la villa se clasifica como una “villa de bloque” con un corredor como eje de distribución. Su cronología parece abarcar desde la segunda mitad del siglo I d. C., hasta los siglos V- VI d. C. (Fernández Castro, 1982: 81).

Últimos hallazgos han venido ligados gracias a la ampliación de la carretera del Andallón a La Estaca. Quedaron a la vista dos habitaciones asociadas a la villa que estaban separadas por un muro medianero de 0,45 metros de ancho. El suelo de las mismas se componía de *opus signinum*. Sobre este pavimento apareció una pequeña película de pintura mural cuyos fragmentos conservaban colores planos (blanco, amarillo, negro y rojo). Asociado a la villa se localizan otros muros y parte de un camino empedrado de difícil adscripción cronológica (Muñíz Álvarez, Corrada Solares, 2014: 16-17).

Se considera que este camino recientemente descubierto pudo marcar el trazado primitivo de la ruta, dirección hacia el enclave de Valduno. Desafortunadamente es escasa la información que tenemos dado el reciente hallazgo, pero por su dirección Noreste- Suroeste, encajaría perfectamente con el trazado planteado.

No lejos de esta villa se ha documentado al Oeste la villa de Llazana. Cercan, en La Muria. J. González y Fernández Valles identifica una estructura curva y

materiales latericios de época romana, interpretados como parte de una iglesia a San Pedro que reutilizó materiales de cronologías romanas. Junto con otras piezas cerámicas, tejas, y más materiales hallados en la cercana ladera de Los Táraños³⁷, J. M. González y Fernández Valles interpreta esta zona como una explotación tipo villa. Su estructura absidada pudiera ser parte del *triclinium* o de los *balnea* de la propia villa, tal y como ocurre en la villa de Veranes, las termas de Valduno o las de Campo Valdés en Gijón (González y Fernández Valles, 1969: 73-74).

Desde Valseira el trazado pudo dirigirse al Norte a las cercanías de Rabaza, donde confluían ambos trayectos Oeste con el Sur-Oeste. Es en este lugar recurrimos a la información oral, pues sabemos gracias a la vecina M^a. A. Fernández Valdés, que hasta hace 40 años en la desviación de El Forcón, había una “caleya” empedrada que se conocía como “la calzada romana” (Rodríguez Fernández, 2014: 8).

Es evidente que la ruta pudo enlazar a Premoño y Valduno pues se conservan restos de antiguo enlosado. En Premoño se localizó un hospital de peregrinos anexo a la capilla de Santa Ana al menos del año 1700 y puesto en relación con la vía de peregrinaje medieval. El hospital es citado por primera vez en el año 1426, y se emplazó en el actual edificio de La Portalada según J. M. González y Fernández Valles. Las respuestas recogidas en el Catastro del Marqués de Ensenada (obra que J. M González y Fernández Valles, no pudo consultar en su totalidad), indican que La Portalada no es el hospital de peregrinos de Premoño (Rodríguez Fernández, 2010: 36-47).

La vía que circula a los pies de esta construcción parece que en el año 1984 tenía visibles restos de un enlosado antiguo en el margen derecho según se desciende a Valduno (Álvarez Marrero, 1984: 871-872).

Es en Valduno donde encontramos unas restauradas termas romanas cuyo uso se pueda asociar al paso de la vía por la zona. Se conserva uno de los mejores

³⁷ Martínez Faedo, Díaz García, 1998: “Ficha N^o6 : Los Táraños”. *Carta arqueológica del concejo de Las Regueras*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

hypocaustum en arquillos de la región. Estos baños poseen una orientación canónica tal y como describiría Vitrubio años atrás (Estrada García, 2006: 83-97).

Lo cierto es que se cree que forman parte de una villa oculta bajo la iglesia local, y por ello desconocemos el conjunto del emplazamiento de estos *balnea*. Dado su tamaño reducido se ha descartado la posibilidad de que fueran unas termas públicas, en un lugar estratégico viario (la vía de la Mesa llegaba a Grado donde confluía con la que en estas líneas describimos hacia Lugo).

No creemos que se trate de unas termas dado su reducido tamaño, y en el caso de que lo fueran, podría tal y como hemos indicado, estar asociadas al tráfico generado por ambas vías que circulan por el entorno. En el caso de ser unas *balnea*, aún nos falta por descubrir el complejo del que formarían parte.

Es en este sitio donde J. M. González y Fernández Valles en el año 1947, localiza una lápida dedicada a *Sestio Munigalico*, fechada en torno a los siglos I- II d. C., hoy día conservada en el Museo Arqueológico regional (González y Fernández Valles, 1976b: 149-179).

En el tramo de Valduno dirección a Paladín se conserva parte de la estructura lateral. Observamos en carretera diversas losas que pudieron pertenecer al antiguo trazado. Es el lateral Sur el que deja ver sobre la ya carretera asfaltada parte del enlosado. Nos conduce al antiguo puente de piedra de un solo ojo sobre el río Soto de Paladín, de traza medieval o moderna (Argüelles Álvarez, 2011: 107-109).

ZONA	Valduno. Carretera de Valduno a Paladín. 57 metros m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: ¿2,6 metros? Largo: 2 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Perfil Sur de la vía que asoma bajo una carretera asfaltada. Es un trazado llano. No observamos el otro lateral original por lo que no sabemos con exactitud su ancho. Se observa un perfil visible de 0,60 metros, donde vemos una cama de cantos rodados, a modo de <i>rudus</i> sobre la que se asientan grandes lajas a modo de <i>stratus lapidibus</i> . La sección visible de estas losas tienen aproximadamente 0,18-0,20 metros de alto por 0,45-0,50 metros de ancho. Sobre este perfil se asienta el moderno asfalto (Argüelles Álvarez, 2011:134-135).
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Este tramo se ha de poner en relación con el conocido “Camino romano del Andallón”, de 3 metros de ancho, con una <i>superficie terrena</i> , y con el recién descubierto camino a los pies de la villa del Andallón, en proceso de estudio (Muñíz Álvarez, Corrada Suárez, 2014:12-17).
ELEMENTOS	Romanos: Termas de Valduno, puente de La Carril, villa del Andallón.

ASOCIADOS	Medievales: Puento de Peñaflor, puente Paladín, puente de Pumeda (desaparecido), hospital de peregrinos (desaparecido).
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Romanos: Villa de Valduno, villa del Andallón, villa de Priañes, restos de Paladín Medievales:
VISIBILIDAD	Romanos: Castro El Cayascal, Bercio Medievales:

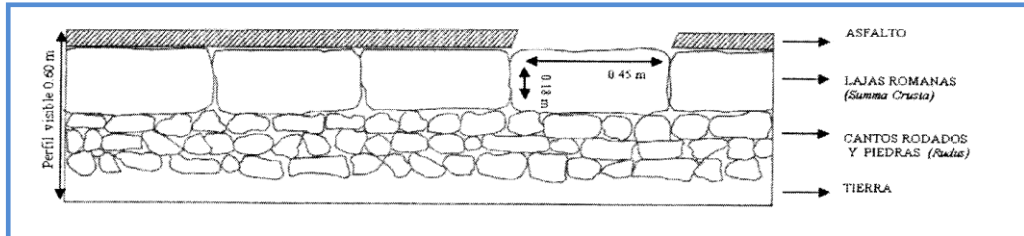


Fig. 18. Dibujo superior con el perfil visible de la vía en el tramo Valduno- Paladín.



Fig. 19. Lateral del enlosado visible bajo la actual carretera asfaltada AS-232.



Fig. 20. Perfil visible con la parte superior de 20 cm. de cemento y asfalto.

Mejor conservados y visibles eran los restos existentes en 1984 que describiera M. Álvarez Marrero para el tramo de Valduno- Paladín. Esta vía fue clasificada como una calzada romana que alcanzaba los 5,35 metros. Se observaba por aquel entonces el *statumen* y el *rudus*, con unas losas laterales a modo de límite viario que alcanzaban 1,35 metros, recalcando que la parte mejor conservada eran los 800 últimos metros (de 2 kilómetros visibles) que daban acceso a la localidad citada (Álvarez Marrero, 1984: 870). Existe discrepancia en cuanto a su datación

considerándose también como un posible camino medieval (Fernández Hevia, Argüello Menéndez, Rodríguez Pérez, 1992: 150, nota 393).

Hemos comprobado como los restos documentados en Las Regueras hace 20 años han quedado en su mayoría ocultos bajo la actual carretera. Por otro lado nos informa J. M. González y Fernández Valles que existe para este sector de Valduno a Paladín diversas reformas y acondicionamientos debido a que el Nalón que excava la base del Monte Parra, siendo necesario reconducir los caminos de la zona. Estas reformas se han documentado al menos desde el siglo XVI, siendo por tanto muy difícil que el originario trazado romano no haya sufrido ninguna actuación más que el más reciente cubrimiento de asfalto (González y Fernández Valles, 1959c; Fernández Hevia, Argüello Menéndez, Rodríguez Pérez, 1992: 152-153).

En Paladín se recogieron restos de tégulas asociados a una *Villa Palatini*, así como otros restos cerámicos de cronologías romanas (González y Fernández Valles, 1959c). En este lugar se documentó también una casa del siglo XVIII, que se asoció a un establecimiento de paso del camino como mesón y hospedería. Quizá esta construcción pudo tener un origen medieval como otras localizadas en el entorno (Peñaflor, Premoño o el Escamplero).

Tras cruzar el puente de La Carril cuyo nombre hace referencia a un carral con origen latino, (camino con paso para carros, relacionado con la antigua vía), entramos en Peñaflor para dirigirnos a Grado. El puente de La Carril no conserva estructura visible de su edificación. Los únicos restos conservados que atestiguan la existencia de dicho puente según la Carta arqueológica del concejo de Las Regueras, son los restos de una posible pila que aflora sobre una roca correspondiente a unos sillares toscos con mortero y cal. A día de hoy no es visible más que parte del mortero y cal sobre la roca sobre la que se asentarían los sillares no conservados. Dentro del río y en la orilla opuesta, en la Sur, habría también base de los pilares, ciertamente no visibles. Sería necesario que el cauce del río disminuyera notablemente para verificarlo. Cree J. M. González y Fernández Valles que este puente podría ser al menos del siglo XII, pues hubo de ser anterior al cercano puente de Peñaflor fechado en el siglo XVI (González y Fernández Valles, 1976c: 10-28).

Dejamos atrás el concejo de Las Regueras donde hemos registrado elementos arqueológicos asociados a cronologías romanas, así como también en centurias medievales³⁸. Ya hemos citado el hospital de peregrinos de Peñaflor, Premoño y el Escamplero, tres zonas de paso de la primitiva vía romana. También en Valsera se documenta de antiguo la capilla de la Virgen de Fátima destruida en 1930. La alberguería ubicada en el puente de Peñaflor se documenta al menos desde el siglo XV, y la hospedería de Laspra citada en el Catastro del Marqués de Ensenada también parece haber tenido un origen medieval, emplazado estratégicamente en la vía. Desafortunadamente ninguna de las dos se conserva (Ruíz de la Peña, 1990: 93).

Tres iglesias se erigieron en la vía, además de la citada capilla de Fátima; son la iglesia de Valduno, la iglesia de San Pedro y la iglesia de Carril todas ellas de construcción medieval.

El puente que sustituyera al de La Carril está ya en el término municipal de Grado, un kilómetros al Oeste del de La Carril, fue estudiado por J. M. González y Fernández Valles. Este autor cree que ya desde antiguo sirvió probablemente como ruta de pastores trashumantes, y con anterioridad empleado por los romanos, que continuaba el Camino Real de La Mesa hasta Gijón. El propio topónimo de “Carril”, deriva del latín “*carrum*”, lo que pudo implicar que fuese en su época una zona transitada por carruajes. Debemos retrotraernos varios siglos, hasta la época de la dominación romana, para ver que dos realidades principales orbitan en torno a Peñaflor: su valor como centro de control de una fértil y extensa Vega que le proporciona el sustento, y aún más importante si cabe: su estratégica ubicación en un nudo de comunicaciones, por donde pasaban vías tan fundamentales como la que unía Oviedo y la zona central con la zona occidental y Galicia, que será el germen del Camino de Santiago. Los primeros datos fiables de un poblamiento continuo y dotado de un control administrativo en la zona de Peñaflor, datan de la construcción del conocido puente sobre el Nalón. Éste aparece en un documento fechado en 1144, en el que el rey D. Alfonso VII y su mujer Doña Berenguela, con sus hijos, donan

³⁸ Martínez Faedo, Fructuoso Díaz, 1995. “Ficha Nº 1: El Camino de Santiago a su paso por Las Regueras”. *Carta Arqueológica del Concejo de Las Regueras*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

una tierra y diversos bienes en las cercanías para construir no sólo dicho puente, sino una alberguería de peregrinos en las inmediaciones. Podría ser la fundación de la alberguería y la construcción del puente el hito poblacional de la zona, partiendo de aquí la organización poblacional y por ende toda la organización administrativa posterior (González y Fernández Valles, 1953b:10-28; Argüelles Álvarez, 2011: 110).

Se documentan también cerca del puente de Peñafior la construcción de una hospedería en el año 1144 por orden de Alfonso VII, desafortunadamente no conservada³⁹ (Miguel Vigil, 1985: 89).

Ya en Grado tenemos noticias del puente San Pelayo sobre el río Cubia, río que creemos esta antigua ruta debería salvar. En 1688 esta villa pedía la reparación de mencionado puente. Uno de los dos ojos de piedra que lo formaban se había destruido meses atrás. Era vital este puente pues sabemos con certeza que facilitaba el paso en la época del Camino de Santiago del interior. Circunstancialmente fue acondicionado en madera, siempre costoso de mantener por tratarse de un río caudaloso. En 1692 se construyó el nuevo puente: *.- “de 212 pies de largo con tres arcos de a cincuenta pies de diámetro cada uno, y otro más pequeño”* (Madrid Álvarez, 1995: 205- 206).

En Grado existió un hospital bajo la advocación de Nuestra Señora de las Candelas, cuya fecha de fundación se desconoce. Según documentación escrita existía en el siglo XVII, siendo posible su existencia en tiempos anteriores, dada la prosperidad de la villa de Grado durante el medievo. Según las fuentes conservadas su principal función era acoger a peregrinos hacia Santiago⁴⁰.

A la salida de Grado dirección La Espina se conserva en el que da nombre al barrio de La Cruz, una gran cruz indicando al dirección del camino a seguir. Desde

³⁹ El documento al que hace referencia C. Miguel Vigil de la donación del 22 de Junio de 1144 de Alfonso VII a las tierras de Valle de Unio (Valduno), no se conserva hoy día en el Archivo de la Catedral de Oviedo.

⁴⁰ A.H.P.O. leg.8. fols.1 ,2., 27 .-“... del año 1668 se gastaron cuatro fanegas de pan “ por la asistencia y limpieza de dicho hospital y la ropa de él; dar luz y leña a los peregrinos”.

aquí parece que el vial quedó solapado a la antigua carretera de La Espina hacia Villapañada. Desde Villapañada el trazado es más inseguro debido a diversas obras de carretera en la zona, pero creemos que hubo de llegar a Murias de Doriga. Se interpretan las excavaciones de Doriga como una *mansio*, cuya fundación se remontaría al menos, a fines del siglo I d. C., perdurando la misma hasta finales del siglo IV d. C. o inicios del siglo V d. C. Queda por tanto asociada al uso como establecimiento de descanso y cobijo de los viajeros que transitaban esta calzada. Los materiales documentados en varios sondeos y prospecciones con georradar, engloban una moneda de Constante I (347-48 d. C.), una *terra sigillata* hispánica tardía (fecha a mediados-fines del siglo IV d. C.), o un conjunto de industria lítica. Esta *mansio* citada en el Anónimo de Ravena como *Passicin* podría por tanto ubicarse en Doriga. En páginas siguientes analizaremos las posibles *mansiones*⁴¹ de esta ruta, entre las que indicamos que Doriga podría ser la segunda de ellas en lo referente al tramo de Lugo de Llanera a Lugo (Rogelio García, 2007a: 323-327; Quesada Alonso, 1993: 152-161).

A menos de 2 kilómetros al Este de Murias de Doriga, en el castro de La Caridad en El Fresno, se documentaron varios denarios imperiales, algunos pertenecientes a las raras acuñaciones realizadas en España con troqueles de Calahorra, hallazgo el cual confirma la huella de Roma en esta zona (Fernández Ochoa, 1977: 160).

Creemos que en las proximidades de Villapañada la vía antigua podría haberse dirigido hacia Rozadas por un camino de 2,2 metros de ancho de tierra con caja marcada en el sector Oeste solamente. La tradición oral nos informa que es esta ruta acondicionada a principios del siglo XX, era el camino más antiguo que conocen los lugareños que conectaba Rozadas con Villapañada. Este tramo de algo más de 1 metros de ancho, asciende durante un kilómetro en una pendiente de un 5 %.

Dada la falta de información desde a Villapañada hacia el Oeste, proponemos un suave trazado en descenso por el valle del Cubia y la Mata, cruzando la actual

⁴¹ Referente a análisis de las *mansiones* de esta ruta, remitimos al capítulo VI de este trabajo pp. 850-854.

carretera de La Espina. Planteamos un trazado que no se adentra en Villapañada sino que dicha población queda a la izquierda de nuestra ruta, y el camino propuesto seguirá el cauce del río Ferreira hasta el Sur de Cabruñana.

Tenemos documentado un hospital de peregrinos en el lugar de Villapañada, anterior al año 1450. En el 1309 Guillermo Pérez dona dinero al hospital, lo cual hace pensar de su fundación anterior al siglo XV. Cerca de éste se emplazaba un segundo centro en el alto de Cabruñana, en este caso la leprosería de San Lázaro de 1519 (Fernández Conde, Torrente Fernández, Noval Menéndez, 1981: 1409).

Posiblemente la vía antigua no compartiera el trazado con que posteriormente adoptó la vía de peregrinaje, pues sabemos que durante el medievo y en siglos posteriores, el camino de Santiago se dirige al Santuario de El Fresno y San Marcelo, inexistente en siglos de ocupación romana y tardo antigua, evitando de este modo el rodeo necesario para llegar a dichos enclaves.

Carece de sentido que la vía primitiva tomara un trazado a La Venta y el Santuario del Fresno, ya que éste está a 380 metros de altitud, lo que supondría un ascenso muy marcado en la vía, para dirigirnos a un lugar que en época romana ni siquiera existía. Hemos de tener en cuenta que el santuario es una construcción del siglo XVI, y no hay constancia que se erigiese sobre ninguna ermita más antigua (Fernández Álvarez, 1990: 137-138). Por tanto es lógico pensar que no emplearían tiempo y esfuerzo en hacer una calzada que condujera a lo alto de una montaña desierta. Por todo esto, creemos que desde Rozadas el trazado más recto y cómodo discurriría entre Villapañada y Cabruñana. Parece ser éste el camino más accesible y directo para llegar hasta Doriga, posible *mansio* del camino.

En el transcurso del camino hasta Cabruñana la vía parece discurriría a los pies del castillo del Pedreu, estratégicamente posicionado en la escarpada ladera y sobre los ríos Llanos y Ferreiría. Mostraba una torre de varios pisos de considerable altura. Al interior se observa una defensa natural, un recinto ovalado y al Este una zona multivallada compuesta por tres fosos (González y Fernández Valles, 1976b: 110; Fanjul Peraza, 2007a: 12). El último de estos fosos parece que servía de paso para el propio camino que circulaba a los pies de la edificación. No creemos que fuera el posible trazado primitivo, sino el camino que permitía el acceso al castillo

desde esta vía, pues El Pedreu se ubica el Norte de cauce de los ríos Ferrería y Llanos, siendo necesario flanquear ambos, en el caso de que la vía transcurriera por la cara Norte del espolón del Pedreu, donde se emplaza el castillo.

Desde Villapañada la antigua ruta que bordeaba el Pico de la Forca por su cara Norte, mostraba un camino más directo sin pendientes marcadas y sin cruzar ningún cauce. Camino que creemos pudo ser anterior al que se trazara en siglos medievales para los peregrinos y que bordeaba el Pico de la Forca junto al Pico Tablas por la cara Sur, confluyendo ambos ramales posteriormente en Doriga.

Parece clara la función de este recinto fortificado como lugar de control vial sobre el sector de Cabruñana y Doriga. El campo de visión desde el Pedreu alcanzaba hacia el Noroeste el sector del Cubia (González y Fernández Valles, 1976b: 101-132).

El sector de Cabruñana a Doriga no conserva restos de pavimentación, pero en las descripciones del viajero Jeanpierre Racq del siglo XVIII así lo indicaba: *“...de la calzada empedrada que después de doblar el alto descendía a Santa Eulalia de Dóriga, y de allí al valle del Narcea, por el que continuaba hacia el monasterio de Cornellana”* (Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Ríu, 1949: 554).

Proponemos que el vial al llegar a la *mansio* de Doriga pudo la vía cruzar el río Narcea por el puente de Casas del Puente, de posible origen romano, para de este modo llegar a Cornellana. En el año 1989 se conservaba parte de la calzada empedrada que conducía a mencionado puente, aunque hoy día haya desaparecido (García Díaz, 1989: 630). Respecto al puente si se conservan restos de la estructura en los prados colindantes donde se observaba parte de sus pilares, así como en la parte central del cauce. Los restos localizados posteriormente habían quedado enterrados en una llanura aluvial del río Narcea. Se conservaba un tramo de una longitud de 6 metros y un alzado de entre 0,20 y 2 metros. Se observaba un tajamar aguas abajo en forma de triángulo y el arranque de un arco. Si bien la calzada estaba muy afectada se observaba un ancho de unos 3 metros y una composición de cantos de cuarcitas y mampuestos irregulares compactados con mortero de arena y cal (Requejo Pagés, 2005b: 329-334).

La importancia de este puente se asocia al paso del Narcea en época romana y en la Edad Media como hito de la ruta interior a Santiago en el medievo y como nexo con las vías de la Mesa y puerto Ventana. Estas rutas confluían en el cercano enclave de Grado. Así lo indica G. M. Jovellanos y Ramírez en su diarios de 1792 haciendo referencia a los dos caminos que descendían por la Mesa y Ventana hacia Grado y Salas (Jovellanos y Ramírez, 1915:65).

Los restos de este puente sufrieron varias reconstrucciones con las crecidas del río hasta su destrucción total en el siglo XVIII. En 1827 se pretendía reparar el puente de madera sobre el Narcea (Cadiñanos Bardeci, 2008: 61-62).

No lejos de esta zona se documentan las minas auríferas de Carlés⁴², clasificadas como explotaciones romanas. El laboreo romano mostró una dimensión menor que en la mina de Ablaneda y Godán (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2007:79-94). Muestra una zona de explotación alta con un canal de distribución de unos cortos espacios trabajados muy superficialmente en la ladera oriental.

Sector 2- Cornellana- Tineo

En Cornellana nace una vía terrera que deja a nuestra izquierda el Monasterio de San Salvador de Cornellana. Asociado a dicho monasterio había una hospedería que atendía a los viajeros documentada al menos desde el siglo XVI por dichos monjes, aunque su antigüedad podría ir ligada a la de este monasterio románico⁴³.

Durante el viaje del peregrino Jeanpierre Racq en el siglo XVIII,



Fig. 21. Camino a la salida de Cornellana

⁴² Rodríguez Otero, Camino Mayor, 1989.. “Ficha N° 20: Minas de Carlés”. *Carta Arqueológica de Salas*. Consejería de Cultura y Patrimonio de Asturias, Inédito.

⁴³ A.H.N. leg.114. siglo XV. El abad de Cornellana visitaba este hospital llamado “Allende la puente”.

menciona Cornellana como “Courncillane”, pero no describe el camino en esta zona⁴⁴.

El vial nace desde una granja al pie del afluyente del Narcea, el río Nonaya. Tiene un ancho de 1,9 metros y se forma de tierra apisonada, con un suelo compactado y firme no muy duro que muestra en ocasiones tramos hundidos en los laterales con un ligero abombamiento central. Este camino no ofrece ningún tipo de acondicionamiento. Este vial se conduce a Espinedo, donde caminamos al borde de la carretera de La Espina, pasando por el barrio de La Calzada. Al igual que en Gijón, este topónimo recuerda el paso antiguo de una posible vía romana. Otro topónimo que nos recuerda la existencia de una antigua vía de comunicación en esa zona es el ya citado topónimo de La Carril, al Sur de La Calzada.

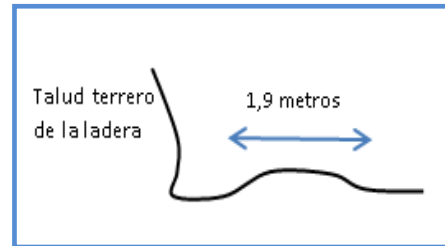


Fig. 22. Perfil de la vía a la salida de Cornellana

El sector conservado desde La Calzada hasta Villazón, de escasos 900 metros, es un camino de tierra sin ningún tipo de enlosado, en un ancho de unos 2,5 metros. Conserva en el sector Sur, losas cuadradas, a modo de límite viario, calzos y la zanja lateral. Este camino muere al llegar a una construcción moderna en el citado lugar de Villazón. La carretera asfaltada nos conduce hasta un puente en Casazorrina. Este puente que lleva el mismo nombre que el pueblo data del siglo XVIII. Es un puente pequeño de piedra de un solo ojo que permitía



Fig. 23. Sector viario al Este Casazorrina

⁴⁴ Itinerario de Jeanpierre Racq, Bruges. 28 marzo de 1790. Apéndice 88.

el cruce de esta vía. Tenemos documentado el tramo que conduce a Salas por ser el Camino de Santiago, pero desconocemos la antigüedad de citada construcción. Una vez cruzado el río Nonaya irremediablemente enlazamos con un camino asfaltado que conduce al pueblo de Casazorrina.

A la salida del mismo, el camino asfaltado desaparece y se convierte en una senda de 1,8 metros que lleva a La Devesa, donde nuevamente cruza el río Nonaya hasta una antigua venta de piedra, asociada al paso medieval y moderno de la vía. Hoy día hay un paso de madera sobre el cauce escaso, por lo que posiblemente en la antigüedad no existiera ningún puente. Este tramo de 1,8 metros de ancho y algo más de 160 metros conserva parte de un empedrado regular, muy menudo, de piedras calizas que falta en su mayor parte. En especial carece de pavimento el tramo de la calzada por donde pasarían los carros y posteriormente el tráfico rodado.

G. M. Jovellanos y Ramírez recorre la vía citando los pueblos a su paso, y mencionando el cauce del Nonaya a lo largo del trayecto recorrido en Octubre de 1796, desafortunadamente en este caso las descripciones del autor, son escasas para interpretar posibles detalles viarios (Jovellanos y Ramírez, 1915: 321).

En la otra orilla del río Nonaya se emplaza en Casazorrina el castro del Espeñidal, que poseía visibilidad directa sobre el tramo de la vía a su paso el llano del cauce del Nonaya a su llegada a Salas. Este castro fue descubierto por J. M. González y Fernández Valles, y apenas ha sido estudiado hasta la fecha (González y Fernández Valles, 1966: 273).

Tras dejar a un lado la venta y hórreo de La Devesa el camino tiene un ancho algo menor, y su superficie queda oculta bajo unas modernas gravas que acondicionan y hacen más cómodo el paso, en especial para el tráfico rodado. Durante este tramo queda a nuestra derecha una muria de piedras de un metro escaso de altura con similares características que las observadas en el tramo previo a La Devesa. Quizá esta muria se levanta con las propias piedras del camino que en este tramo no están visibles, pues como decimos pisamos sobre capa superficial de gravas hasta acercarnos a Salas.

ZONA	Casazorrina y La Devesa. 160 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,7- 2,2 metros
	Largo: 160 metros.
DESCRIPCIÓN	Tramo llano donde se conservan restos de empedrado regular de tamaño pequeño (0,15x 0,15 metros aprox.) que forman una capa uniforme de pisado, donde quedan patentes las marcas del tráfico rodado, dada la usencia de pavimento en estos pasos del camino. No se aprecia la composición interna de la estructura viaria, ni tampoco otro elemento asociado tal como caja, desagües...Tras dejar atrás la venta, el camino se convierte en un lecho de gravas, de aspecto moderno, posiblemente acondicionado en fechas recientes para facilitar el tráfico actual, y que oculta la superficie originaria del camino.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	En el sector de Casazorrina, localizamos calzados laterales en el sector Sur, en una vía terrera. Piezas de caliza de 0,20x 0,30 metros, dispuestas en el límite con una marcada zanja lateral de desagüe.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Moderno:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos- Romanos: Castro Espeñidal
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro Espeñidal
	Medievales:

Al Sur de Salas se emplazan las citadas minas de Godán, Ablaneda, Carlés o El Courío. Las minas de Godán son unas explotaciones situadas en la corta de Las Cárcabas, en la ladera del cordal. El abastecimiento de agua no se ha observado en ningún lugar. Existe un canal continuo que asciende por la ladera. La longitud alcanza los 150 metros y la boca 50 metros (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2007: 79-94).

La corta de Sobaciella está en un espolón topográfico. Muestra una concha de unos 100 metros de diámetro con una corta donde se acumulan piedras de mediano tamaño a la salida de escombros por el lavado dirección a Godán. La corta de Godán es más grande y muestra una abierta vaguada sin ofrecer relevantes altibajos topográficos sobre el monte Carrales. Hidráulicamente, se muestra una corta a la entrada de un canal de agua.

En Ablaneda es dónde se encontró un indicador de la presencia romana, la lápida funeraria de *Flavio Cabarco*, hallada a tan solo 10 kilómetros de Cornellana. Nos hallamos ante una nomenclatura típicamente indígena, lo que se desprende también de la filiación del individuo. Parece más lógico suponer que pertenecería al grupo de los pécicos, población astur que ocuparía el suelo suroccidental de Asturias (Santos Yanguas, 1997a: 125-130). Este hecho nos viene confirmado además por el

hallazgo de una inscripción votiva (dedicada a la diosa Tutela, divinidad vinculada a la urbanización-municipalización de las provincias occidentales del Imperio romano) en la localidad de Arganza, concejo de Tineo, en la que se identifica la existencia de la capitalidad de dichas gentes (*civitas Paesicorum*) (Santos Yanguas, 2003: 167-178). Además la documentación medieval aporta una prueba fehaciente que menciona el paso de esta vía por la zona: *.-“Per illa carrera maiore qui vadit ad Aulaneda”* (Floriano Cumbreño, 1950: 81).



Fig. 24. Camín de Paín, Salas

En un documento del año 1120 se nombra el *castello antiquo* de Salas, probable sucesor de la torre que se levantaba en el centro de la villa. Se cree que el núcleo de Salas, tendría gran importancia en la Alta Edad Media, dada su situación en el paso de las calzadas regionales. Se localizó así mismo un hospital de peregrinos que se dice que era del patronato de la Justicia y vecinos de la villa⁴⁵. Retomando la dirección de nuestra vía principal en el lugar de Salas, localizamos desde la calle Ondinas un camino denominado el Camino de Paín. A unos 300 metros del inicio encontramos unas minas de caolín abandonadas, y a mano derecha, un puente de madera que daría acceso a unas fincas a la orilla Este del río Nonaya. El camino de tierra apisonada asciende por un desfiladero de árboles, y una senda con

⁴⁵ La relevancia de Salas se muestra además del citado castillo y el hospital de peregrinos, por ser paso viario de la ruta realizada por Alfonso IX, proximidad al monasterio de Cornellana y San Martín de Salas, incluso en siglos posteriores haber sido zona estratégica escogida por el mariscal Ney en la invasión a Asturias en 1809 (Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Rúa, 1949: 555, cita 23).

contrafuertes de piedra en hueso, a modo de caja, posiblemente de la calzada antigua (tramos intermitentes de muro que en total suman 300 metros). El camino se forma por tierra apisonada y en algún tramo suelto se localizan un grupo de varias cantos de tamaño pequeño, bien dispuestas que nos pudieran recordar que esta ruta antaño estuviera totalmente empedrada. A 1,2 kilómetros está el puente de Borrás que se ha fechado en los siglos XVI- XVII y realizado en piedra caliza. Desconocemos si se erigió sobre los restos de otro más antiguo. Hoy día no da paso a ningún río pues el cauce está seco. A 4 kilómetros del inicio está el puente de Carcabón también con la misma cronología que el puente anterior. En este puente existe un pequeño camino descendente que da acceso al nacimiento del río Nonaya, justo encima de esta vía y a mano izquierda de la carretera N-634.

Proseguimos por este camino histórico tal y como indican la cronología de estos puentes, desde al menos el siglo XVI. El camino acaba a escasos 5 kilómetros de Salas, donde enlaza con la carretera de La Espina en el KM. 458. Este vial entronca con la carretera durante 200 metros y renace en la próxima curva con un pequeño murete de piedras, similar al de Paín, que podría indicar la continuidad del camino. Adentrándonos por esta ruta, a mano izquierda vemos un ramal que valdría para enlazar con la ruta desde el punto asfaltado que perdimos en la carretera.



Fig. 25. Paso de la calzada sobre el Puente de Carcabón

ZONA	Salas. Camino de Paín. 320-340 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,3- 4 metros
	Largo: 5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Restos de alguna piedra pequeña e irregular (0,05x 0,15 metros) sobre un camino de tierra apisonada. Desde la mitad del trayecto hasta que desaparece con la carretera N-634, observamos que la vía está excavada sobre la roca adaptándose al terreno, y sobre este lecho se ha cubierto con una capa de tierra. El tramo no excavado en la roca muestra una simplicidad constructiva compuesta por una tierra aplanada sin firme de posible composición medieval. La vía se estrecha en los sectores de marcado ascenso por la ladera, mientras que en las zonas llanas de paso por el sector inicial de Paín, aunque sin revestimiento alcanza los 4 metros de anchura.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Restos de la caja en el lateral izquierdo, aproximadamente 300 metros. Murete de piedras en hueso bien ordenadas en disposición alargada.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Moderno: Puerte de Borrás, puente de Carcabón
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos- Romanos: Minas de Godán, Carlés, El Courío, Les Mueches - Ablaneda.
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: mina de Godán
	Medievales:

Nuestra prospección prosigue dirección Oeste, sin restos evidentes proponemos dirigirnos a La Peña, el siguiente pueblo de la ruta. Recuperamos el camino de tierra que cruza nuevamente al margen derecho de la N-684 para dirigirse de La Espina hasta Bodenaya por carretera nacional, pues no observamos otro posible trazado que nos conduzca hacia el Oeste.

De Bodenaya hasta Tineo distan 12 kilómetros. Al salir del centro de Bodenaya a mano derecha dirección Oeste existe un camino muy angosto de no más un kilómetro de longitud y menos de 1 metro de ancho, cuyo suelo se ha allanado con restos de mármoles y piedras contemporáneas de la zona. Este camino se prolonga dirección Suroeste, pasando por La Venta, al Sur de La Espina hasta la Pereda y El Pedregal.

En la Espina se documentaron al menos dos hospitales d peregrinos, el de San Pedro fundado por el arzobispo inquisidor Valdés, y otro que dependía de la mitra compostelana. De éste último desconocemos su fecha fundacional aunque al menos se documenta en el 1268, y se propone la fundación bajo la iglesia donada de Don

Alfonso III en el año 883 (Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Rúa, 1949: 556).

Para llegar a Tineo el camino primitivo se conserva paralelo al trazado de la carretera al Norte de esta. El pavimento moderno ha sustituido a este camino histórico hasta el pueblo de La Pereda y El Pedregal, quedando al paso la localidad de La Millariega. El topónimo de La Millariega hace referencia a milla. La milla romana equivalía a mil pasos, considerados éstos como zancadas; era una forma de referenciar distancias y, por tanto, se ha de clasificar como topónimo latino.

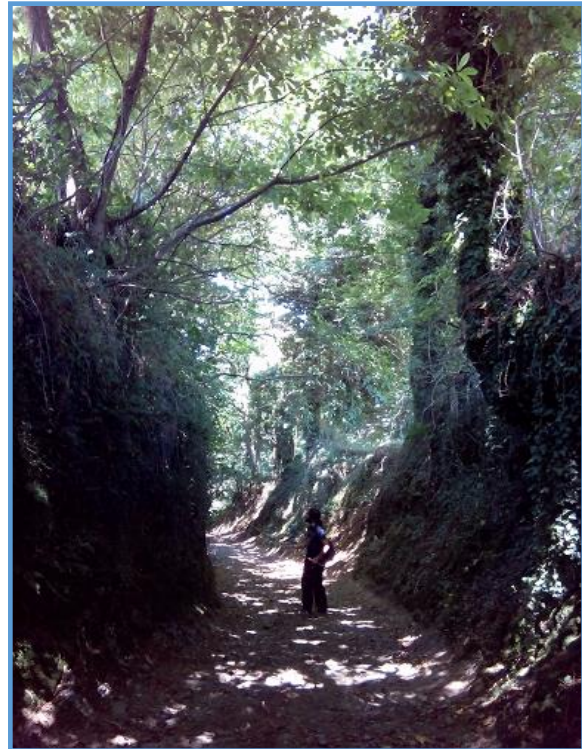


Fig. 26. Horcada terrera en el paso viario

Desde La Pedregal el camino difiere de la carretera tomando un ligero ascenso por la sierra de Tineo hacia El Riplái, Tabladas de Rozán, Santa Eulalia de Miño y Santa Eulalia de Tineo. Este tramo de 4 kilómetros conserva restos de revestimiento viario (aunque no en muy buen estado), que en sectores intermitentes muestra también un camino terrero adaptado a la sierra. El acceso a Tineo se realiza desde Santa Eulalia de Tineo por un sector enlosado, pasado el cementerio y atravesado el pueblo, nos conducirá a la Ermita de San Roque, al Este de Tineo.

Al Sur de Santa Eulalia está el pueblo de El Crucero, parece hacer referencia a un cruce de caminos, en la actualidad en la carretera N-621 que va desde La Espina a Tineo, y la carretera AS-214 que va de Cangas del Narcea a Soto de la Barca en Tineo.



Fig. 27. Detalle del pavimentum cerca de Las Fornas



Fig. 28. Calzada terrera por la sierra de Tineo

ZONA	El Pedregal – Tineo 700 -750 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2- 3,5 metros
	Largo: 4 kilómetros.
DESCRIPCIÓN	<p>Restos de empedrado de tamaño regular (0,25 x 0,20 metros) bien encajado a modo de revestimiento viario. En el sector de la sierra de Tineo se conserva un tramo de 400 metros en buen estado. El resto de la calzada muestra restos de pavimento dislocado de forma aislada en una superficie terrera.</p> <p>En el sector más próximo a Santa Eulalia de Tineo solamente se conservan en la parte central del camino, que es la que no ha sufrido el continuo paso del tráfico rodado (15 metros). Son cantos rodados de tamaño mediano similares al sector de la sierra de Tineo.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>Se localiza una sangradera en una curva de la vía en plena sierra, con lajas rectangulares, también calizas como el resto del pavimento. En las 3 curvas marcadas del vial se ensancha en paso viario hasta los 3, 5 metros.</p> <p>Localizamos una trinchera de 3 metros de altura en un sector de la sierra de Tineo en las cercanías de La Escalada. La montaña terrera es horadada para evitar el bordear ese tramo de 150 metros. Este recurso es empleado en la red viaria romana donde la orografía es abrupta. Encontramos más ejemplos de horcadas en la vía de Tarna a Infiesto, la vía de la Mesa, o en otras calzadas fuera de la región en la trinchera de Calahorra a Pamplona, con un entalle de mucha longitud (Moreno Gallo, 2004c: 77).</p> <p>Cerca del Monasterio de Santa María la Real de Obona se localiza otro conjunto de piedras de características similares al descrito de Santa Eulalia, en un sector de escasos 10 metros, pertenecientes al camino dirección a Navelgas.</p>
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:

ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales: Castillo de Tineo, Castillo de Salas
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:



Fig. 29. Empedrado en Santa Eulalia, Tineo



Fig. 30. Detalle del empedrado en Santa Eulalia

En el concejo de Tineo abundan restos megalíticos, yacimientos auríferos y castreños. Es el caso de los dólmenes de Merillés y el Baradal, o las minas de dicho mineral, de Navelgas. En Tineo existió un castillo, al igual que existiera en Salas. Del de Tineo no se conserva sus estructuras pues fue mandado destruir por mandato municipal en 1912, pero conocemos de su existencia por las fuentes históricas. Se sabe que sus orígenes pudieron remontarse a épocas romanas, y es claro que su emplazamiento fue estratégico controlando el tramo viario en el paso de Tineo (de la Rasilla Vives, 2000:36).

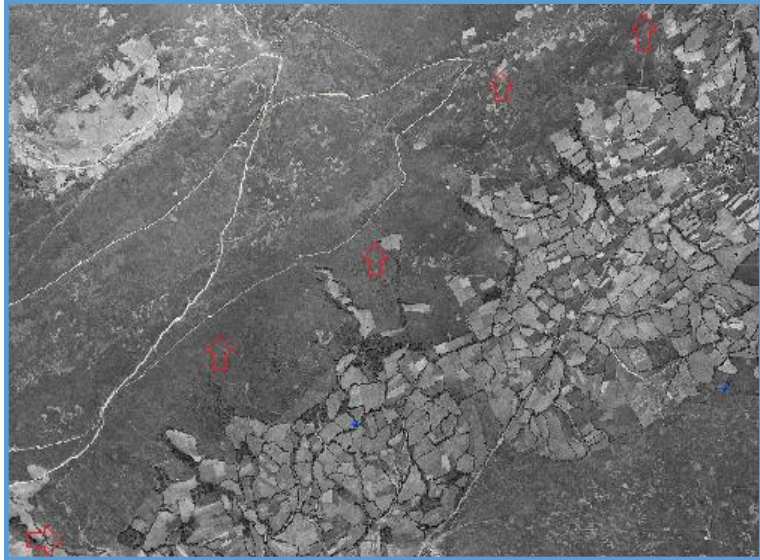


Fig. 31. Vista del vial por el paso de la sierra de Tineo en el vuelo Americano 1956-57 Serie B. En la esquina superior derecha La Pedregal, y en la esquina inferior izquierda Tineo.

J. M. González y Fernández Valles en 1963 descubre restos constructivos en cercano El Pico el Castro. Resulta difícil identificar los vestigios de este posible yacimiento y asociarlos con certeza al anteriormente citado castillo. El contorno circular describe el montículo que parece establecerse en un escarpe de unos 3 metros de desnivel. Se constatan dos grandes escalones por el Noroeste en la ladera, el primero bastante irregular y el segundo quizá ya muy alejado del núcleo del yacimiento (González y Fernández Valles, 1966: 275). Por el lado Este da paso a un camino que conduce al nuevo cementerio, y por ello parece reusado, aunque su utilización es antigua (por el discurría una de las salidas en la ruta hacia Santiago).

Próximo al citado castillo de Tineo se conservan hoy los topónimos de tres ventas que en su época posiblemente estaban en relación con el camino antiguo; Venta del Aire, Venta de Villacín y la Venta de Arcadio. Este grupo de ventas cuyo origen se ha asociado siempre a antiguos caminos, muestra la importancia que este punto del camino habría tenido en los siglos de mayor uso viario (tanto antiguos

como medievales). Se encuentra a unos 25 kilómetros de Murias de Doriga, donde se ha planteado la posible ubicación de la primera *mansio* de la ruta. Quizá en este entorno se encontrase una *mutatio*, al Norte de la ya citada Santa Eulalia, en las Las Tabiernas, siguiendo el significado toponímico. Este topónimo como bien explica X. LL. García Arias deriva del latín *Tabernae*: .-“*eran habitaciones rurales, humildes, a modo de albergues, ubicadas a lo largo de los caminos en época romana*”. El topónimo Taberna, derivó siglos después al de Venta, procedente del latín *venditam*, traducido como vender: .-“*un albergue en el que vender próximo a un camino*” (García Arias, 1995). La falta de evidencias físicas hace que este planteamiento sea una mera hipótesis.

En la zona occidental de Asturias existe un elevado número de explotaciones mineras que han sido de gran interés para los romanos, tanto que en algunos casos la red viaria que elaboraron para comunicar la región asturiana, se vio influida por dichas explotaciones. En ocasiones estas vías se quedaron cortas para comunicar algunas zonas del interior, obligándoles a hacer algunos ramales secundarios, únicamente destinados al transporte del material extraído de dichas minas.

Sector 3- Tineo - Fonsagrada

El tramo desde Tineo ha sido estudiado por N. Santos Yanguas junto a la vía de Berducedo a Bustantigo que describiremos en páginas siguientes (Santos Yanguas, 2000: 425-453; 2002a: 359-387).

El camino que atravesaba el concejo de Tineo es denominado como el “Camín Francisco” desde el año 1214. Concede Alfonso IX de León el privilegio a Obona obligando a los peregrinos a pasar por esa zona, más al norte que el vial principal (ramal que describimos en páginas siguientes) (Floriano Cumbreño, 1950:87).

Desde la propia villa de Tineo ascendía la calzada a El Castro, apenas perceptible en la actualidad y del que sólo existen referencias mitológicas y toponímicas, que permiten ayudarnos a intuir un posible talud en la vertiente oriental, y lo que pudiera ser un antiguo foso.

Para esta parte de la ruta proponemos un camino hoy día no visible por Piedrafita, por lo que debemos caminar por la AS-217, para pasar por Quintaniella, La Estrella, y luego hacia Semproniana, Espín, y Borres. Al Norte de El Espín se emplaza el Castiecho en Bustiello. Castro pequeño orientado al Suroeste- Noreste, lo cual le daba buena visibilidad sobre el paso de esta vía. Muestra una fortificación de tres fosos tallados en la roca de pizarra, junto con una torre o bastión en la parte más elevada (González y Fernández Valles, 1976b: 141).

Piedrafita aparece mencionado en los diarios de G. M. Jovellanos y Ramírez. Se describe desde Tineo la bajada al núcleo de Piedrafita fue malísima y penosa, sin dar más detalle sobre la propia vía. Así mismo en los diarios se citan los principales pueblos por los que pasa en su camino desde Corias hasta Salas que recorrería en 1796. Todo el camino lo clasifica como una de ruta malísima cabalgadura y muy fatigosa, describiendo los lugares de paso para todo el trayecto Corias-Salas, y que de Tineo a Salas serían los de: .-“...séptimo, Tineo, el Pedregal; octavo Bedules, La Pereda; noveno, Bodenaya, La Espina, Braña, Meana, El Coz; décimo, Valloria, La Borra (de Ardesaldo); onceavo, Salas”. (Jovellanos y Ramírez, 1915: 203, 321).

En Borrés se observa hoy día un alargado surco realizado por la actividad antrópica. Lo más significativo de su topografía lo constituye una hondonada central y su drenaje que llega a la cuenca del río próximo a La Mortera. Es aquí donde se encontraron restos de una explotación aurífera en yacimiento primario de época romana. También se documenta la mina romana de Santiago de Cerrero. En esta zona se localizan también los pueblos de Colinas, Porciles y sierra de Fonfaraón conocida como “Camino del Hospital”, referido a la ruta transitada en siglos medievales. Desde aquí parece que un ramal pudo desembocar a La Lavadoría (zona que conserva grandes pruebas de haber sido núcleo de explotación en época romana). Este camino fue reutilizado en la Edad Media, conociéndose como el “Camín Francés”, por ser empleado como la ruta del interior hacia Santiago de Compostela y de ahí que se denomine como el “Camino de Hospital” asociado al paso de peregrinos. Es un sendero de escasos 2 metros de ancho que se abre entre la arboleda y cuyo suelo es el propio natural de la montaña sobre la que se ha dibujado.

La Lavadoria se compone de tres sectores ubicados en la ladera Noreste de Peña Formiguera y otro en la ladera Norte de Pico Corona. La Lavadoria I se encuentra en un recorrido lineal escalonado por fuertes pendiente. Al Oeste de la corta, en el cauce de un arroyo se inicia un pequeño camino que va faldeando, sin que en él se perciban desniveles totales hasta llegar al Este. Es un camino terrero estrecho de 1,4 metros, sólo es apto para ir a pie y mantiene constante la pendiente. La Lavadoria II, con similares características a la I muestra flancos rectilíneos y frentes muy marcados. Es donde la topografía se vuelve muy confusa con la existencia de algunos montículos y lo que parecen ser pequeños ramales de explotación. Existe también La Lavadoria III con trabajos más superficiales y el relieve más suavizado, no obstante se señalan varios escalones de cierto desnivel.

El cercano núcleo de Ferroy recuerda con su nombre la referencia al hierro y podría ponerse en relación con una zona metalúrgica del hierro; desafortunadamente no poseemos más información sobre este lugar, dado que carece de un mayor estudio en profundidad.

A un lado del camino queda el castro de Cimadevilla; su topónimo se relaciona con la posible impronta romana, pues debe interpretarse como “por encima de la villa”. Es un enclave en un pequeño alto a unos 500 metros, cercano a la explotación romana El Bachicón. En este punto geográfico confluían diversos ramales que se bifurcaban por el territorio para satisfacer las necesidades de comunicación de las diversas explotaciones de la zona. Al Sur queda Valbona, topónimo latino, con sufijo *-ana*.



Fig. 32. Cueva de Xuan Rata. Explotación romana en el Puerto del Palo.

No localizamos un camino accesible para proseguir la prospección a excepción de la carretera local, la cual nos conduce a Calobredo y La Reigada. De este modo nos adentramos en el puerto del Palo dejando en nuestro camino las minas de Fana la Freita y cueva de Xuan Rata.

La ruta más óptima en función de la orografía que atravesaría el puerto del Palo, parece que pudo cruzar por la Fonte de Las Muyeres. Este enclave se ubica en la divisoria de Cangas del Narcea y Pola de Allande. Es una zanja profunda localizada en la loma junto a una pista que cruza hacia el Noreste. Sobre la anterior zanja se observa la huella de otro posible canal que procede del Este, con un recorrido aproximado de un kilómetro que capta agua de un pequeño reguero de la ladera meridional de los Picos de La Cubia. Este canal (una vez llegado a la loma sobre el Pozo de las Mujeres Muertas) se pierde.



Fig. 33. Vista del camino vía desde la actual carretera en lo alto del Puerto del Palo.

A continuación, a mano derecha observamos lo que fuera un posible camino, no apto para coches, paralelo a la carretera. El camino en zigzag tiene un ancho de casi 3 metros, y para ello fue necesario trabajar la ladera de la montaña, en una cota inferior que la actual carretera. Se adapta a la ladera y ello hace que tenga un ascenso constante pero suave gracias a numerosas curvas. No muestra ninguna evidencia relevante que pueda arrojar algún dato sobre el momento de su diseño. Este camino de tierra con gravas modernas continúa a Montefurao. Es éste un importante núcleo romano de explotación aurífera del siglo II d. C., durante el mandato de Trajano. El ascenso a este puerto es suavizado con las curvas del camino no superando el 1,8% de pendiente. La pista forestal, no muestra ninguna característica reseñable que pueda indicarnos el momento constructivo.

Referente a la ya citada explotación de Fana la Freita, es una corta a cielo abierto sobre materiales primarios, en el margen izquierdo del río Muniellos. No se documenta infraestructura hidráulica asociada dicha la explotación.

El descenso de la senda conduce por el lugar de Lago, siempre en paralelo a la actual carretera. Aquí es donde se documenta un área de explotación aurífera y un castro con fase de ocupación romana, conocida como El Cuturuyón. Este castro se ubica en el espolón terminal q asciende la sierra entre el Pico Lago y Corondeño. El castro está aislado por un foso algo arqueado (González y Fernández Valles, 1976a: 106). En el Sur se ve el paso de un camino que daría acceso a este lugar. Su descenso al valle supone 70 metros de desnivel con un porcentaje próximo al 4,5%. No se localiza ninguna vía de entrada, aunque si se asocia su proximidad al mencionado camino, aquí descrito. De este punto creemos partía el ramal hacia Berducedo pasando por el castro El Castello, quedando a la mano izquierda de nuestro trayecto las minas de Valledor. Topónimo que significaría “Valle del oro”, referido al sinfín de explotaciones que hemos citado en estas páginas.

Tanto en el pueblo de Lago como en el de Berducedo se emplazaron hasta el siglo XX dos hospitales que habrían de ponerse en directa relación con el paso del peregrinaje por esta ruta. Tenemos noticias de que el 12 de febrero de 1222 se encontraba el rey Alfonso IX en Grandas, camino hacia Santiago. Como curiosidad el recorrido entre Oviedo y Grandas lo salvó en cuatro días. El monarca estaba en Grandas de Salime tras cruzar el puerto del Palo y la garganta del Navia. Parece que la vía que hubo de recorrer sería esta que describimos en estas líneas, acondicionada sobre los antiguos caminos romanos. Queda constancia que desde el siglo XII la vía estaba totalmente institucionalizada (Hevia González *et al.*, 1996: 73; Folgueira Lombardero, 2006: 87).

La calzada antes de la construcción de la presa de Grandas de Salime pudo dirigirse a Mesa, en donde se documenta un albergue de peregrinos, bien comunicado para proseguir a Buspol donde se erigió una ermita en el año 1327, así como otro hospital (al que se uniría un cuarto en Grandas de Salime). La fundación de albergues y hospitales solía ser una iniciativa real para paliar la dureza del camino por estas tierras consideradas inhóspitas (Hevia González *et al.*, 1996: 73-74).

Desde este punto iniciaba el descenso hacia Salime por una pista de tierra de 4 kilómetros de longitud que zigzagueaba reteniendo la pendiente. No se localizan muros de contención pues la pista se adapta a orografía de la propia montaña, teniendo una pendiente máxima de 2,6%. Desde la ermita de Buspol hasta Trasmonte (unos 700 metros), la vía terrera de 1,5 metros de ancho es hoy día apenas perceptible en el terreno, pues su trazado se disimula la frondosidad de la arboleda. Desde Trasmonte al embalse se toma una pista de 2,5 metros apta para el tráfico local.

Es lógico pensar que el paisaje sufrió grandes modificaciones debido a la construcción de la presa y que ello varió posiblemente la ruta del camino. No obstante, el camino actual difiere notablemente del medieval, ya que la construcción del embalse implicó anegar parte del trazado y forzar una desviación que no formaría parte del trazado original (Hevia González *et al.*, 1996: 73-74).

Descendiendo al pueblo de Salime se encontraba un puente románico de un solo arco. G. M Jovellanos y Ramírez recoge en sus diarios en el año 1796 una lápida que se hallaba bajo este puente: .- *“Pedro de Pedre, / De Castro natural/ hizo el puente de Salime/ la Iglesia y el hospital/ y la catedral de Lugo/ a donde se fue a enterrar. Abril del año 1113”*. Esta cita nos confirma que esta construcción ya existía al menos desde la Baja Edad Media. Como hemos indicado este puente fue destruido para hacer el embalse. De él se conservan fotos que confirman la gran altura de su estructura y la evidente relación con el paso del río Navia, por lo que no se descartaría la posibilidad de que ya hubiera existido en épocas anteriores a la inscripción Bajo Medieval (Jovellanos y Ramírez, 1915: 230).

A unos 5 kilómetros al Suroeste se encuentra el Chao Samartín por donde pasa el trazado actual del camino de Santiago. Se enclava este castro sobre el Oeste del valle del río Cabalos. El Chao Samartín como asentamiento estable se remonta a la Edad del Bronce, cuando en torno al año 800 a. C. se establece un primer asentamiento. A partir del siglo IV a. C., están presentes los rasgos más característicos del hábitat castreño. El recinto muestra una explanada oriental (donde se documentan material cerámico) y un pequeño aterrazamiento sobre el Sur, donde se alza un foso. La mayor parte de las construcciones se han edificado con

mampostería ordinaria escuadrada y un uso predominante de pizarra. En el sector Este se registra una doble línea de trincheras excavadas en la roca que se prolongan a lo largo de unos 100 metros con dirección Norte-Sur. Estas trincheras construidas durante la Edad del Hierro posteriormente se reutilizan durante el siglo I d. C. bajo dominio romano (Montes López *et al.*, 2013: 225-238).

La muralla es una construcción por módulos. Los tramos se caracterizan por su compartimentación en unidades yuxtapuestas de acuerdo con un procedimiento común en muchos otros castros asturianos, como por ejemplo en el Castro de Noega en Gijón (Camino Mayor, 2000b: 6-12).

El castro se transforma en una próspera capital administrativa bajo el control del ejército imperial. El registro arqueológico nos indica que fue destruido por un terremoto durante el siglo II d. C. El recinto superior se extiende sobre una estrecha franja de terreno al Oeste de la explanada oriental. Las primitivas estructuras castreñas de planta sencilla circular o rectangular, con esquinas en naípe, van desapareciendo paulatinamente con la llegada de la romanización. Se transforma la arquitectura doméstica con subdivisiones internas, yuxtaposición de edificios y nuevas construcciones que reflejan el modelo romano, inspirándose en los *contubernia* campamentales. Entre los materiales encontrados son cerámicos, procedentes de la vivienda romana. Del mismo castro procede una piedra fija de molino y varias monedas de Adriano (Villa Valdés, 2005c).

Este poblado prerromano se erige por tanto durante el Imperio como un centro administrativo con tutela militar, que dada su estratégica posición en el control viario de la vía dirección a Lugo de Llanera y Lugo, pudo además tener un control sobre las explotaciones mineras del sector occidental de la región. Así pues, pudo funcionar como una *officinae metallorum* desde el siglo I d. C. encargándose de las actividades fiscales del Imperio. La conversión de este espacio físico en un espacio administrativo afectaría a las comunidades del entorno, tal y como vemos en el caso del monte Castrelo de Pelóu. Aquí se documentó una inscripción probable *tabula censualis* que cita a personas o familias sometidas a contribución en el territorio dirigido desde el Chao Samartín (Villa Valdés, 1999: 19-21).

Otro enclave a menos de 5 kilómetros de Grandas de Salime, dirección Norte, es el de San Isidro o Pico da Mina, en Pesoz. La secuencia poblacional del mismo coincide con la ocupación militar de la zona en torno al siglo I d. C. Su posición en altura como control de la cuenca del Navia, habría sido ventajoso para las guarniciones, mientras que para mineros emplazados en un medio agreste, resultaría más incómodo. Sabemos que en los valles próximos de Navia y Agüera se promovieron importantes explotaciones mineras. No se documenta en este lugar la muralla modular y sabemos que el fin de su ocupación se data en el siglo II d. C. (Perea Caveda, Sánchez-Palencia Ramos, 1995: 102; Villa Valdés, 2009b: 47-49).

Tras pasar el pueblo de Farrapa es posible que la antigua vía compartiera el trazado con la actual carretera AS-28, pues no observamos otra posible opción para diseñar su trazado. Desde aquí debería por tanto cruzar Cereceda y las antiguas Minas de Penafurada. Al llegar a Penafonte dada la orografía y las opciones topográficas para trazar la vía, proponemos que el camino se desviaba pasando por El Pueblo y Bustelo del Camín que toma nombre de la vía, para de este modo adentrarnos en el puerto del Acebo a 1030 metros de altura, y cuyo trazado moderno va paralelo a los molinos de viento emplazados en la divisoria con la provincia de Lugo.

Unos 3 kilómetros al Este de Penafonte, localizamos el anteriormente citado castro Monte Castrelo de Pelóu. Se compone por un foso principal del que desembocan hasta tres canales mineros, procedentes de una explotación cercana. Remonta sus orígenes al siglo IV a. C., y su ocupación Alto-imperial, se fecha a mediados del siglo I d. C. Parece estar asociada con una presencia militar pues se documenta un epígrafe, diversas piezas de bronce y armas. Estos hallazgos son relevantes al tratarse de un asentamiento castreño concebido como residencia de trabajadores especializados en tareas mineras. Se halló en este lugar el ya mencionado epígrafe asociado a una lista de personas que deberían realizar las contribuciones fiscales vinculadas al *castellum* (Villa Valdés, 2009b: 46-47).



Fig.34. Epígrafe hallado en el Castro Castrelo de Pélou. Imagen extraída de Villa Valdés,2009b: 48.

En la posada de O Acebo al pie de la actual carretera, se conserva un camino que marca la dirección a Fonsagrada dejando atrás el castro de Fonfría a la altura del KM. 7 de la LU-701. Este camino es una senda de 2,5 metros de anchura, que en ligero ascenso prolonga su trazado paralelo a la carretera.



Fig. 35. Camino primitivo tras pasar el Puerto del Acebo cerca de Fonsagrada.

Se conserva restos de una fina capa de rodadura de pequeñas piedras a modo de gravas contemporáneas.

Ramales

I. 1 Ramal de Grado a Yernes y Tameza

La carretera que comunica Yernes con Grado es un trazado de fines del siglo XIX, si bien su construcción se llevó a cabo a inicios de siglo XX siendo terminada durante la Guerra Civil (Fernández de Miranda y Vives, 1907: 42). Parece que este

trazado se construyó sobre uno más antiguo que vertebraba ambas localidades a lo largo de los siglos en un trayecto de 16 kilómetros.

Como indicamos la carretera AS-311 reemplazó el antiguo viario hace más de un siglo, siendo escasos los restos que se han mantenido hasta la fecha. Desde el Sur de Grado una senda terrera de 2,2 metros de ancho nos conduce a la altura de Rodanco hacia la carretera moderna que se dirige por Llantales. Es en esta zona, cerca de Villanueva, donde se ha documentado una torre medieval fechada en el siglo XII, a los pies de dicho camino. Pertenece a una fortaleza propiedad del Conde de Coalla. A su lado se construyeron en los siglos posteriores (siglo XVI) más edificaciones llamadas El Palacio. La torre es cuadrada y de gran altura con cinco pisos con saeteras y matacanes (Llano Roza y Ampudia, 1928: 458).

El camino marcado por la actual carretera nos conduce al pueblo de Agüera pero por la orilla opuesta del río Cubia. Aquí otra construcción medieval se localiza a los pies de la ruta, el Palacio de Valdecarzana y casa solariega de los Cañedo-Vélez, Condes de Agüera, datada del siglo XVIII. Sabemos que se reconstruyó sobre una antigua fortaleza pero carecemos de mayor información. Los vanos del palacio son rectangulares, pero de variado tamaño y distribución. En la puerta principal destaca el escudo de la familia Cañedo. Las torres poseen puertas rematadas en arco segmentado y al lado de la ventana más alta de cada una de ellas, campea un escudo con las armas de los Miranda, Bernardo de Quirós, Argüelles, Sierra y Cañedo (Miguel Vigil, 1985: 558).

Imitando el cauce del río Cubia proseguimos por los pueblos de San Pedro y Cubia hacia San Miguel de Burros. Es desde esta zona donde camino antiguo, de tierra compactada y carretera moderna se separan, conservándose los escasos restos de primitiva ruta en dirección a Yernes. Aquí, se conserva una bifurcación de un camino hacia el Sur que conduciría a Foxó, Villabre (Tameza) y Villaruíz. Es en Foxó donde se localizó un tesoro de monedas romanas. El lote de 173 monedas fue estudiado por F. Diego Santos aunque el conjunto inicial parece hubiera sido de unas 600 piezas. Entre las mismas se conservaban monedas de la época de Maximiano, Diocleciano, Constancio Cloro, Constantino, Galerio Maximiano,

Maximino Daza y Majencio (Diego Santos, 1978: 212-213). Actualmente se conservan 61 de las 173 catalogadas (Fernández Ochoa, 1977: 137).

Llega de este modo el camino a Villabre donde se erigió la iglesia prerrománica de Santa María de Tameza. De su primitiva construcción se conserva un ventanal al Oeste del presbítero. Se han ha asfaltado dos tramos de primitiva vía bajo los cuales se intuye lo que fuera sectores de posible empedrado, uno entre la AS-311 y el río Villabre y otro



Fig. 36. Aspecto de la caja y talud de la vía en el Alto del Valle del Tameza.

entre Villabre y Villarúiz. Son piedras toscas e irregulares que formarían una vía con un enlosado que apenas es apreciable en algún lateral aflorando sobre el asfalto. Como indicamos la mayor parte de esta vía ha sido revestida y no es perceptible la composición viaria que cubrió esta carretera.

ZONA	Valle del Tameza, 780 m.s.n.m	
DIMENSIONES	Ancho: 1,3- 3 metros	
	Largo: 200 metros.	
DESCRIPCIÓN	Tramo del antiguo viario con caja marcada a ambos lados, y un tramo con talud lateral formado por grandes bloques de piedras colocadas a modo de contención de forma irregular. La superficie de la vía se muestra con la propia roca del suelo de la montaña con abombamiento central. Hubo de trabajarse la roca madre para acondicionar el espacio viario cuyo ancho en este tramo es más estrecho que el sector anterior del ascenso desde San Pedro. Conserva una capa de relleno terrero de 0,5 metros en la zona de Prau Soldano.	
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Taludes formados con bloques pétreos y caja marcada.	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:	
	Moderno:	
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos- Romanos: Tesorillo de Foxó	
	Medievales:	
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:	
	Medievales:	

El camino que conducía a Yernes parece iniciaría el ascenso al valle del Tameza desde San Miguel por una senda terrera cuyo ancho oscila entre 1,3 y 3 metros. Mantiene una pendiente de casi un 4% a lo largo de unos 800 metros y cubra el ascenso del valle conservando una caja marcada y un talud formado por grandes bloques pétreos apilados de forma irregular a lo largo de un tramo de casi 200 metros. Este tramo tiene el ancho más estrecho del camino de algo más de 1 metro llegando a alcanzar los 2 metros en algún sector. En la superficie de la vía afloran grandes bloques pétreos sin trabajar junto a restos musgosos. Es pues la propia roca de la montaña la que hubo de ser trabajada para horadar el lecho de este tramo viario que sin duda es el más complicado por la orografía. El descenso a Yernes es similar al ascenso y no conserva restos constructivos del camino.



Fig. 37. Mapa del ramal de Grado a Yernes y Tameza

1.2 Ramal de Oviedo a Grado por Felechés

Se ha documentado un camino alternativo comunicaba Grado a Oviedo por Felechés que circulaba al Sur del ya descrito de Llanera a Las Regueras. Una de las citas más antigua que menciona este camino es del año 1114: *.-“...Uiam antiquam”,* *.- “... de parte de Felectas”* y cerca de *.-“riuulum de Magia”* (Floriano Llorente, 1968: 257) y del año 1286: *.-“.... Camino publico que ue para sant Coyo et para otras partes.... A parte de santa María del campo....”* (Miguel Vigil, 1991: 253).

Posteriormente en el siglo XVI se menciona la construcción de un camino carretero desde Oviedo hasta las dos villas de Salas y Grado por el puente de Udrión. Además se indica que esta opción es más directa y de mejor firme que el del Escamplero, que es el que más comúnmente se usaba (Pisa Menéndez, 2000: 203).

Antes de la construcción del Paseo del Chamberí en Oviedo a finales del siglo XVIII, ya existía un camino por El Campo desde la Magdalena hacia Truébano y Olivares pasando por el monte conocido de Llamaquique hasta “San Cloyo”, (actualmente San Claudio); pues así se cita en diversos documentos de los siglos XVI y XVII (Miguel Vigil, 1991: 325).

La vía salía de Oviedo por la zona Suroeste cerca de las ya mencionadas Murias de Paraxuga Villa Tardo-imperial donde se documentó un torreón de vigilancia asociado al control del paso viario (Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 457-458). Creemos que no lejos de esta zona pasaría el camino que describimos se dirigía a Las Regueras.

En Olivares se conserva el topónimo de Columbi, recogido como la cita más antigua sobre este vial en las fuentes medievales en el año 1057, y puesto en relación con el camino: .-

“Colombi... usque in rivulo Maya sursum per illa karrale antigua” (doc. XVII) (Floriano Llorentes, 1968).



Fig. 38. Restos del empedrado lateral, en Feleches hacia el arroyo Maxuca. Imagen extraída de Pisa Menéndez, 2000: 211.

En el camino de Las Mazas a San Claudio se registró un pontón⁴⁶ desde el siglo XVI y cerca de éste una venta. El camino hasta este lugar hubo de ser el mismo que la actual carretera, pasando próximo al caserío de la Venta de Lloral y por la Cruz.

En relación con San Claudio se registran varias citas medievales además de la ya citada del año 1286: .-“... Camino pòblico que ue para sant Coyo et para otras

⁴⁶ A.G.A.P.A. Sig. 1: .-“... calzadas y ponton y sangraderas desde Las Mazas asta el pueblo de Gallegos”. Año 1580.

partes.... A parte de santa María del campo....” (Miguel Vigil, 1991: 67); *.-“camino publico”* (Martínez Vega, 1991: 442), *.-“camino viello...”*(Ruíz de la Peña Solares, 1993: 609) , así como el topónimo *.-“Viapedrosa”* (Fernández Conde, Torrente Fernández, Noval Menéndez, 1981: 93), asociado a una vía empedrada, hoy día desaparecida.

La vía se dirigía posiblemente cerca de citado castro la Planadera hacia Feleches, tal y como hacen referencia las fuentes medievales: del año 1078: *.-“...strata antiqua...”* (Floriano Llorente, 1968: 57). Aquí cruzaba la vía ya descrita que se dirigía Grado al Oeste y a Oviedo por Olivares al Este.

Además es el en tramo de Feleches al arroyo Maxuco donde se conservaban restos del antiguo camino, posiblemente asociado a la ya mencionada cita de construcción viaria del siglo XVIII.



Fig. 39. Aspecto actual del tramo de Feleches al arroyo Maxuco. En la derecha de la imagen la autopista A- 63.

Mediante la información extraída de la obra de P. Pisa Menéndez describimos el antiguo viario en este sector. Se conserva un tramo central empedrado formado por cantos de tamaño pequeño y guijarros. Es factible que el uso de carros y la erosión han hecho que desaparezcan a ambos lados de la vía la calzada empedrada, conservándose solo el sector central (0,4 metros). Como límite viario de la caja de la vía se conservan bloques planos en el lateral Sur. Calzos formados por bloques pétreos a modo de caja lateral con un tamaño de 0,30x 0,35 metros, visibles en el margen Sur.

Indica P. Pisa Menéndez que parte del trazado se destruyó por la construcción de la autovía Latores- Trubia en el año 2000 (Pisa Menéndez, 2000: 211). Desafortunadamente las prospecciones realizadas en el 2015 han confirmado la total desaparición de este tramo histórico, difiriendo mucho el aspecto actual del paisaje al

de hace 15 años, con movimientos de tierra que han arrasado todo resto antiguo y así nos lo han confirmado la gente local de Felechés que vieron como las palas arrancaron el antiguo camino.

El vial se pudo definir dirección El Pedreo hacia El Cotayón para cruzar el arroyo de Maxuca. El acceso hasta San Pedro de Nora creemos era un desvío por El Cotayón, hoy día cegado e impracticable que conducía de este modo a Udrión. En la zona alta de este acceso cerrado es donde se documenta el citado castro La Planadera, con materiales fechados en época romana (Maya González, 1988; García Chaín, López Blanco, 2002: 215-233). Poseía un perfecto control visual del enclave de Oviedo y también de la vía que accedía por este sector.

Sabemos del paso de la vía por estos lugares ya que así ha quedado constatado en un documento del año 1114 donde se citan los lugares cercanos al paso de esta calzada: .-“*uiam antiquam*”; .-“*uilla de Magia*” (Maxa), .-“*Felectas*” (Felechés), .-“*uiamlum de Maia*” (arroyo Maxuca), .-“*senrra de Petreto*” (Pedreo), y .-“*cima de Platanera*” (Planadera) (Floriano Llorente, 1968: 239).

El diccionario de P. Madoz hace referencia del paso de esta ruta por San Pedro de Nora: .-“... *un camino que dirige a Oviedo, el cual desde el concejo de Grado por la parr. De Udrión de O. á E. atraviesa por el río Nalón por medio de la referida barca, y hasta que enlaza con la carretera de Grado a Oviedo es bastante malo*” (Madoz Ibáñez, 1985: 257).

Aquí confluiría con el ramal citado como “vía Jovellanista”⁴⁷ desde la sierra del Conto a *Lucus Asturum*, un acceso a su vez a la vía de la Mesa. El camino a Grado hubo de proseguir dirección Oeste posiblemente dirección hacia el molino de Rubiano. Aguas arriba de dicho molino se conservan restos de las pilas pétreas de un puente sobre el río Nora de antigüedad desconocida. Los vecinos hablan de un antiguo puente de madera tanto en el molino, como en de La Boza aguas abajo (Pisa Menéndez, 2000: 216).

El camino que cruzaba el puente de Gubín parece que tomaba un tramo con una pendiente de un 2% que bordeaba por una pista terrera la cara Norte del monte

⁴⁷ Referente al Ramal Jovellanista, remitimos a este capítulo, vía de la Mesa, pp. 321-332.

Loe hasta Berció y Báscones cruzando aquí el río Sama. El camino terrero de 2,8 metros estaba a una cota superior a la carretera y a la altura de Báscones iniciaba el descenso por el torreón del palacio de los Ferrera. La construcción original del torreón fue en el siglo XII, al que posteriormente se incorpora al palacio basándose en una casa- fuerte, hoy desaparecida (Avello Álvarez, 1991: 54, 62).

El mismo camino terrero parece se seguiría a Peridiello y La Tejera faldeando por la ladera Oeste del río Sama. Proponemos siguiendo el trazado el paso por Las Cuadriellas por un camino con grava y diversos tramos asfaltados a La Tejera y Reconco, pues en el entorno no observamos otro trazado posible más que éste de uso motorizado local. En la otra orilla de Peridiello y asociado al lugar de Belandres, se recoge en un documento medieval del año 1160, una cita de un camino que pasaba por la zona del Valle de Sama: *.-“in territorio de Uallu, uidelicet Uelandres...”* (Floriano Cumbreño, 1960: 154), que podría ser un ramal de este principal que aquí describimos. También en la zona se localiza el castro sobre Belandres, parroquia de Báscones (González y Fernández Valles, 1976b: 110).



Fig. 40. Mapa del ramal Sur de Oviedo a Grado por Feleches (rosa), ramal hacia Lucus Asturum (azul).

En Reconco el vial parece se reconduciría la dirección al Noroeste para encaminarse a Grado a 4, 5 kilómetros por un camino al que se le ha superpuesto la AS- 313, que en una cota superior al arroyo de San Martín, bordea la zona de La Vallina. Aquí se retoma la pista terrera en una cota superior hasta Campo del Valle, donde ya se callejea por los extrarradios de Grado hasta La Mata en el Sur de Grado.

El camino que circulaba por Llanera y Las Regueras a Grado tiene asociados diversos elementos de cronologías romanas, como restos viarios, puentes, toponimia, villas y castros, en mayor número que dicho acceso más al Sur. Sobre el camino Sur, se documenta algún castro y escasos restos viarios. Las citas más antiguas de este camino son del siglo XI y en mayor medida de los siglos XVIII- XIX. Podríamos aventurarnos con los datos obtenidos a proponer un posible uso en tiempos antiguos y medievales del camino Norte (por Las Regueras), mientras que en siglos medievales y modernos tomaría relevancia el trazado descrito en estas líneas.

I. 3 Ramal de Aciana a Fontanos

Desde el Sur de Salas se documenta otro antiguo camino que conduce a Bodenaya. Este camino se conoce como “Camín Real” y aunque no conserva enlosado visible, la tradición oral nos habla de buenos empedrados en buen estado que pudieran recordarnos posibles acondicionamientos en siglos medievales y modernos, que han quedado catalogados en la Carta Arqueológica de 1989.

Existe discrepancia desde el punto de origen de este trazado, bien fuera Salas o Aciana. Está claro que este ramal comunicaba Bodenaya por la fachada Sur de la sierra de Bodenaya, mientras que el camino descrito de Paín (Salas) lo hacía por la cara Norte de la misma. Este camino se dirigía en ascenso hacia Fontanos. El camino es una carretera local totalmente asfaltada, donde en tramos que el firme se ha perdido se intuye lo que parece una superficie enlosada, según nos confirmaban las fuentes orales de la zona. Es decir que esta carretera parece haberse superpuesto al camino que aquí describimos.

El camino en continuo ascenso a Poles y Campo la Llanca, se bifurca en la carretera al Este a Casandresín y al Norte a Fontanos donde se conservan los restos de empedrado que confirmarían el paso de un antiguo vial. Desde Fontanos la vía conduce hacia el collado del Claro de la Noval para ascender al Llano de la Sierra.

Aquí indica la Carta arqueológica del año 1989, que ocultos bajo la vegetación habían restos de empedrado, hoy día no visibles⁴⁸.

El último tramo en sobrevivir prácticamente oculto por grava moderna se conserva en la casería de Fontanos (quizá una antigua venta asociada al camino), tiene una longitud de 200 metros y un ancho de 2 metros. Nos ayudamos de la Carta Arqueológica para describir lo que fuera el antiguo enlosado. Se formó por un trazado rectilíneo con piedras reutilizadas de cuarcitas irregulares (aprox. 0,30 x 0,40 metros), apoyadas sobre una base de tierra arcillosa. Pese a la irregularidad de las losas, la calzada muestra un aspecto plano, con un aligera convexidad central que evitaría el estancamiento del agua.

El estado de conservación no es muy bueno debido al desprendimiento de las losas por el propio uso, y paso de maquinaria agrícola para acceso a fincas cercanas y su casi total ocultamiento por gravillas modernas.

ZONA	Fontanos. 715 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2 metros
	Largo: 200 metros
DESCRIPCIÓN	Se conservan dos tramos. Uno de ellos en muy mal estado (130 metros). El segundo se compone de piedras calizas irregulares reutilizadas sobre un lecho arcilloso ligeramente abombado en la parte central de la vía (70 metros). Es un trazado muy rectilíneo. Son piedras irregulares y planas con un tamaño medio de 0,30 x 0,40 metros.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Moderno:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos- Romanos: Minas de Godán, Carlés, El Courío, Les Mueches - Ablaneda. Castro del Espenidal,
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

⁴⁸ Rodríguez Otero, Camino Mayor, 1989. “Ficha N° 1: Minas de Carlés”. *Carta Arqueológica del concejo de Salas* Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

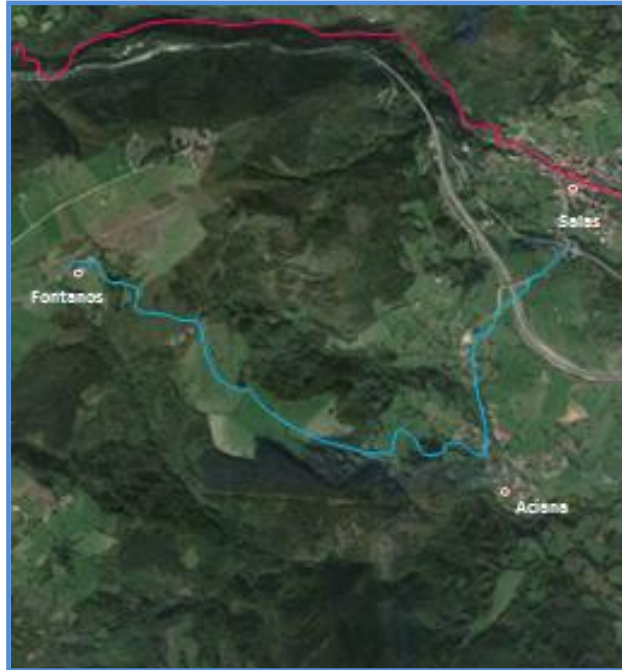


Fig. 41. Camino Real de Aciana (azul), vía a Lugo de Llanera a su paso por Salas (rosa).

I. 4 Ramal a Navelgas: Desde Norón a Navelgas

Este ramal fue el que decidió recorrer Alfonso IX según expresó en un privilegio, durante su recorrido por la vía principal que aquí hemos recorrido. Era de obligado paso para los peregrinos el visitar el Monasterio de Obona y no se podía desviar de la ruta, al menos desde 1222 (Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Ríu, 1949: 555- nota 98, 557). El Padre L. Alfonso de Carballo describió el camino durante su viaje por el concejo: *.- “...se rodeaba algunas leguas, y de muy áspero camino”* (Alfonso de Carballo, 1695: 150). Entendemos que citado “rodeo” se refería al paso por Obona frente al de Tineo, pues era éste último un camino más directo a Santiago, pero como indicamos la obligación de Alfonso IX desviaría la ruta desde el siglo XIII.

Para la vía que se dirige hacia Navelgas, proponemos su punto de partida de un ramal de la vía principal que proseguiría hacia Piedratecha, donde al Norte se bifurcaba esta calzada. Es probable que la vía continuase su rumbo por Piedralonga, Piedrafita y Norón, donde nos encontramos con otra venta, la de Quildón. El

topónimo Piedrafita hace referencia al igual que El Fitu o Fitoria, a un *Fixum*, que tiene su origen en los participios latinos: .-“*piedra que sirve de orientación en el camino*”, por lo que ambos topónimos serían muy acertados como zona de paso viaria.



Fig.42. Ramal a Navelgas. Calzada entre Piedratecha y Obona.

Desde este último enclave el camino terrero nos conduciría a Santuyano y así nos acerca al desvío en Piedratecha, al cual se accede por una senda acondicionada recientemente. Se conservan restos de losas a ambos lados del camino (aunque no forman parte de su *pavimentum*), empleadas como murias o lindes de difícil adscripción cronológica. El ancho de la ruta oscila entre los 3 y 3,2 metros. La ruta se dirige hacia el Norte para atravesar El Arechanu, dejando al Este Las Canteironas.

De esta forma proponemos dirigirnos a Obona por un sendero que tomamos a mano izquierda tras caminar unos metros por la AS-218, quedando a un lado el famoso Monasterio de Santa María la Real de Obona.

Es en las proximidades del monasterio se conservan viejas losas bajo el manto vegetal de forma dispersa. Están ocultas y quizá podrían ser atribuibles al que fuera un camino empedrado. Es un hallazgo tan pequeño que es difícil poder determinar cómo sería este tramo. Observamos losas que parecen haber sido

aprovechadas para hacer muros a los lados de la senda, es por ello por lo que se plantea este trazado pasando por este enclave aunque no podemos detallar el aspecto viario. Estas losas tienen un tamaño medio de 0,20x 0,40 metros.

La ruta podría dirigirse al Noroeste quedando al margen el pueblo de Las Murias. El trazado que planteamos por un camino terrero de 2,5 metros de ancho que proseguiría por la Covatona, cruzando el reguero del Reguerín por el puente de Solaru. Desde aquí se conduce a Troncedo dejando al Oeste Bárcena del Monasterio.

Antes de pasar por el citado Bárcena del Monasterio el camino nos conduce hacia Luciernas donde se encuentra la ermita de San Isidro para de este modo llegar al Monasterio de San Miguel. Este monasterio remonta su origen al siglo X, cuando se restauró una vieja iglesia que pertenecía a los Condes de Vela y Totilde. Se conserva aquí la inscripción funeraria de *Arogontine*, fechada en el año 1003. Esta construcción confirmaría al menos la existencia de un camino desde el siglo X que facilitara el acceso a este lugar (Santiago Fernández, 2002: 115).

También en esta zona se conserva un conjunto minero de Bárcena del Monasterio. Poco antes de llegar a este pueblo se visualiza éste en la ladera derecha del río Bárcena. Se documentaron dos socavones a modo de cubetas en la ladera. Uno extrañamente oval recuerda un depósito hidráulico de cabecera. El desagüe de los lavados se efectuaba hacia el fondo del río tal y como evidencia un tramo de zanja-canal que ha quedado suspendido en la ladera sobre la vega. La explotación parece relacionarse con la de Bustiello, pudiendo obedecer a una fase prospectiva previa o como extensión de aquella.

En este punto proponemos cruzar el río Bárcena para dirigirnos por la ermita de San Ramón hacia Olleros y San Martín del Forcallo, quedando a la izquierda del camino la sierra del Forcallo. La última escala antes de Navelgas será en Miño y Los Morados, donde se encuentra la ermita de Nuestra Señora de los Remedios.

Las minas de Navelgas tienen la particularidad de formar parte de un complejo aurífero explotado por medio de trincheras subterráneas, aún visibles. Los canales y lavaderos del mineral de Lavadoira y Santiago de Cerredo, las grandes explotaciones de la sierra de l' Ouro, entre Navelgas y Naraval o los canales y

depósitos de la “Presa del Moro”, dan fe de los esfuerzos de ingeniería realizados por los romanos para la obtención del preciado metal.

Un hallazgo importante que constata la relevancia de Roma en la zona fueron las piezas numismáticas asociadas con las minas de Navelgas. En concreto monedas romanas de Augusto y Nerón (Uría Ríu, 1968:17). Este hallazgo se complementa con el hallazgo de Naraval. La lápida de Naraval fue hallada por unos labradores en el año de 1932. Se realizó en arenisca blanquecina y poseía una forma trapezoidal con el lado más corto en la base. El campo epigráfico es dedicado a *Barciaeco* y fue estudiado por F. Diego Santos y M. Menéndez García (Menéndez García, 1950:287-296; Diego Santos, 1985: 52-54).

Esta propuesta de la ruta hacia las minas del entorno de Navelgas debió de tener una salida a la costa⁴⁹. Aunque poco estudiado su posible trazado creemos que además de facilitar una salida al mar de la minería extraída en esta zona, provocó el desarrollo de núcleos catalogados en torno al río Esva, a lo largo de su cauce hasta el mar.

En Navelgas se encuentra una explotación minera romana de carácter aurífero que muestra trabajos intensos de vaciado, de casi 150 metros de anchura. En el sector que mira a Naraval la explotación fue menos profunda, aunque su longitud superó los 900 metros. En el otro sector estaba depositada la cuarcita superpuesta a la roca calcárea, siguiendo las explotaciones en la dirección de las capas geológicas.

C. Fernández Ochoa cita el hallazgo de monedas romanas de Augusto y Tiberio y sobre todo áureos del Bajo Imperio en el entorno de la explotación de Navelgas, junto con otro paquete monetario mencionado por G. Schulz Schweizer en las minas de Naraval (Fernández Ochoa, 1982: 130-131).

El antiguo puente de Navelgas se encuentra próximo al actual, una vez llegados a Navelgas. Desconocemos su cronología primitiva y si en origen hubiera sido este un puente romano de madera, que permitía el paso sobre el mismo río Navelgas. El monumento pétreo ha perdido la calzada y las arcadas (probablemente

⁴⁹ Remitimos a los ramales de la vía de la Costa: Ramal de Navelgas a Canero. pp.736-741.

dos). El pilar conserva tres mechinales cuadrangulares a cada lado y hacia la mitad de mismo. El material constructivo del pilar y del tajamar es diverso. Formado por sillares de arenisca de color claro, el tamaño varía, ya que en la base son muy anchos y altos, mientras que sus dimensiones disminuyen en altura. El lecho del cauce con relleno de cantos impide ver sobre que se cimientan estos elementos constructivos. El tajamar aguas arriba tiene un perfil en forma de un cuarto de naranja rebajado, mientras que la inferior presenta una ligera inclinación hacia el centro.

En conjunto el puente presenta varias remodelaciones. En 1792 los vecinos solicitaban la reconstrucción del puente, pues era el paso de mercancías y caballerías. El existente hasta ese momento era de madera, solicitando así uno de piedra. En 1803 se dictamina la reconstrucción del puente pero en madera ya que en piedra sería excesivamente caro. Sabemos sobre el de piedra que al menos existía desde el siglo XIX tal y como indicaba P. Madoz Ibáñez, siendo el actual de 1935, según una inscripción en su lateral (Cadiñanos Bardeci, 2008: 65).

También en esta zona y asociado al control viario a 345 metros de altura nos encontramos el castro de Zardaín. Se conservan sus elementos defensivos formados por un único foso principal y una muralla o conjunto de bastiones. El interior se ha visto ocupado por un bosque, por lo que no se conserva ningún elemento visible (González y Fernández Valles, 1976b: 118).

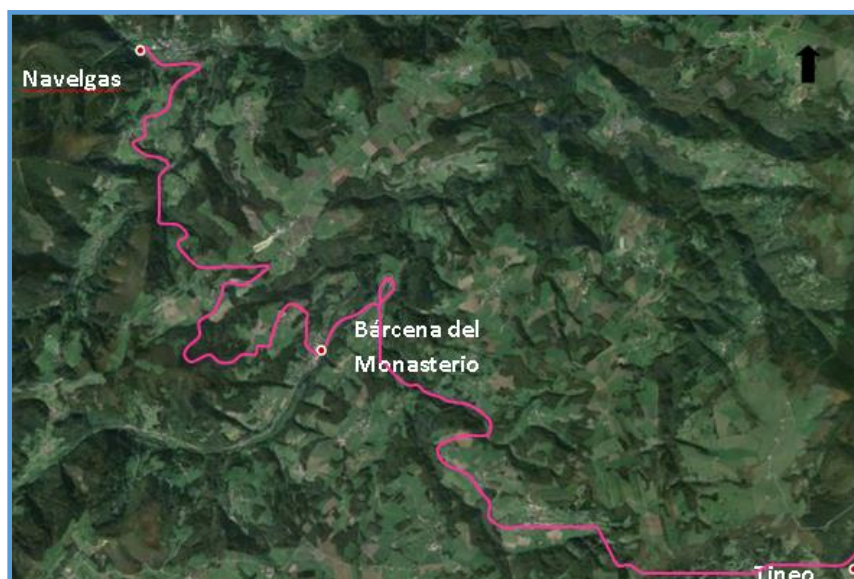


Fig. 43. Mapa del ramal a Navelgas desde Tineo

I. 5 El ramal de Berducedo a Bustantigo

Este ramal fue estudiado de manera inédita vez por N. Santos Yanguas quien describe el trayecto de esta vía partiendo del poblado castreño de Pico Castello, (importante enclave por haberse erigido en la zona orfebrería castreña). Además es en este punto donde la vía que parte hacia Berducedo se cruza con la ya descrita que por el puerto del Palo se dirige hacia territorio gallego (Santos Yanguas, 2002a: 359-387).

El castro Pico Castello de pequeñas dimensiones muestra elementos fortificados que quedan limitados en la actualidad a los frentes Este- Sureste, a causa de su explanación por el trabajo de las tierras. La última línea defensiva muestra un gran socavón hacia la parte alta de su vertiente exterior. En el recinto interior se documentó un pendiente de oro. Colgante con forma de creciente lunar amovillado provisto de dos anillas en sus extremos. La pieza está profusamente decorada y su datación es dudosa, reconociéndose precedentes en el mundo griego y helenístico (Santos Yanguas, 2002a: 366).

Debemos mencionar también la Garganta del Castro, otro enclave castreño próximo a la vía y que además de formar parte del cruce de caminos controlaría las explotaciones auríferas de la zona. Castro con dos fosos sucesivos que cortan de lado a lado el eje de enlace con la ladera hacia el Sureste. Se describe un trazado en arco y parece haber sido trabajado en el contacto de las pizarras de Luarca. El recinto muestra el centro rehundido, quizá donde existiera un torreón encajado entre las peñas, pues se muestra una acumulación anular de piedras. No se localiza un sistema particular de ingreso. En cuanto a hallazgos materiales destacan varios molinos giratorios (Maya González, 1983: 221-162).

Hacia el Noreste se ubica el actual pueblo de San Pedro donde se ha catalogado un asentamiento dolménico, y próximo a éste, dos minas explotadas en período romano, cerca del pueblo de Villar de Castanedo.

Parece posible que el trayecto prosiguiera por el cauce del río Castanedo hacia Santa Coloma, donde se encuentra el poblado castreño Pico Castro. Toda la vía

que conduce de Berducedo a Bustantigo es una pista terrera sin ningún tipo de acondicionamiento. Se adapta a la propia ladera y posee un ancho de 2,2 metros.

En el entorno de Santa Coloma existen más conjuntos dolménicos y tumulares, como son el de Tumba de la Labrada de Llaneces, Tumbas del Pozo y Sestiellos. Estudios recientes han documentado un campamento de uso militar en la zona próxima a Santa Coloma, concretamente en el Alto de Moyapán a 21 kilómetros de la capital del concejo, La Puela. Este campamento se forma por cierres defensivos del emplazamiento, confirma además la necesidad de comunicación y ello avalaría la presencia del paso de una ruta cercana. Es sabido que el primer uso de las calzadas romanas era el de colonizar; así pues, debía existir un campamento romano en la zona que romanizase las nuevas tierras conquistadas. Una vez hecho esto, las calzadas tenían un uso administrativo, el control de las tierra anexionadas del Imperio, y por último y muy en especial en esta zona, la calzada romana pasó a tener un fin comercial; el de dar salida a las numerosas explotaciones mineras que se explotaron en época romana.

El campamento de Moyapán muestra una estructura defensiva de trazado rectilíneo, visible tanto en foto aérea como sobre terreno. Dispone de un terraplén (*agger*), visible sobre el terreno en forma de ligero abultamiento, uniéndose ambos lados en la esquina Oeste, conformándose éste como un ángulo redondeado en el que se hace más evidente el abultamiento del terraplén. El lado Suroeste finaliza su recorrido en la esquina Sur, al igual que la esquina Oeste con un ángulo redondeado. El lado Noreste muestra un afloramiento rocoso, mientras que en el Sureste no se presenta ninguna estructura de trazado rectilíneo visible, por lo que parece aprovechar como defensa natural la pendiente pronunciada que presenta el Alto Moyapán. Se muestra un recinto romano de 1,08 hectáreas. Las estructuras defensivas (*vallum*) son un foso y un terraplén artificial (*agger*) con unas dimensiones de 4,20 metros de ancho. El foso se sitúa en la parte exterior de *vallum* mostrando un perfil en V. Asimismo no se documenta ni un contra-*agger* exterior al foso ni un posible camino de ronda interior (Blanco Vázquez, Suárez Manjón, Sánchez Díaz, 2012: 26-33, González Álvarez *et al.*, 2008: 363-371; González Álvarez, Menéndez Blanco, 2007: 16-21).

Desde este lugar creemos posible que la ruta tomase un trayecto opuesto al de la actual carretera, es decir por la otra cara del valle, donde un camino estrecho con tráfico local (1,6 metros), se ha perfilado en la propia ladera permitiendo el paso hasta El Rebollo y la explotación del Peñón del Furacón, una de las áreas más amortizadas por los romanos.

Para el final de la vía planteamos la posibilidad de llegar hasta Bustantigo por una pista de tierra transitada en la actualidad, con 2,5 metros de ancho y sin caja visible ni acondicionamiento mayor que la propia tierra compactada con el paso diario de vehículos. La vía conduce a la mina de Campo Antigo por la margen derecha del Arroyo del Oro y diversas explotaciones que se conservan a orillas del mismo. La mina del Arroyo del Oro se encuentran en mal estado de conservación debido a la roturación de alguno de estos sectores y la fuerte erosión de la ladera, añadido al paso de caminos y senderos modernos. Se desconocen restos materiales documentales de esta explotación aurífera imperial, donde el arroyo del oro corre por su base (Domergue, 1987: 428-429).

Otra vía que articulaba este territorio pero con un trazado Oeste- Este, es la famosa Carreiriega de los Gallegos. Esta ruta prehistórica facilitaba el acceso al ya citado campamento de Moyapán. La distancia del punto más cercano de esta vía al



Fig. 44. Vía en el paso de la Carririega de los Gallegos

campamento romano sería de menos de 500 metros. Esta vía histórica articulaba la sierra de Carondio en la segunda década del siglo XX, aunque sabemos de sus orígenes desde tiempos prehistóricos dado a la abundancia de los monumentos prehistóricos integrados como como elementos propios de la vía de comunicación.

Este camino que funcionó como eje de unión entre el valle del Navia y las cuencas del Narcea y el Esva, presenta en todo su desarrollo una clara relación con los túmulos, ya que se ubican delimitando toda la ruta (Graña García, 1983: 21-34). De la misma manera aparecen posibles ramales menores en torno a la propia *Carreiriega* como “El Camín dos Vaqueiros”, que parte de La Pena el Conde y se dirige hacia el Norte (Álvarez Martínez, Menéndez Blanco, Jiménez Chaparro, 2009: 159).



Fig. 45. Trazado propuesto para el ramal desde Berducedo hasta Bustantigo.

II. La Vía del Puerto del Trayecto: Desde el Trayecto hasta Cangas del Narcea

Introducción

En el concejo de Degaña se han documentado tres posibles accesos hacia el interior de la región. Esta área fue el paso más occidental entre tierras leonesas y asturianas. El puerto del Trayecto fue el protagonista del paso del oro romano extraído de las minas del Corralín y el Larón hacia la *Asturia* cismontana. El acceso más occidental fue el del puerto de Cienfuegos, luego el del Trayecto, y el más oriental del concejo de Degaña fue el del puerto de Cerredo a 1359 metros de altitud, que conducía hasta Degaña tras pasar por las Minas del Zarreu.

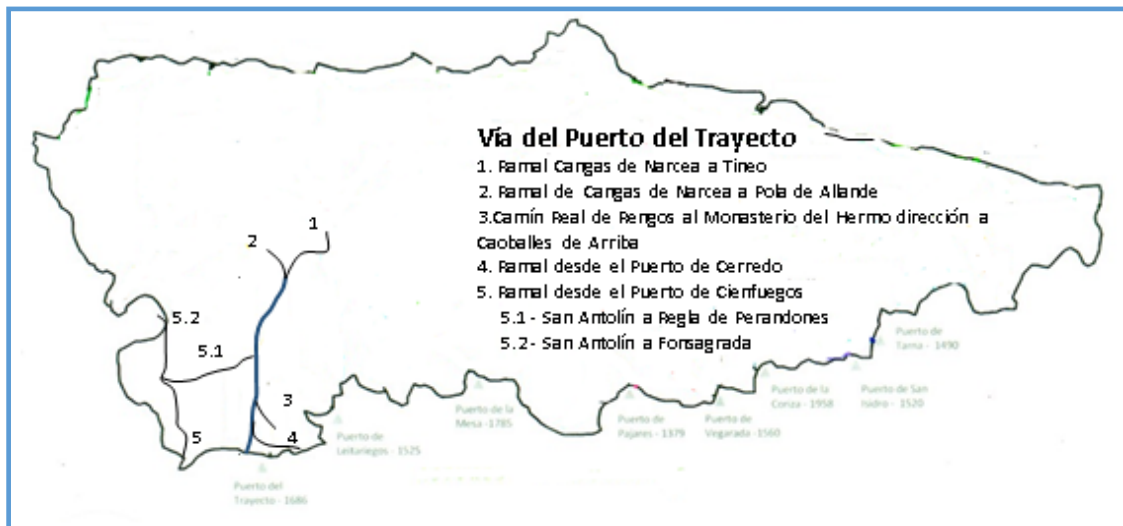


Fig. 46. Trazado de la calzada del Puerto de Trayecto y los ramales analizados de esta calzada

El acceso se documenta por el alto del puerto del Trayecto, a 1458 metros de altura, como un paso de la cordillera. Se sabe del uso de esta calzada desde antiguo, pues fue lugar de comercio de vinos y sal, transitado por las caballerías romanas, y posteriormente por vaqueiros trashumantes que llevaban su ganado a pastar (Fernández Ochoa, 1982: 41). A lo largo de toda la ruta se catalogan (al margen del río Narcea) núcleos castreños que deben ser puestos en relación con el tránsito de esta vía (Santos Yanguas, 1987b:17-52). Lo mismo sucede con la calzada de Leitariegos en su paso por el valle del Naviego, también ocupado por un alto

número de castros (más de 30) y minas de explotación antigua (más de 20). De hecho, podemos deducir que un gran número de castros fueron reutilizados durante la época romana y por ende para trabajo minero de la zona (castillos de La Pescal, o Castrinos de Niceto). Un número de ellos se asociaron directamente con el trazado romano que en estas páginas describimos (Castro de Venta Nueva, Castiecho Tebongo o Castro de Gedrez), y otro número reducido fueron castros de nueva planta vinculados en su totalidad al uso de las explotaciones mineras (Cerro de la Cogolla de Oballo, Castro de Castrosín). Algunos de los castros incluso mantuvieron su ocupación hasta cronologías medievales (Torres de Vega del Castro o castillo de Santa Cruz). La importancia de esta ruta durante el medievo se confirma con la presencia de fundaciones religiosas ubicadas en el entorno del recorrido. Es el caso del Monasterio de Hermo por ejemplo cuyos orígenes se deben remontar al siglo XI. Otro ejemplo sería el Monasterio de San Martín de Besullo o también el Monasterio de San Salvador de Cibuyo, recogidos en un documento escrito a finales del siglo XI en el *Liber Testamentorum* de la Catedral de Oviedo (Miguel Vigil, 1985: 581; García Larragueta, 1962: 287-288).

El topónimo de Trayecto como ya hemos indicado en el capítulo dedicado en este trabajo al estudio de los nombres latinos, parece remontarse a orígenes romanos⁵⁰.

Antes de penetrar en tierras asturianas, es en la zona leonesa de la cordillera Cantábrica, donde se conservaban los escasos restos de calzada (no demasiado visibles a día de hoy). Concretamente se pueden apreciar restos de la primitiva caja de la calzada en el ascenso hacia Cueto, en unas curvas pronunciadas. Más adelante en los recuestos de La Travesera, el camino parece querer mostrar restos del viejo pavimento que lo cubriera en su origen, romano según el autor M. A. Rabanal Alonso (Rabanal Alonso, 1984: 139).

Sector 1- Desde el Puerto de Trayecto a Cangas del Narcea

⁵⁰ Referente al estudio del topónimo “Trayecto”, remitimos al Cap. II de este trabajo, p.72.

El tramo inicial desde el puerto del Trayecto parece no ser el primitivo, pues el que parece tiene un aspecto terrero, que pudiera asociarse al pretérito, es intransitable y desaparece entre la zona boscosa. Este camino se conduce en una cota más alta que el actual. La primitiva ruta parece conducir a Rebollar, pues cuando se quema el bosque, según los lugareños se ven las huellas de su paso, aunque no recuerdan la antigüedad del mismo. El tramo que se adentra hacia dicho bosque es un camino de tierra apisonada de no más de 2 metros de ancho delimitados por unas cajas terreras laterales bastante profundas en alguno de los tramos. Señalan los vecinos que éstas fueron ampliadas hace años para facilitar el tráfico rodado entre el puerto y el pueblo dada la actividad maderera en la zona. Se conservan dos tramos uno de 150 metros y otro de 500 metros.

El sector que describimos nos conduce a La Vuelta hasta las Brañas de los Cardos, siempre paralelo al margen izquierdo al río Reguerón, a Costadín y en ligero descenso hasta Rebollar, hasta donde salva el desnivel de los 1458 metros del puerto de Trayecto a los 860 metros de Rebollar. Físicamente el camino muestra un diseño bastante rectilíneo que en puntos de descenso marcado se salva con zigzags, técnica recurrente en los viarios romanos de montaña (en el caso de Asturias podemos citar los zigzags de sector de Caoro en la vía de los Picos de Europa, los zigzags del descenso a Salime en la vía que conduce a Lugo, o los del paso del valle del Cibeá en la vía de Leitariegos entre otros muchos ejemplos). Los tramos de posibles restos de empedrado quedan ligados a aquellos puntos de pendiente o curvas como es el caso de Rebollar. En Rebollar se conserva parte de lo que fuera el empedrado de una calzada antigua. Es un tramo de unos 300 metros con un ancho medio de 2,1 metros.

ZONA	La Rebollar. 860 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2- 2,30 metros
	Largo: 150 metros y 500 metros
DESCRIPCIÓN	Tramo en pendiente de aprox. un 2,5% formado por piedras regulares de (0,20 x 0,10 metros) localizadas de forma dispersa. La mayor concentración se localiza en un tramo de 3 metros de largo. Podrían formar parte de una <i>summa crusta</i> , dada la regularidad de sus formas que facilitaban en tránsito en este tramo aislado de la ruta. Este tipo de pavimento facilitaba la andadura en este tramo de pendiente.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Sangraderas oblicuas formadas por losas planas y rectangulares en muy mal estado, cajas profundas terreras y contrafuertes basales construidos en el canchal para la contención del vial.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Lápida <i>Lucio Varelio</i> ,
	Medieval:

ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro de Larón, mina Muriacales de Larón, Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Medievales:



Fig. 47. Ascenso puerto Rañadoiro



Fig. 48. Detalle del sector enlosado conservado de la calzada a su paso por Rebollar.

Tras abandonar Rebollar el camino toma un aspecto asfaltado hacia el Noroeste para dirigirse hasta Fondos de Vega por el margen izquierdo de la carretera AS-15, donde necesariamente se ha de cruzar el río Ibias, hoy día por un puente de

traza moderna. Proseguiría por el margen izquierdo de ésta, en la orilla derecha del río hacia Fondos de Vega de Abajo y Solana. En esta parte del camino la pista de tierra posee una caja de 2,5 metros y discurre paralela, aunque en un nivel más elevado que la carretera actual en dirección a Larón. El posible camino antiguo pudo discurrir a 2 kilómetros de los Muriacales de Larón, minas explotadas durante el período romano, cuyo mineral se transportaba a lo largo de esta ruta, dando salida hacia Astorga. El rasgo de estas labores antiguas es la presencia de un “canchal” de cantos de

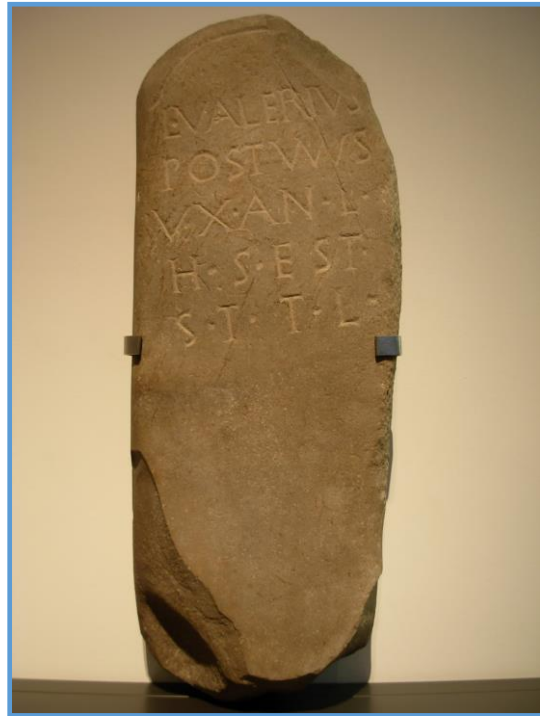


Fig. 49. Lápida de Lucio Valerio Póstumo en el Museo arqueológico Provincial de Asturias.

cuarcita, resultado del intenso laboreo de una terraza aluvial, quedando en superficie estas ingentes cantidades de estériles. J. M. González y Fernández Valles cita el descubrimiento de la lápida de *Lucio Valerio Postumo* en la zona. También aquí, se aprecian dos tajos profundos en el substrato pizarroso que vierten sobre el río Ibias, los cuales podrían servir como desagüe en el proceso de laboreo.

Sobre la lápida indicar que por sus características y tipología debió realizarse monumento funerario en algún momento entre los siglos I y III d. C. Se dedica este monumento a *Lucio Valerio Postumo*, natural de Uxama, actual Burgo de Osma. Por la aparición de los *tria nomina* no cabe duda de que el difunto era ciudadano romano, que por alguna razón trabajaba o vivía en



Fig. 50. Camino al Sur de Fondos de Vega.

la zona de Cangas de Narcea, donde se encontró esta lápida, y a quien la muerte le sorprendió muy lejos de Italia, en territorio recientemente romanizado. Muchos vecinos recuerdan haber visto este epígrafe montado sobre cuatro mojones (Cartes Hernández, 1997: 131-138).

Se documenta también en esta zona el citado castro del Larón. Recinto posiblemente envuelto en el proceso de romanización, lo cual se asocia a la relación directa del enclave con el paso de esta vía. Pese al mal estado de conservación del mismo, se deduce un foso y una muralla visible en alguno de sus tramos. Se pueden ver varias construcción de habitación del recinto resultado de las excavaciones arqueológicas llevadas a cabo por J. L. Maya González y M. de Blas Cortina.

El recinto subtriangular parece delimitado al Este por el arroyo de los Campetinos, así como por una zona escarpada que protege toda su mitad oriental. Para el sector occidental las defensas son cortadas por la carretera que asciende de Degaña al puerto de Rañadoiro. En este sector se acumulan hasta cinco fosos con sus correspondientes contrafosos y una muralla que se alza al borde del recinto (Maya González, de Blas Cortina, 1983: 153-192).

Desde este punto, a unos 8,5 kilómetros de la frontera asturleonesea, planteamos un trazado que debe ascender por el Alto del Rañadoiro. Parece lógico pensar que buscando la dirección Norte hacia Cangas del Narcea, la vía se dirigiera a Rengos, dónde se levantó el castro de Villar en Posada de Rengos. Con escasa visibilidad se sitúa en la intersección de los ríos Narcea y Muniellos. Posee pequeñas dimensiones y en él se localizan hasta cuatro fosos y dos contrafosos, así como diversos derrumbes asociados a una posible muralla (Fanjul Peraza, 2004: 190-191). En un documento fechado en el siglo XII d. C., se confirma que un camino antiguo pasaba por esta zona,

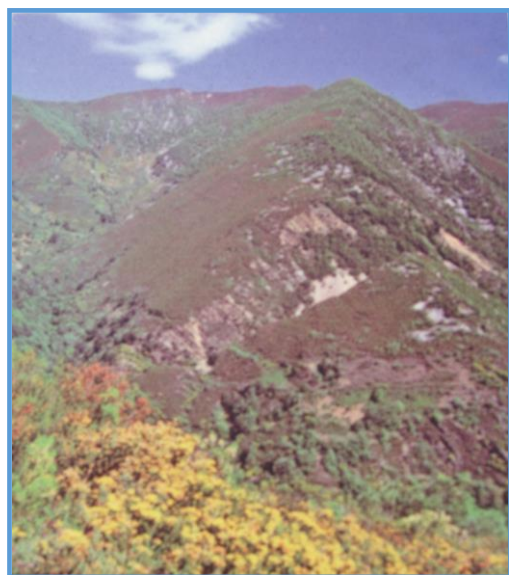


Fig. 51. Vista de las minas romanas del Corralín.

próximo a Noceda: .-“ *...per illam viam de illa petra*” (Floriano Cumbreño, 1950: 35).

Al Oeste en el lugar de Moal se ha estudiado el ya citado castro de Castrinos de Niceto. El investigador N. Santos Yanguas indica que se apreciaba en el emplazamiento un foso y muralla, hoy día cubierta de abundante vegetación y por tanto no perceptibles (Santos Yanguas, 1987b: 26).

Otro enclave próximo a citado castro es del Cogollo en Moal. En una parcela dedicada al cultivo se han localizado durante las labores agrícolas varias sepulturas de lajas que han quedado sin catalogar y que hoy día no se encuentran localizadas.

O. Bellmunt Traver y F. Canella Secades, así describen el área del Corralín, próximo a Degaña: .-“*cítese a la aldea de Corralín como sitio de grandes trabajos mineros, al parecer de la época romana. Allí se cortó una gran sierra por su centro y se notan señales y restos de grandes presas que vienen desde muy lejos, y mueren en las labores indicadas. Quedan además hornos empedrados y otras señales de aquellas lejanas obras. Con estas parecen tener relación otros vestigios del pueblo romano que se encuentra río arriba a seis km de distancia, entre Larón y Viliella, pueblos de Cangas del Tineo, donde en el punto llamado Arnera, se ve una piedra sepulcral, que muchos recuerdan haber visto montada sobre cuatro mojones...*” (Bellmunt Traver, Canella Secades, 1971: 371).

Las explotaciones del Corralín están cubiertas por una densa vegetación que impide una prospección directa sobre el terreno. Se compone por diversas minas tales como la de A Basancada, una corta avanzada ladera arriba desde el río Ibias, con sentido lineal Norte- Sur. Ésta se forma por un canal cuya relación con la explotación parece evidente. Por otro lado, se encuentra muy próxima la explotación del Caborcón formada por un conjunto de canales rectilíneos a diversas alturas que se ramifican sobre la explotación. Otra zona a citar es la explotación del Pozo Rellampada que se abre en el margen izquierdo del Corralín y también posee un grupo de canales para abastecer de agua este conjunto. La última mina a citar en este conjunto es La Pena del Furacón, con un pequeño filón denominado El Forno. Además, otro conjunto minero de similar cronología a las citadas y también en

relación directa con la ruta descrita son las minas del Murueco. Corta de explotación que conserva canchales de cantos rodados en la parte baja de las labores.

En el cercano pueblo de Oballo existen restos de las minas antiguas conocida como La Fana. Es La Fana una corta a cielo abierto sobre materiales primarios localizada en el margen derecho del río Muniellos. Presenta unas dimensiones de 150 metros longitudinales por 125 metros de ancho. No se muestra infraestructura hidráulica asociada.

En el lugar de Rengos era donde confluía con la vía que del Este provenía del Monasterio de Hermo y que en páginas siguientes analizamos. Por el mismo camino anteriormente descrito de tierra apisonada, sin ningún dato arqueológico relevante creemos que deberíamos llegar hasta Posada de Rengos, donde al Este, se levantó el castro Los Castiellos. Castro ubicado entre dos pequeños arroyos en la vertiente Norte del Rañadoiro. El sistema defensivo se compone de dos fosos de gran tamaño que confluyen al Este y Oeste, entre los que se intercala un potente parapeto de unos 7 metros de ancho en su cumbre y 10 metros de ancho por 5 metros de profundidad. El último foso tiene 6 metros de ancho. El recinto interior de 35 metros posee una longitud de 70 metros, observando la presencia de una pequeña terraza sobre el foso, donde se documentan abundantes restos constructivos, al igual que en el recinto (Fanjul Peraza, 2004: 193).

Creemos la ruta pudo pasar cerca de Venta Nueva donde se conserva un puente que facilitó el tránsito para comunicar un ramal occidental de peregrinaje parece medieval que comunicaría tierras gallegas con esta zona del Narcea. En Venta Nueva podría existir un acceso al Oeste al concejo de Ibias (Tolivar Faes, 1966: 35).

El puente de La Fondera en Venta Nueva, aparece citado en la documentación del siglo XVIII como un gran puente de piedra en un camino recto hacia tierras de Galicia y Bierzo. Sabemos que en el año 1778 necesitaba una reparación, al igual que los puentes de Bimeda y Ponticiella⁵¹.

⁵¹ A.G.A.P.A., 1788, f. 170, vo. 14 ab-1778. f.28, v.23 nov 1778: .- *“El Alférez mayor expone la necesidad de reparación del puente de piedra llamado de la Fondera, en el c. de Cangas de Tineo, tras mencionar lo propio en relación a los de Bimeda y Ponticiella”*.

En Venta Nueva existió un poblado castreño que se ha puesto en relación al tránsito de esta ruta. Se ubica en un espolón dirección al puerto de Rañadoiro, próximo a la confluencia del río Narcea y el Muniellos. El sistema defensivo de 5 fosos, se ve afectado por la construcción de una casa. Además el tercer foso se reaprovecha como pista cementada que da acceso a la vivienda, por lo que su estado actual es de riesgo arqueológico.

El camino desde Venta Nueva posiblemente transcurriría entre un área boscosa con abundante arboleda. La calzada que llega al puente de La Pescal es una pista de 2,3 metros de ancho oculto por las hojas de los árboles que se acumulan sobre la superficie, junto con abundante vegetación. Apreciamos en el margen derecho una hilada continua de empedrado regular que ahora forma un muro, que sirve de contención con la finca anexa al Este, que se encuentra a una altura superior y pudiera haber formado parte del antiguo calzo del camino.

El margen derecho del río Narcea nos llevará hasta la Capilla de Nuestra Señora de Fátima y al antiguo puente de La Pescal. No sabemos la cronología del puente aunque se ven dos fases constructivas. Sus pilares poseen las características de otros puentes romanos de la zona, con grandes sillares rectangulares apilados sin cal o argamasa, mientras que el arco semicircular, se forma por lajas de pizarra menudas y más irregulares, unidas con algún tipo de masilla, que se apoyan sobre estos pilares que parecieran más antiguos. Sobre esta estructura descansa un camino asfaltado. Los arranques se sitúan a unos 4 metros por encima del cauce. Parece difícil que la estabilidad del puente se haya visto dañada por el crecimiento del río, pues



Fig. 52. Puente de La Pescal sobre el río Narcea

está bien cimentado y el intradós está a suficiente altura, así pues, parece que ese arco pudiera ser original. No parece que el puente haya tenido un perfil alomado, y su calzada de más de 3 metros, encajaría en cuanto a la posición del recorrido propuesto para la vía descrita. El hecho de su situación y su tecnología constructiva hacen pensar en sus orígenes romanos (Quesada Alonso, 1993: 362-363).

ZONA	La Pescal. 600 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,3 metros
	Largo: 200 metros
DESCRIPCIÓN	Este tramo no conserva pavimentación. Son 200 metros de vía que mueren en el puente de La Pescal, junto a la Ermita de Santa Fátima. Conservan en el margen derecho lo que fuera una hilada de la caja que delimitaba esta calzada, pues en el margen izquierdo es el propio río Narcea el que ejerce de límite viario. Este muro lateral alcanza una altura de 0,55 metros, y parece bastante profundo, se compone de sillares regulares de tamaño medio (0,25x0,75 metros) realizadas en mampostería, que hoy día apenas son visibles por el manto vegetal que las cubre.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Mina El Carcabón la Lanra, la Carcabona de la Pescal
	Medieval: Puente de La Pescal (cimientos romanos)
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro de Venta Nueva
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro Castiellos de la Pescal
	Medievales:

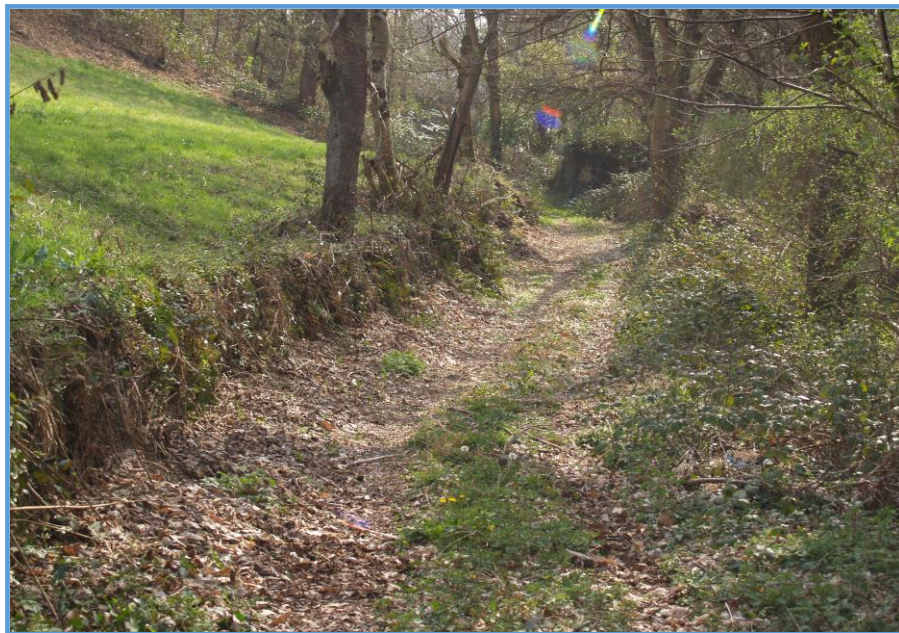


Fig. 53. Paso del camino primitivo desde el Campu la Mesa hacia La Pescal

Asociado al transcurso de la vía en esta zona se localizan Los Castiellos de La Pescal. Se trata de un recinto de pequeñas dimensiones con ante-castro y restos de dos cabañas. Su construcción cuenta con un foso y dos torres defensivas que se asocian a fases de la romanización y las explotaciones auríferas de sus proximidades (el Carcabón de Larna y la Carcavona de la Pescal). Ésta última, La Carcavona es una explotación localizada a 60 metros río abajo Pomar de las Monañas. Constituye una infraestructura hidráulica de cuatro canales. Dos de ellos llegan al frente Norte de la explotación, captando las aguas del Regueirón de Pumar. Están muy alterados por las numerosas pistas que afectan el trazado (Domergue, 1987: 432-433).



Fig. 54. Vista aérea del camino con la herramienta Google Maps, dirección al puente de La Pescal.

Tras cruzar el puente de La Pescal la ruta creemos que se dibujó paralela al transcurso del río, aunque hoy día solo es visible un camino asfaltado, dejando al Este el pueblo de La Pescal y dirigiéndose a Sextorraso, Castañedo y Agüera de Castañedo. Es en Sextorraso donde se documentan unas minas de cronología Alto-imperial. N. Santos Yanguas define el yacimiento como un significativo ejemplo de lavadero superficial sobre depósito de ladera (Santos Yanguas, 1987b: 34-35). Se observa la presencia de dos zanjas mineras de laboreo con unas dimensiones de 90 metros de longitud por 3 metros de anchura.

A lo largo de este tramo no discernimos otro posible camino que pudiéramos asociar con la primitiva vía. Por ello, en función de la orografía consideramos que la ruta más óptima será la pista terrera que nos conduce al citado Castañedo, a la altura de La Corru. El camino debía de circular próximo a la explotación del Castañedo que ocupa una amplia vaguada en la misma población.

Las huellas más claras de la mina de cronología imperial se localizan al Oeste, sobre la carretera que da acceso al pueblo. Es un frente de laboreo sobre materiales primarios de unos 35 metros de alto por 100 metros de ancho. No se observan restos de infraestructura asociada a la explotación.

Apreciamos la constante presencia romanizadora a través de los diversos castros y explotaciones mineras a lo largo de esta ruta. Otro claro ejemplo de la romanización es el lugar de Las Torres, al Suroeste de Castañedo en Vega del Castro, donde a la salida del mismo se ha inventariado un castro con restos de tégula romana (Maya González, 1988: 62). Relacionado a cronologías posteriores se cataloga el emplazamiento del castillo del Sena. Tendría un complejo sistema defensivo formado por tres fosos, y dada su cercanía con el filón de *stockwerk* (mina subterránea) del Pando, se asocian a este castro las labores mineras. Quizá su importancia radicó en su enclave estratégico en la ruta del Trayecto, como así lo atestigua la reutilización medieval (Fanjul Peraza, 2004: 186-187).

En este paraje observamos que la vía comienza a llanear por unos prados abiertos, donde en ocasiones se pierde en sencillo dibujo de la pista conduciéndonos a Cibuyo y Vega de Pope. En Cibuyo nace un ramal al Este que conectaba las explotaciones mineras de Berguño y Souto. Sabemos de este camino porque se conserva un puente de piedra, que no se asocia al camino principal descrito en estas líneas. Este puente de un solo ojo parece de época pleno o bajo medieval, pues es de calzada estrecha (1,9 metros) y tiene un perfil ligeramente alomado. Está cubierto en parte por vegetación y su estado de conservación es pésimo, desde que este paso quedara anulado por un puente de hormigón (Quesada Alonso, 1993: 364-365).

Del cercano lugar de Acio rescatamos de las fuentes medievales la información referente a una calzada que por aquí discurrió:- “...*in illa strata qui discurrit de Prada...*”, lo cual confirmaría el paso de esta ruta al menos desde el siglo X, momento en el que se fecha el documento (Floriano Llorente, 1950: 36).

En este entorno es donde se ubica el castro prerromano el de Acio a 450 metros de altitud, ubicado en la actual pista que conduce a mencionado pueblo. El castro se encuentra en un espolón al margen derecho del Narcea, próximo a Vega de Pope. El aparato defensivo ha sido dañado por la pista asfaltada que conduce a Acio

y que transita por uno de los fosos, mientras que los otros tres, descritos por J. M. González y Fernández Valles, han sido arrasados por las labores agrícolas. Por ello hoy día, solo se conserva un foso y el parapeto inmediatos al recinto. Pudo ser ocupado por los romanos dada su cercanía con el castro de Villaconejos, emplazamiento estratégico para las explotaciones mineras del entorno (Fanjul Peraza, 2014: 457).

Dicha pista de 2,5 metros de ancho puede asociarse a la primitiva del camino romano, es la que creemos se ha de tomar para cruzar el Narcea y continuar el trayecto de la ruta al Norte. Es una simple pista terrera que carece de contrafuertes ni pavimentación alguna. De este modo, el tramo final hasta Cangas del Narcea a unos 8 kilómetros desde Vega de Pope, pudo realizarse por una pista paralela al Narcea por su margen derecho hasta La Regla de Perandones.

El topónimo Perandones conserva el sufijo latino – *ones*, otro recuerdo de la presencia del Imperio Romano en la zona. Desde la desviación a Acio, existe una vía que conduce a las cercanas minas de La Fana, de cronología imperial. Es una corta en forma de concha localizada a media ladera Sureste de la Vega del Tallo, con dimensiones de 250 metros x 150 metros, a una cota de aproximadamente 1000 metros. No se documenta red hidráulica auxiliar. Próximo, se asocia el castro Chano del Castiello dominando el valle del río Cabreiro, a una altitud de 885 metros. No se localizan muralla hoy día, aunque N. Santos Yanguas sí la menciona en sus estudios. En el interior del recinto se conservaban restos de cabañas (Santos Yanguas, 1987b: 37).

La vía hubo de circular por Regla de los Perandones pues queda constancia de la construcción de un puente asociado a la vía principal. Es aquí donde confluye el río del Coto con el del Narcea. Este es un puente medieval de grandes dimensiones, que pudo facilitar el tránsito de la calzada por el margen izquierdo del Narcea. El puente muestra el característico “lomo de asno”, ligeramente apuntado y de arco semicircular, típico del Renacimiento. Los pretilos del puente están incompletos y su calzada conservaba parte del empedrado que recientemente se consolidó con una capa de cemento en su lateral derecho, insertando nuevos cantos rodados. Afirmando la teoría de que la calzada romana necesitó un puente para

cruzar en este punto el Narcea, es lógico plantear la idea de que dicho puente se haya reconstruido sobre uno previo de cronologías antiguas (aunque desconocemos si de piedra o madera) (Quesada Alonso, 1993: 366-368).

El camino parece transcurrió por el margen izquierdo de la carretera, a poca altura, y serpentearía posiblemente hasta el pueblo de Penlés, para desde aquí descender hacia la actual Cooperativa Agropecuaria de Cangas de Narcea. Es aquí donde se encuentran las minas del Castro del Llano y El Gonzalón; tesoro y lavadero respectivamente asociados a la extracción aurífera y las cortas mineras de Penlés.



Fig.55. Puente medieval de la Regla de los Perandones

La calzada creemos que circularía en línea recta hasta la Capilla de San Roque, en el pueblo de El Llano. Aquí, próximo a Adralés se ha catalogado un castro homónimo de grandes dimensiones con un importante sistema defensivo. Se asocia por su forma con la ocupación romana y con la vía que lo comunicaría a su vez con las minas del Besullo, así como con la zona minera de Llano, de la cual no distaba mucho.

Situado en un pequeño promontorio presenta un único foso defensivo en el sector Oeste de 5 metros de ancho en la base, que se encuentra reaprovechado como camino que une Adralés con Llano. No se aprecia parapeto ya que el foso se excavó en la parte baja de la ladera. El recinto interior se defiende por escarpes naturales no pronunciados. Alcanza los 85 metros de longitud por los 40 metros de anchura. Se

aprecian abundantes lajas de pizarra que parecen delatar la existencia de un posible torreón.

Para el tramo final hasta Cangas de Narcea proponemos como el acceso más antiguo visible una pista de 2 metros escasos de anchura, sin ningún elemento constructivo perceptible, que se conduce hasta el Argayón. En este punto debió existir un puente antiguo hoy día reemplazado por la carretera que circula sobre el Narcea, para dirigirnos de este modo a un kilómetro hacia Cangas del Narcea.

Se ha catalogado en esta zona el castro de Arrallón al Norte de Santa Eulalia de las Cuevas. Su reducido tamaño hace que quede descolgado del trabajo minero y aunque carece de un estudio en profundidad que fijen su cronología, parece que su principal uso fue durante la ocupación prerromana, ya que se documentan restos de plantas castreñas. Desde aquí existe un camino de tierra sin presencia de empedrado ni acondicionamiento, con una anchura de 2 metros que conduce al Sur de Cangas del Narcea.

Es en la entrada de Cangas de Narcea donde se mantiene en pie un puente que creemos ha de vincularse a esta ruta. El puente de Ambasaguas se localiza en el nexo de los ríos Narcea y Naviego, es decir lazo de las vías Leitariegos y Trayecto que conflúan en Cangas del Narcea. Su antigüedad se documenta al menos desde el siglo IX, donde las fuentes nos hablan de este puente como el único donde los ejércitos de Nepociano y Ramiro I pudieron enfrentarse⁵².

Diversos autores que han estudiado las vías romanas en esta zona canguesa, optan por la datar la construcción de este puente en siglos romanos aunque con reformas visibles de traza medieval (Fernández Ochoa, 1982: 45; Santos Yanguas, 1987a: 636), otros autores sin embargo creen que su primitiva construcción se ha de remontar a siglos medievales y no antes (Ramallo Asensio, 1981: 257).

La longitud de esta ruta de 45 kilómetros posee limitados restos arqueológicos *in situ* que ayuden a definir su trazado. Por otro lado, las fuentes que aportan indicios fehacientes sobre el que fuera el trazado romano, también son

⁵² Alfonso de Carvalho, 1988: 202: *.-“Forçosamente avia de ser la de Cangas de Tineo, o la de Cornellana, porque en todo este río no ay otra Puente donde pudiessen encontrar estos dos exercitos”.*

escasas. Contamos con numerosos yacimientos castreños y explotaciones mineras que nos confirman la relevancia de esta zona occidental asturiana en fases prerromanas y romanas, lo cual nos sirve como indicio para poder plantear una propuesta de trazado para el camino del puerto del Trayecto.

El núcleo conocido como Cangas del Narcea fue controlado administrativamente por el próximo castro del Chao Samartín, eje de las comunicaciones asociadas a la explotación minera del oro durante los siglos I- II d. C. por parte del Imperio Romano. En esta área geográfica confluían en distintos puntos de la ruta descrita varios ramales que a continuación describimos.

Ramales

II. 1 Ramal Cangas de Narcea a Tineo

El camino antiguo de León a Cangas del Narcea, comunicaba el importante enclave del Monasterio de San Salvador de Corias, creando un nexo hacia Tineo, donde confluía con la ruta que hacia el Oeste comunicaba Lugo de Llanera con Lugo. Hoy día el camino ha desaparecido debido a que comparte gran parte de su trayecto con la actual carretera entre ambas poblaciones; aun así tenemos constancia de que en los años ochenta del pasado siglo XX, existía parte de esta calzada originaria romana (Santos Yanguas, 1987b: 41).

Este camino fue recorrido por J. M. Jovellanos y Ramírez el 21 de Octubre de 1796 desde Corias hasta Salas. Cita los principales pueblos a su paso de todo el recorrido, haciendo solamente referencia del cansancio del viaje dado el mal estado de todo el camino. Los pueblos de paso hasta Tineo fueron los de: *.-“primero, Corias, Retuertos y La Rubia; segundo El Puelo de Tevongo; tercero Carril, Arganza, La Llama; cuarto, Mirallo; quinto, Gera, San Martín de Simproniana; sexto, Santiago, Quintanilla, el Fuejo, Nourón (aquí comimos), Piedrafita; séptimo, Tineo, ...”* (Jovellanos y Ramírez, 1915: 321).

Pensamos que el inicio de esta ruta se dirigía por el Norte de Cangas del Narcea hacia Obanca. Aquí debemos mencionar La Cueva del Moro. Es un yacimiento secundario, que afecta a una terraza sobre el Narcea, cuyas huellas están

muy enmascaradas por un reciente construcción, aunque todavía se puede ver la Cueva del Moro, inmediata a citado centro. Se observa un lavadero superficial del que se conservan restos de piedras. Se ha atribuido a fases romanas, creando un hábitat similar al castreño, aunque en este caso se ha puesto en relación con el laboreo aurífero.

Por el margen derecho del río Narcea, dirección Norte, se llega al Monasterio de San Salvador de Corias, fechado en el siglo XI d. C. (Morales Saro, Casares Rodicio, 1977: 295-313). Existió un puente quizá de origen romano sobre el cual se asienta el presente puente moderno, cuya última reconstrucción se fecha en 1571. Además, en Corias se emplazó también el castro prerromano de El Castiecho de Corias, que confirmaría la actividad ganadera desde fases previas a la romanización, y por ello podría relacionarse con el tránsito de esta antigua calzada (Santos Yanguas, 1986: 25-42). Se asociaban setenta monedas de plata de cronología romana (Somoza de Montsoriú y García Sala, 1908: 208). Este castro se encuentra en la confluencia del río Narcea y el Naviego sobre un espolón a 507 metros. Esta posición estratégica, hacía que controlara la producción aurífera de los valles del Coto y Arganza, y del Narcea en general. Fue punto de vigilancia y control territorial de la zona que habría que vincular con la explotación aurífera de Obanca. Se defendió con dos fosos en el sector Suroeste de unos 10 metros de ancho y 5 metros de profundidad, entre los que se intercaló un parapeto de 8 metros de ancho. Tiene unas dimensiones de 85 metros de longitud por 60 metros de ancho y una terraza que lo circunda. Se ven los restos del muro Este y dos posibles fosos rellenados (Fanjul Peraza, 2014: 441).

La ruta hubo de atravesar dicho puente de Corias, para seguir por el margen izquierdo, dirigiéndose por un camino asfaltado hacia Retuertas, donde existe una bifurcación. A la derecha circularía para seguir la orilla izquierda del río Narcea y así creemos se llegaba a La Bubia. La vía pierde su asfaltado, para convertirse en una pista terrera de 2 metros de anchura.

El camino se dirige por la carretera actual hasta llegar al Puente del Infierno. Pudo ser este un puente más antiguo, hoy día remodelado con una barandilla azul. Hacia el Este conectaba el castro del Regueiro con el castro de Castrosín. Éste último

posee una estratégica posición que le permite controlar el valle del río Narcea. No se documentan fosos, parapetos u otras obras defensivas. N. Santos Yanguas considera que el Regueiro del castro del Castrosín, emplazado a una altitud de 400 metros posee en su parte más elevada el recinto castreño, justo debajo de la corta a cielo abierto primario. Situado en un teso adaptado a las condiciones de habitabilidad del terreno, rodeado por los restos de una muralla, muy próximo a él, transitaría la vía romana que se desplaza hasta Tebongo. Éste último se asocia directamente a la vía romana, así como a una explotación primaria, por lo que parece que el máximo período de uso del mismo fue en tiempos romanos (Santos Yanguas, 1987b: 28).

Por el costado derecho del río Narcea, existe una pista de ente 2 y 3 metros de ancho que nos conduce, paralela a la AS-15 hacia San Mamés de Tebongo, a 10 kilómetros de Cangas de Narcea, quedando al Paso El Puelo, donde se conservaba restos del camino primitivo hoy día desaparecido⁵³.

En Tebongo se documenta el castro homónimo, a 360 metros de altitud. Se une al grupo de castros que de forma intermitente se erigen a lo largo del cauce del río Naviego y ahora del Narcea. Este emplazamiento ubicado en un espolón sobre el Narcea, esta defendido por un foso de tres metros de altura en el lado Sur, actualmente ocupado por viviendas el pueblo de Tebongo, lo que dificulta su reconocimiento. El recinto interior tiene una primera plataforma de 60 metros x 50 metros y una segunda que se desarrolla unos 80 metros x 40 metros. El sector Este del recinto interior se articula en dos terrazas muy suavizadas por las labores agrícolas que lo han cubierto (Fanjul Peraza, 2014: 460).

En el entorno de Tebongo se concentran un grupo de evidencias arqueológicas que confirman el activo tráfico que existió en esta zona de la región. Nos estamos refiriendo en primer lugar al ya citado Castiecho de Tebongo. Escalonado en dos alturas, la parte superior con un foso, le confiere un carácter de fortaleza; parecen

⁵³ Santos Yanguas, 1987b: 42, 52 (cita 128): .-“El trayecto por El Puelo cuenta con un muro de contención, en ocasiones de varios metros, en el que se distinguen tres tipos de pared superpuestos, cuyos cimientos serían los originados por la vía romana.”

claras las dos fases de ocupación, prerromana y romana. Se asocia a diversos lavaderos fluviales del entorno (González y Fernández Valles, 1976b: 108).

A los pies del castro se encuentran pequeños lavaderos asociados a la minería, con una estructura aterrazada. A la salida de Tebongo nos encontramos otro lavadero, el de Veiga de Cadario. Otro centro minero asociado a Tebongo, es Mieiro, en el margen derecho del Narcea. Es éste un excelente lavadero superficial que presenta dos fases, independientes una de la otra. A pies de esta explotación circula el camino que formó parte de esta importante ruta romana a Tineo, Peneos y Valconstante completando así el área minera asociada a Tebongo.

En Tebongo se conserva un puente antiguo que se ha de poner en directa relación con esta ruta así como con el citado castro del Castrosín y las explotaciones mineras romanas del entorno. Ello hace que alguno autores asocien este puente a un posible origen romano (Santos Yanguas, 1987a: 638), mientras que otros creen que es de originaria traza medieval (Fernández Ochoa, 1982: 46). Este puente aparece citado en la obra de P. Madoz Ibáñez como: .- “...antiquísimo puente de dos arcos, el uno de estos muy elevado” (Madoz Ibáñez, 1984: 406).

Físicamente es un puente en rampa que se adapta a la orografía del terreno y cuya bóveda mayor tiene medio punto peraltado. Está realizado con sillares de cuarcita y mortero. Esta fábrica actual parece estar asociada a una actuación de los siglos XVI- XVII, aunque bien es cierto que este puente ha sufrido muchas modificaciones siendo la última más reciente el adosamiento de una caseta de ladrillo de hormigón (Quesada Álvarez, 1993: 378-380).

Desde aquí en dirección Noreste está el lugar de Antrago, topónimo latino que significaba “entrada”, y que podría interpretarse con el paso del camino por esta ruta. Parece que en este lugar existió un puente de modelo romano, hoy día no conservado, por lo que no podemos aportar más datos descriptivos del mismo. Desde aquí proponemos la ruta que continuaría hacia el Norte, a su paso por Las Cuartas antes de cruzarnos con la actual CN-5, próximos a Portiella.

En Portiella observamos la existencia otro puente, en esta ocasión de principios de siglo XIX. Está ubicado en donde el molino, y que nos ayudará a

cruzar el río Onón. Cerca se hallan las explotaciones de Portiella. Son éstas una pequeña concha sobre materiales secundarios, localizada en el meandro del Narcea. Catalogada por F. J. Sánchez –Palencia Ramos, la incluye en las explotaciones auríferas de época romana del valle del río Narcea. No se han documentado restos de infraestructura hidráulica asociada a la corta (Santos Yanguas, 1987b: 29, 41).

En Portiella se erigió un castillo en altura. Posee una posición estratégica asociada al paso de antiguos caminos, en el punto en que se une el que desde Tuña se dirige hacia Llamas de Mouro y Portiella en dirección a Cangas del Narcea. También se valora la posibilidad de que esta fortificación ejerciera una función complementaria al castillo de Santa Cruz, a algo más de 3 kilómetros de distancia. Es una torre de planta rectangular construida sobre una explanada en la que se observan trabajos en la roca para crear una plataforma elevada destacada sobre el entorno inmediato. Se aprecian hoyos de saqueo en el interior de la construcción y los lienzos de la misma parcialmente descubiertos por intervenciones furtivas (Avello Álvarez, 1985: 239-241).

Planteamos la posible trayectoria de la ruta por la AS-15 hacia Javita, para ello se dirigiría a Lantero, el puente de Argancinas, y Villanueva, donde pareció existir otro castro hoy día no conservado. A continuación la ruta se relizaría por la carretera bordeando el embalse de Pilotuerto. En esta zona se encontraba con la ruta que hacia el Este comunicaban las explotaciones mineras de Boinás y Begega y Tuña, denominada la Senda de la Culebra o Calzada al puerto de Cereizales. Para llegar hasta Tineo debía cruzar hacia La Vismar y el Rodical.

El puente de Villanueva puede asociarse al tramo final de este camino dirección Tineo. En el Diccionario de F. Martínez Marina se menciona un atajo por el monte Argallón que correspondería con la vía que conduce de Tineo a Cangas del Narcea, y al cual se asocia este puente de piedra, el tercero mejor del concejo, autor que a su vez recoge la cita de P. Madoz Ibáñez que también recoge en su obra *“Diccionario geográfico...”* (Martínez Marina, 1956: 36). Trabajos más recientes como el de N. Santos Yanguas mencionan este puente como un elemento asociado al camino de Cangas del Narcea a Tineo, considerando su construcción romano-medieval (Santos Yanguas, 1987a: 639). Físicamente este puente de piedra de 60

metros de longitud tiene cuatro bóvedas de cañón de distintos tamaños, con claras actuaciones superpuestas. Su última actuación parece asociarse a los siglos XVII o XVIII, siendo una de las últimas noticias de su reparación del año 1850 (Quesada Alonso, 1993: 383, 390 cita.97).

Entre este puente y el de Soto, se documentó en la Edad Media una malatería fundada antes del 1074, lo cual confirmaría el importante tránsito de este camino en el medievo. A. Floriano Cumbreño interpreta una losa del suelo del puente: .- “*Abas, famulus dei...*”, creyendo que un abad coriense hubiera mandado realizar la obra (Floriano Cumbreño, 1950: 137).

A continuación, la ruta irremediamente ha de realizarse por la actual carretera bordeando la cara Norte del embalse de Pilotuerto. En esta zona se encontraba con la ruta que hacia el Este comunicaban las explotaciones mineras de Boinás y Begega, hacia Tuña, denominada la Senda de la Culebra. Para llegar hasta Tineo debería pasar cerca de La Vismar y el Rodical.

Al Oeste en la Castañera se emplazó el castro Fumulín. Éste posee control visual del camino de Tineo hasta Soto la Barca por el Este, mientras que al Suroeste domina el ramal Oeste hacia Carriles. Se documenta un conjunto de derrumbes entre los que destacan los restos de una torre y restos de estructuras cuadrangulares, quizá asociado todo ello a ese control del territorio que le permitía observar la cara norte de las Peñas del Burón y la sierra de la Cogolla (Fanjul Peraza, 2004: 175).



Fig. 56. Estela de Arganza. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2012b: 10.

El ramal del Oeste es el que cruzaba por la sierra del Gavilán hacia Carriles, donde se halla la Ermita de Nuestra Señora de Fátima y proseguiría a Agüera de los Carriles, ambos topónimos que sin duda hacen referencia a un antiguo “carril”, es decir calzada. Además, en este entorno se documenta el castro del Castillo de los Moros de Agüero.

El siguiente paso de la calzada a Tineo es por Arganza. N. Santos Yanguas y A. García Linares han estudiado los pasos viarios así como la estela funeraria romana

allí encontrada (García Linares, Santos Yanguas, 1993: 226-228). Dicha estela es un documento epigráfico dedicado a Tutela y se relaciona con el centro administrativo (*civitas*) de los pélicos, lo que nos permite aproximar cual fue el territorio que esta población de los astures que ocupaba en la Antigüedad (García Linares, Santos Yanguas, 1989: 151-162).

El territorio de los pélicos es aun hoy día una incógnita, pero el hallazgo de esta estela puede ponerse en relación con la *mansio* citada del Anónimo de Rávena de *Passicin* y por ello ubicar dicho punto en el entorno administrativo de los pélicos. En este estudio se plantea como posible *mansio* el yacimiento de Murias del Doriga. De la misma manera la inscripción hace posible el estudio de la organización administrativa y territorial de dicho suelo en tiempos romanos (*civitas Paesicorum*). La lápida de Arganza se encontró encajada en un muro del pórtico septentrional de la iglesia parroquial de Arganza, estela votiva cuya procedencia es desconocida. El soporte es una piedra arenisca gris que se conserva íntegra. Dada la variedad de desarrollo que pueden tener las letras se abre a una nueva posible interpretación desarrollada por A. García Linares y N. Santos Yanguas, que como hemos indicado la relacionan con el culto a la diosa Tutela (Santos Yanguas, 2003: 167-178).

En el pueblo de La Ponte existe un grupo de casas que hacen referencia a un pequeño puente allí ubicado de factura medieval. Tiene el lomo apuntado y presenta un solo ojo, los sillares de tamaño pequeño se muestran bastante regulares a lo largo de toda la estructura. La calzada se ha perdido en el propio puente así como a ambos lados de la propia estructura, la cual servirá para atravesar nuevamente el río Narcea, dejando atrás el castro y minas de Arganza.

Las minas de Arganza se localizan en la falda meridional de la sierra de las Llamas, al borde de la tributación del arroyo Vívar con el río Arganza. Las explotaciones se forman por una concha con dos cuencas independientes en su base. No se han conocido vestigios de construcciones hidráulicas auxiliares que seguramente debieron de utilizarse. En asociación con este emplazamiento minero hemos de citar el castro de Arganza. Se sitúa en la sierra de las Llamas en el fondo del valle del río Arganza. Hoy día se muestra con una densa vegetación entre la que se puede intuir la traza del foso en una muesca de apenas 10 metros de longitud, la

cual pudo haberse salvado de una posible explicación. Se discierne un segundo foso no confirmado a la fecha. El recinto interno se describe en una planta oval o una superficie llana donde destacan grandes cantos rodados que cubren casi su mayor parte (Santos Yanguas, 2002b: 201-224).

Al Sur de Arganza se localiza el castillo de Moros. Esta fortificación se defiende con un talud que rodea por entero la zona de ocupación. El foso evoluciona por la ladera Sur y muestra abundantes bloques pétreos por la pared del talud que hace sospechar la existencia de una muralla que quizá lo cumbraría. El recinto se delimita por una figura ovalada con una cresta más elevada. El ingreso se haría por el Noroeste, donde el talud, hoy relleno, presenta un retranqueo en el que no enlazan sus paredes.

Creemos que el ascenso del camino se ha de realizar por una pista terrera de 2,5 metros de ancho que bordearía la sierra de las Llamas hacia Mallayo y Pozón, por un acceso recientemente asfaltado. La ruta llega a Perluces donde además de localizarse un castro, se recoge en las fuentes medievales que la calzada transcurría por dicho pueblo: *.-“...per illa via que vadit pro ad Semelione usque in bovias totum istud est de Perluces.”* (Floriano Cumbreño, 1950: 80).

El castro de Perluces se ubica unos kilómetros antes de llegar a la localidad de Gera. Se sitúa en la estribación de la sierra de Piedratecha. Posee un sistema de defensa de hasta 6 fosos en el lado Noroeste, en el curso de la ladera dirigiéndose hasta el vértice Noreste. Este recinto cerrado muestra una superficie oval, a lo que se añaden dos murallas. No se documenta ningún material relevante asociado a este castro, lo cual no ayuda a dar una cronología más específica (González y Fernández Valles, 1966: 274).

Cerca de este yacimiento se documenta el castro del Pico San Roque. Un castro ubicado en un espolón de la sierra del Gamayo. Los trabajos de fortificación se concentraron en el frente Oeste- Suroeste separando el recinto del resto del cordal. Las líneas de defensa se basan en cuatro fosos de trazado arqueado con el punto de inflexión en el eje axial del espolón. No se ha asociado ningún material y su estado de conservación es malo ya que la carretera que se dirige de Tineo a Pola de Allande

lo atraviesa en derredor cortando las defensas y el recinto (Maya González, 1983: 222).

Este camino fue recorrido por G. M. Jovellanos y Ramírez, quien indica del mal estado del mismo durante su viaje en Marzo de 1795: .-“...ríos Gera, que viene por la derecha de lo alto, y Mirayo, que viene por la cañada hacia Nodozos; en su confluencia puente de madera, Arganza... mal camino, Corias...” (Jovellanos y Ramírez, 1915: 203).

A un kilómetro al Norte se encuentra la localidad de Gera, topónimo de origen romano y cercano a Semproniana, donde las fuentes del siglo XV indican que por allí pasaba : .- “...el carril antiguo...” (Floriano Cumbreño, 1949: 144).

Otro factor que confirma con más solidez la relación del mundo romano con el paso de la ruta por este entorno son las dos pequeñas explotaciones auríferas antiguas que han dejado sendas cubetas semicirculares en las laderas respectivas. La más septentrional se encuentra en la margen derecha del arroyo de San Martín. La otra corta a 400 metros al Sur en la orilla derecha del arroyo de Fontalba. Sus dimensiones son algo más pequeñas al tener un escarpe interior a los 10 metros de desnivel. En ambos casos parece que se trata de conchas de deslizamiento en los que no sabemos el papel que pudieron jugar los respectivos arroyos que pasan por la base. Además del terreno primario pudieron haberse explotado esencialmente depósitos aluviales.

La falta de información arqueológica o histórica a partir de este punto del camino nos hace plantear lo que parece pudo ser el camino más evidente para conectar con Tineo, a falta de nuevos datos que así puedan confirmar este u otro posible itinerario.

El diseño más óptimo sería el que desde Gera continuaría por la moderna AS-217 hacia El Peligro, La Peña y Santullano, conectando a la altura de Norón con la vía principal, que desde la capital transmontana conducía al interior asturiano hacia tierras lucenses a *Lucus Augusti*.

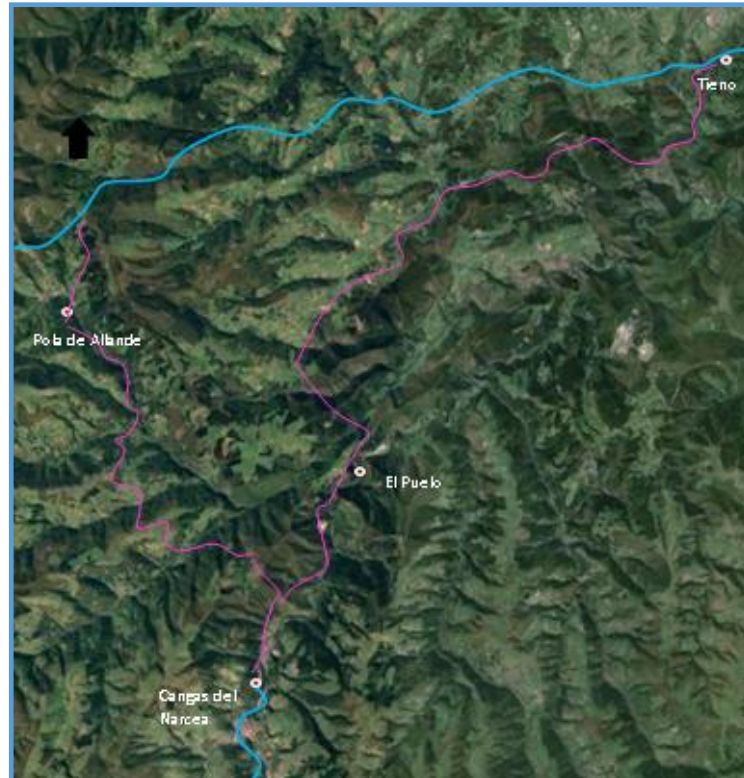


Fig. 57. Trazado de la vía de Lugo de Llanera a Lugo en el sector Norte (azul), y al Sur el acceso a Cangas del Narcea desde los Puerto de Trayecto y Leitariegos. En rosa los ramales que conectan ambas vías por Pola de Allande y por El Pueblo.

Debido a la información que las fuentes medievales nos dejan del paso de una antigua vía por San Martín de Semproniana, planteamos la idea que desde este pueblo la calzada se dirigió al Norte bordeando el monte El Conforcal hasta Vega del Rey y de aquí al Espín, por donde pasaba la ruta citada en el párrafo anterior a *Lucus Augusti*, aunque en este caso en un punto del trazado más avanzado hacia el Oeste. No se conserva resto alguno de primitivos caminos, ya que éste discurriría por firme de moderno, aunque como indicamos parece la ruta más lógica para este tramo final.

II. 2 Ramal de Cangas de Narcea a Pola de Allande

Desde Cangas del Narcea debió existir un ramal que comunicaba esta zona con la también minera de Pola de Allande por el cauce del Pumar, en donde pasaba la ruta a *Lucus Augusti*. Los restos del posible trazado antiguo son inexistentes por lo

que ayudados por el poblamiento antiguo y la distribución minera de mismas cronologías, proponemos en función de la orografía existente la que parece la vía más factible entre ambas poblaciones.

La bifurcación hacia Pola de Allande pudo tener lugar en las proximidades de Adralés, donde se documentó el castro ya anteriormente citado, desde donde la ruta del Trayecto creemos que se aproximaba hacia Cangas del Narcea. Parece posible que la vía pudiera dirigirse al Noroeste hacia Trones, pues aquí se localiza en dicho castro en el espolón situado al Sureste. El sistema defensivo principal se dispone en el sector Sur del yacimiento. Se trata de tres fosos y dos parapetos que cortan el istmo en sentido Este-Oeste. El último foso conecta con el tercero del sector Sur, con el fin de defender el acceso desde el Noroeste. El camino hasta aquí hoy día inevitablemente se realiza por la carretera local que atraviesa la sierra de Santa Isabel (Fanjul Peraza, 2014: 441).

Cerca de Trones se emplazaron las explotaciones de cuevas de Vache oscuro, que se corresponden con una hondonada abierta en yacimiento secundario, cuya finalidad concreta desconocemos. Por otro lado, el nombre de Trones es un topónimo de origen latino que conserva el sufijo *-ones* y que aparece a menudo en la toponimia asturiana.

Se conserva la pista que transita paralela al margen derecho de la carretera local que une ambas poblaciones. Desde aquí coge rumbo a Besullo bordeando la Peña y Piedra para acercarse al cauce del Arganza, y ya en territorio allandés por Noceda, para ascender a Forniellas.

Siguiendo la ruta planteada creemos que podría proseguir por las inmediaciones de Forniellas, tras atravesar las Cuestas. El camino desciende por El Cabernal por una pista de montaña de escasos 2 metros con marcadas curvas hasta cruzar el río Rechilón hasta Otriello, donde otra pista conduce a Forniellas. Es en Forniellas donde en 1974 se descubrieron las cuevas de Vatseras, las cuales se han de poner en relación con el aprovechamiento minero de la zona durante centurias romanas. Queda a la derecha el Pico Iboyo donde se enclava el castro del Iboyo, conocido también con el castro del Penón. Asociado a este enclave citaremos el

yacimiento de la Comba, al margen izquierdo del arroyo y del pueblo que lleva el mismo nombre. Explotación excavada sobre la roca. Parece claro que la mano de obra empleada en la extracción de cuarcita, pizarra, micas y areniscas de esta zona, provenía directamente del poblado castreño de Iboyo (Santos Yanguas, 2002b: 201-224⁵⁴).

Citado recinto ha de poner en relación con el de Abaniella a unos 4 kilómetros, ambos en la sierra de Iboyo, ésta última en el margen derecho del río Meirúa. Se detecta en este caso la presencia de cortas y trincheras con presencia de pozos, indicadores de minería subterránea. En este punto de Abaniella son las fuentes medievales la única herramienta existente que confirmaría la presencia de dicha calzada hacia Pola de Allande: -“...*per illam viam qui discurrit de Abanella*” (Floriano Cumbreño, 1950: 71).

El siguiente paso de la vía a Pola de Allande podría realizarse por El Valle para dirigirse a Villaverde. El camino proseguiría por la carretera local que parece ha suplantado el posible vial antiguo. Solamente se conservan 400 metros de un camino terrero de 2,5 metros, sin mayor evidencia constructiva en el KM. 8 de citada carretera dirección a El Valle desde Iboyo.

Entre este pueblo y el próximo de Lantigo a unos 850 metros se encuentra el Alto del Chano, parece que su conexión con la etapa astur-romana es evidente. En relación con el Alto del Chano se encuentra el Chano del Horrio vinculado con el mismo, conectados quizá con un centro de hábitat y área de explotación de los recursos auríferos la zona. Todo el entorno de Villaverde se halla rodeado de explotaciones auríferas relacionadas con la presencia romana en esa zona, en especial a partir de siglo I d. C.

Parece evidente que la calzada que facilitaría el acceso al importante enclave de San Chuis, pasando por Ablaneda tal y como lo recoge las fuentes medievales: -“*Per illam viam qui discurrit de Abanella*” (Floriano Cumbreño, 1950: 71). La ruta

⁵⁴ Santos Yanguas, 2002b: 201-224, cita a González y Fernández Valles, 1978: 209, donde se menciona en El Peñón un posible emplazamiento castreño, que no parece corresponderse a simple vista con este centro de hábitat.

moderna ya desde hace varios kilómetros se diseñó paralela a la que planteamos que pudiera haber sido la más antigua, por el margen izquierdo. Es este camino una vía terrera que desde Ablaneda toma dirección a San Martín de Beduledo. La vía se muestra con marcas de tráfico rodado y se compone por un firme de tierra compacta sin ningún trabajo pétreo visible, en un ancho de 2,6 metros.

Tras pasar por la Ermita de Santa Eulalia nos dirigimos al Norte hacia el castro de San Chuis por el ya citado camino. Este enclave se identifica con un lugar emplazado en el centro de dos distritos de explotaciones mineras de oro en tiempos romanos. Se asienta en un promontorio triangular rodeado por un gran foso al Oeste que delimita el ante castro, protegido por una serie de cinco fosos y contrafosos. Al Este y al Norte todavía se conserva parte de su muralla construida según el sistema de módulos rectangulares de esquinas redondeadas adosados unos con otros. La ocupación de dicho castro se inicia en el siglo VIII a. C. y es a partir del siglo I d. C. cuando cobra una importancia excepcional como centro de control y vigilancia (Villa Valdés, Menéndez Granda, 2011: 159-179; 2013: 221-224). Se debe poner en relación con el área de Fresnedo (El Bachicón), Cereceda (Cárcoas y la Sierra), también con la zona de Figueras-Villavaser (La Chanquerona), así como con la ya citada región de Iboyo- Abaniella.

La presencia romana en este emplazamiento estuvo relacionada con la visión comercial del oro, como así se manifestó desde mediados del siglo I d. C. Existe por ello un contexto de abundantes depósitos auríferos del entorno. Prueba de dicha ocupación son las producciones regionales de cerámicas de época Alto- imperial. El primer poblamiento en este lugar se documentan en el siglo VIII a. C., período al cual se atribuye la primera muralla continua, sobre la cual se reedificará una modular siglos después, posiblemente en el siglo VI a. C. Su posición estratégica como eje articulador del cauce del río Arganza, así como con visibilidad sobre todo el entorno y su mayor dimensión que otros castros cercanos, hacen que se plantee este establecimiento durante la romanización como algo más que un simple núcleo castreño romanizado (Villa Valdés, 2006: 117-119; 2009b: 36). Se propone la posibilidad de que fuera éste una *civitas*, posiblemente asociada a los pueblos pélicos

y al control fiscal de una zona por donde transitaban la vía del Trayecto, la de Leitariegos y la de Lugo de Llanera a Lugo.

Tenemos constancia de la existencia de otro camino histórico que desde Cangas del Narcea y Corias, se dirigía al Puelo hasta el enclave de San Chuis, pues así ha quedado reflejado en las fuentes cartográficas del siglo XVIII⁵⁵. Este camino conservaba restos visibles su calzada hasta la década de los años 80 de pasado siglo XX. Parece que desde el Puelo conectaba el Oeste hacia Linares.

No se conservan evidencias físicas del vial antiguo que nos permitan describir de forma detallada y exacta el paso de esta ruta, ni tampoco confirmar la antigüedad de la misma. Solamente podemos citar el puente de Lomés, como el único elemento constructivo visible relacionado con el paso de la vía sobre el río Argancinas.

Es un puente de un solo vano con bóveda de cañón, fabricada en sillarejo de pizarra muy estrecho. La rasante del puente es casi horizontal, muy ligeramente alomada, y conserva parte de su empedrado horizontal cubierto de arcilla (Quesada Alonso, 1993: 376-377; Álvarez Alias, 1991: 226). La construcción actual parece se ha de asociar a siglos modernos, aunque dada su cercanía al enclave de San Chuis, algunos autores no descartan el posible origen romano del mismo (Santos Yanguas, 1992a: Lam. XVI).

Desde el enclave de San Chuis donde podrían confluir ambas calzadas (la que toma dirección a Pola de Allande y la que se dirige al Puelo y Tineo), la ruta a Pola de Allande pudo bordear la zona de Castrocella, topónimo relacionado con el citado castro de San Chuis que nos conduciría en descenso en zigzag a medio kilómetro hasta San Martín de Beduledo y La Siembra. Esta pista de unos 600 metros tiene un marcado zigzag para salvar la pendiente de casi un 3%. Es una pista terrera con algún granulado visible compactado en su capa superficial con un ancho de 2,3 metros.

⁵⁵ *Plano ideal del Pueblo del Puelo y sus inmediaciones (Principado de Asturias)*, Año 1881, Cartoteca del Servicio de Geografía del Ejército, <http://www.touspatous.es/index.php/mapas-planos-y-dibujos/877-plano-ideal-de-el-puelo-cangas-del-narcea-en-1811.html>

En este punto dado la falta de otro camino visible se ha de retomar la andadura por la moderna PR- AS 130 para llegar a Prada, donde debía cruzar el cauce del Prada. En la zona de Villagrufe se localizan dos cortas mineras la Cárcoa y Campo el Forno.

Queda al este de la vía el lugar de Tamallanes de Abajo donde se registró un suelo de ladrillo triturado y cal, junto con fragmentos de teja, que pudieran ser atribuibles a cronologías romanas (Fernández Ochoa, 1982: 42-43).

También en esta zona se ubica el recinto castreño conocido como El Castiecho de Pradiella, así pues podría ser factible que la vía circulara por sus proximidades. Este enclave se compone de cinco fosos sucesivos y un contrafuerte. El recinto presenta unas líneas de derrumbe que describen un espacio elíptico con una superficie abombada y circular. Además se aprecian vestigios de edificaciones, si bien algunos vecinos indican que cuando la vegetación se quema en Lomés, en los Corrales se aprecian construcciones circulares (Fanjul Peraza, 2004: 179). Otro dato interesante asociado a este entorno son los restos de labores de minería antigua en el Pozo de Prada y la mina Doira.

Posiblemente la ruta continuaría al Norte bordeando la Collada del Pasadeiro por el Este hacia a Cereceda y Villagufre. En Cereceda debemos mencionar la importancia de El Bachicón, en la margen derecha del arroyo de Fresnedo. Es con un yacimiento primario sobre roca que corresponde a una corta a cielo abierto. Asociado al mismo margen derecho del río Nisón, se sitúa un nuevo centro de aprovechamiento aurífero, constituido por las Cárcoas de Cereceda. Estos enclaves debemos relacionarlos con la zona aurífera de La Sienra, donde la mano de obra se abastecía casi con seguridad del poblado castreño de Cimadevilla. El primer tramo del camino se realiza por una carretera local hasta llegar a una bifurcación donde nace en el camino central una pista terrera en el sector occidental del Alto Chanas. Esta pista tiene 1,8 metros de ancho que conserva en puntos muy aislados algún sillar lateral a modo de límite viario. Pudo



Fig. 58. Estela de Próculo. Museo Arqueológico Provincial de Oviedo.

existir un muro lateral a modo de contención que hoy día apenas es visible que habría que poner en relación con la intención de frenar la pendiente de 2,3 %, en este caso de hacia Fresnedo.

Asociado al río Nisón está el cercano yacimiento conocido como nombre de La Chanquerona de Villavaser. Es una explotación sobre una concha de tendencia hemisférica con surco de salida poco pronunciado en dirección de la pendiente. En total el conjunto se extiende unos 600 metros. No se localizan construcciones hidráulicas asociadas.

El sector final de la calzada nuevamente asfaltado nos obliga a transitar por la actual ALL-1 hasta llegar a 300 metros antes de Cereceda. Aquí se reconoce un camino de tierra de menos de 2 metros de ancho que penetrará por el Sur en Pola de Allande. En las cercanías se documentó la inscripción romana en piedra hallada cerca de Figueras de Allande, en Comba dedicada por *Próculo* (García Linares, 1982: 773-783). Fue dada a conocer por el ingeniero de minas F. Le Roux. Esta lápida en honor a los Lares Viales⁵⁶, se relaciona con las explotaciones mineras de la zona correspondientes al río Comba (Comba, Iboyo, Abaniella y Peruyeda) (Santos Yanguas, 2012a: 180-181; 2002b: 201-224). El contenido religioso del campo epigráfico de las dedicatorias a los Lares Viales trasciende su función de dioses conectados con la protección de las vías de comunicación, su presencia se nos muestra siempre en contextos de estos ejes camineros los Lares en general, considerados como dioses latinos, se expandirían desde Roma al Noroeste peninsular en los inicios del siglo II d. C. y servirían como medio de unión y de asimilación con los *numina* locales (de cada uno de los emplazamientos de hábitat). Desde el 19 a. C. se inicia una romanización en la que la religión sufre un sincretismo entre esta religión romana y la propia preexistente indígena. Una vez asimilada esta religión, es cuando surgen las dedicatorias a los Lares Viales en torno al siglo III d. C. (Santos Yanguas, 2012a: 173-184). La presencia de esta pieza epigráfica confirmaría por tanto la existencia de un camino en la zona, empleado durante la romanización.

Está claro que debemos relacionar ambos márgenes de la cuenca del Arganza con los hábitats castreños y con las actividades auríferas de la zona, y en

⁵⁶ Referente a los Lares Viales, véanse las pp.132-133, 257.

menor medida, también con el sector ganadero. En las poblaciones castreñas cuya existencia se extendería durante las dos primeras centurias de nuestra era, se muestra la clara reutilización de algunos de estos poblados en época romana, en conexión con las labores y actividades vinculadas con la minería del oro (como ejemplos más evidentes tenemos los del Castiecho la Condia, el Pico de Iboyo, el Pico San Chuis o Castro Verde).

Del camino que unía Cangas del Narcea con Pola de Allande, nos limitamos a realizar una descripción de lo que pudiera haber sido la ruta, fundamentando la teoría en la abundancia de restos mineros y poblados con cronologías similares a las de la calzada a describir, es decir durante el período antiguo. Además de guiarnos por el estudio realizado por N. Santos Yanguas y A. García Linares una década atrás, ya citado en estas páginas, sobre las el paisaje y las explotaciones romanas del Valle del Arganza (García Linares, Santos Yanguas, 1993: 226-228). Desafortunadamente la práctica totalidad de la que fuera la primitiva vía ha desaparecido quedando asfaltada bajo la carretera local ALL-2 y ALL-1, a excepción de los tramos puntuales anteriormente citados.

Parece clara que la función de esta calzada fue dar acceso a los diversos yacimientos de población y comercio minero citados con anterioridad. La actual carretera dista ambas poblaciones en 20 kilómetros, frente a los 40 kilómetros del primitivo vial. Es decir que es una vía no excesivamente recta, cuyo fin principal parece que fuera el vertebrar los diversos castros y yacimientos mineros de toda la zona allandesa, mientras que la carretera actual pretender unir de forma directa los núcleos de población de Pola de Allande y Cangas del Narcea.

II. 3 Camino Real de Rengos al Monasterio de Hermo dirección a Caboalles de Arriba

Sabemos de la existencia de una vía que pasaba a por las proximidades de Piedrafita y del castro del Larón, ya que así ha quedado recogido en la documentación medieval: .- “...vía que venit de ordial por Petra fita” (Floriano Cumbreño, 1950: 26). Esta fuente medieval informa de un ramal que desde el

Monasterio de Hermo (con salida a la Meseta por el puerto de Cerredo), comunicó la zona de Gedrez y Piedrafita uniéndose a la ruta principal del Trayecto en el punto de Posada de Rengos. Tras cruzar el río Narcea por el puente de las Folgueras, se dirigía a Piedrafita haciendo una escala en el castro de San Martino de Eiros, donde se reconocen dos ante castros y un castro. Aunque no está catalogado, su enclave a 800 metros de altura vigila el territorio, se ha relacionado con el control de las áreas auríferas, dado también al buen emplazamiento en esta ruta.

Otro yacimiento importante próximo a Piedrafita es el castro de Jalón, catalogado como un castro prerromano de reducidas dimensiones. Su origen pudo ser previo a los inicios de las explotaciones mineras de la zona. A pesar de ello debió reactivarse en fases romanas dada a su proximidad con el valle minero del Gillón por donde discurría esta vía, pasando previamente por Riotorno. También en el paso de esta ruta que unía Posada de Rengos con el Monasterio de Hermo a lo largo de algo menos de 15 kilómetros, se encontraba la explotación de Peña Foradada en la sierra de las Canellas. Se forma por una corta a cielo abierto que afecta a los materiales primarios. No se observan restos de infraestructura hidráulica aunque se conserva una zanja de unos 100 metros de longitud situada en una loma al Norte de la explotación, pero que a simple vista no tiene una clara relación con la misma.

En Gedrez se emplazó un castro poco estudiado hasta la fecha. Creemos que tenía una función claramente relacionada con el paso de esta calzada romana. En su estructura castreña se ve la metamorfosis de la romanización. Se conserva partes de una muralla y un foso que lo separó de la montaña. Próximo a éste, se encuentra la explotación romana de La Rapiguera (Santos Yanguas, 1987b: 42).

La vía hasta Hermo posiblemente circuló por la falda Sur de la sierra de Caniellas, aunque no existen restos que confirmen el trazado, parece esta opción la más factible dada la disposición del terreno. La importancia que el Monasterio de Hermo debió tener en fases medievales se confirma con los resultados extraídos de las excavaciones arqueológicas allí realizadas desde la década de los 90, así como su buen emplazamiento entre la ruta de Leitariegos por el Este y la del Trayecto por el Oeste. Ello hace plantear la idea aquí expuesta de la existencia de un ramal por alguna de estas rutas que facilitara el acceso de los peregrinos que se dirigían a

Hermo (Fernández Esteban *et al.*, 1999: 287- 294). La existencia de dos asentamientos castreños en el entorno del monasterio confirma la presencia humana en la Edad Antigua.

El Casticho del Monasterio de Hermo está dotado con un complejo sistema de fosos y se asocia con las explotaciones auríferas de la zona. Quizá éste sería un emplazamiento *ex novo*. Por otro lado, mencionamos el Casacho del Monasterio de Hermo, próximo a la explotación aurífera de El Castrón y el Pionero. En este caso podría ser uno de los hitos más importantes de esta vía de comunicación que unía la Meseta. Este tesoro que contaba con una buena defensa y fue centro de ocupación prerromana, quizá con una ampliación en fases romanas en función de las minas del entorno (Flórez Sierra, 2009: 223-226).

Además, aunque los restos edilicios conservados de dicho monasterio son del siglo XII, el documento medieval del *Liber Testamentorum* ayuda a poder interpolar esta construcción con la referencia existente a “Santa María de Ermo” del año 817 (García Larragueta, 1962: 287-288).

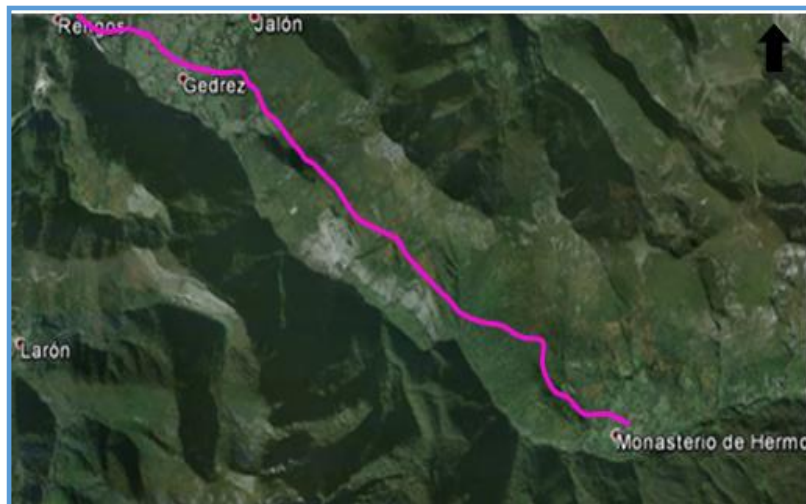


Fig. 59. Trazado del ramal desde la bifurcación del trazado principal del Puerto del Trayecto en Rengos hasta el Monasterio de Hermo

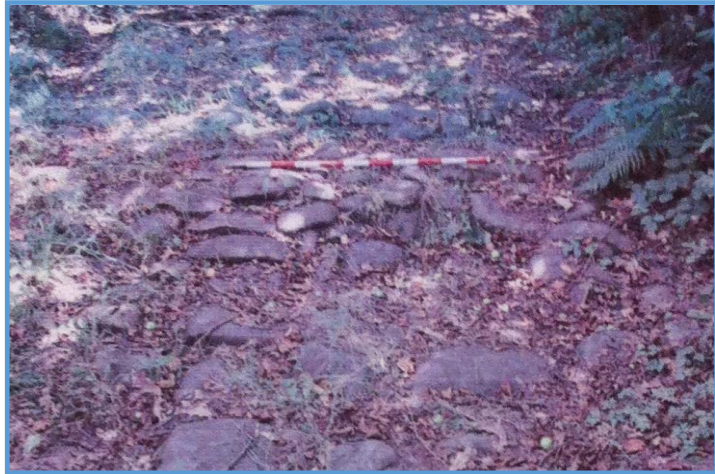
II. 4 Ramal del Puerto de Cerredo

En el camino desde el puerto de Cerredo se visualiza a 75 metros del límite del concejo de Degaña desde donde se inicia el descenso hacia el río Ferreiros (Rabanal Alonso, 1984: 141). La abundante vegetación impide el análisis en

profundidad de este tramo de unos 300 metros, del cual podemos indicar que posee la caja hundida lo que facilita el poder intuir un ancho de vía de unos 2,5 metros. De su calzada afloran puntualmente rocas de cuarcita que no sabemos si pudieran haber formado parte de un posible empedrado o son obra de la naturaleza dada su irregularidad. A partir del punto indicado la calzada queda solapada con la carretera AS- 15 unos 120 metros y se separa de ésta nuevamente, al Noreste del río Ferreiros. En la zona de La Jatera perdemos el rastro del posible vial dada la actuación antrópica de la mina Coto Cortés. El camino se pierde por el margen izquierdo del río Ferreiros, y es imposible prospectarlo. Creemos factible que mencionado trayecto debería de llegar a La Prohída, para desde aquí proseguir por un camino que se encuentra paralelo a la carretera, pero en una cota superior. Tras pasar por las minas del Mangueiro la ruta visible llega al Norte de Cerredo donde documentamos un trazado con un piso terrero y un ancho de 2 metros. Los muros de las fincas colindantes actúan a la vez de contrafuertes basales siendo solamente en el paso por Las Cercas cuando la calzada se ensancha hasta los 3,5 metros. Desde el cementerio de Cerredo observamos una ruta que se separa de la AS-15 circulando paralela a la carretera y que en muchos tramos el vial sea suplantado por la moderna carretera.

	La Prohída – Las Cercas 1000-1150 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2-3,7 metros
	Largo: 1,5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	<p>Se conservan tramos intermitentes de la vía antigua desde el paso de límite fronterizo con León. En el sector más oriental se documentan 300 metros de caja terrera hundida que desaparece entre la maleza.</p> <p>En el sector cercano a Las Cercas se documentan en superficie restos de piedras que forman un espacio pétreo con cantos planos e irregulares de pizarras, calizas y areniscas (de diversos tamaños). En este tramo tiene pequeños repechos que conducen a Cerredo. Posee caja hundida y el ancho de la vía supera los 3,5 metros. Posteriormente serán los propios cierres de las fincas los que actúen de contrafuertes basales.</p> <p>El tramo que nace desde la iglesia de Santiago y La Poulona al Oeste de Degaña, es un camino con un trazado recto y con fuertes marcas del tráfico rodado. Se conserva a los laterales y parte central de la vía, restos de piedras con guijarros a modo de gravilla.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Se conservan 300 metros de caja hundida en el terrero a modo de límite de la propia vía. Está formada en algunos sectores por piedras rectangulares escasamente visibles.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro -torre Los Castros Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro-torre Los Castros Medievales:

Creemos posible que la vía se dirigiera hacia Degaña, y La Rebollar, donde coincidiría con el ramal del puerto del Trayecto. Es en Degaña donde se localiza el recinto de Los Castros, a 993 metros sobre el citado



pueblo de Degaña. Conserva un gran foso, junto con derrumbes, posibles restos de una torre o bastión que protegía el acceso al poblado. No se descarta la idea de que este emplazamiento fuera siglos después una torre de vigilancia medieval, o que fuera una construcción propiamente medieval y no un antiguo castro. Su uso se asocia al control del paso de la vía que circula desde el puerto de Cerredo (Fanjul Peraza, 2004: 196).

El camino entre Cerredo y Degaña se superpone en su mayoría con la carretera actual y en otras ocasiones circula paralelo a una cota superior. Se compone de una calzada terrera de 2,4 metros de ancho sin restos de acondicionamiento visible que permitan dar una descripción más detallada de la composición de este tramo.

En el lugar de Los Pradones localizamos un camino que se disgrega de éste descrito y toma dirección al Sureste. Creemos que podría ser el que conduciría al puerto de Valdeprado. Este es otro paso occidental de la región, a 1280 metros de altura y sería el acceso menos transitado de este sector occidental. Se ha confirmado que ha estado más de dos siglos sin ser recorrido.

Retomando el trazado principal desde Cerredo observamos que los sectores en los que el primitivo camino se desliga de la moderna carretera son de Este a Oeste (dirección en la que describimos la ruta): 180 metros en Los Pradones, 120 metros en Veiga i Muria, 200 metros en Prado Espinadal, 175 metros en Las Perdices, 260 metros en El Moratón, 275 metros en Los Oríos.

La vía pudo atravesar Degaña cerca de la Torre de los Condes de Toreno perteneciente a un palacio hoy día en ruinas. Tras dejar atrás la iglesia de Santiago se documentan 400 metros de un camino terrero de 2,5 metros con algunos contrafuertes. Este camino conduce a La Cuesta del Pasal con un ancho de 4 metros y desciende a La Matona por un camino de 2,5 metros transitado por vehículos rodados que acceden a una escombrera anexa. Siguiendo este camino llegamos al lugar de Poulona donde documentamos el acceso ya descrito que procede desde el puerto del Trayecto.



Fig. 61. Trazado principal desde el Puerto del Trayecto (azul) y la conexión con el ramal desde Cerrero (rosa).

II. 5- Ramal desde el Puerto de Cienfuegos

Próximo al del puerto del Trayecto y al de Leitariegos se ubica el puerto de Cienfuegos, a 1684 metros de altitud. No es posible seguir el rastro de este camino histórico por falta de restos arqueológicos asociables, pero por su contexto con otros elementos arqueológicos vinculados al entorno, podemos dar una pincelada general de cuál fue su función y posible zona de tránsito.

El camino comunicaba la zona minera de Ibias con el valle leonés de Fornela, donde abundan el poblamiento prerromano. Es el caso del castro de Chano que fue ocupado desde el siglo I. a. C. hasta el siglo I. d. C., momento en el que se constató el abandono del mismo. Además, fue aquí donde se encontró un pequeño tesorillo de 17 denarios ibéricos con una argolla, atribuida al recipiente contenedor (Alegre Mancha, Sánchez Celis, 1994: 189-212).

Este camino se asocia a la comunicación con las explotaciones mineras de oro del concejo de Ibias, penetrando posiblemente en Asturias por Luiña, donde se conservan los restos de lo que fuera una mina romana aurífera, la de A Braña da Luiña. El camino pudo realizarse por una pista de montaña de apenas 2 metros de ancho compuesto simplemente por tierra apisonada. Nos guía paralelo al Reguerín del Corisco, dejando a su paso Fondodevilla, topónimo con sufijo – *villa*, quizá como otros tantos asturianos, y puesto en relación con el del latín *villae*. Este pueblo está asociado a la explotación carbonífera de Penafurada, muy próxima al castro prerromano asociado a esta explotación de El Castelo.

Invita ahora el cauce de Ibias a pasar por Torga, San Clemente, Busante, Boiro, y Cecos, siempre paralelo a la A- 212 y a citado río. Desde Cecos hacia el Norte nace una pista de tierra de 1,8 metros de ancho con trazado bastante rectilíneo. Se conoce a este camino la “*Ruta a Faena*” que conduce por La Maguía y El Miguelo a San Antolín de Ibias. A mano derecha hemos dejado la explotación minera de época romana de Villarcebollín.

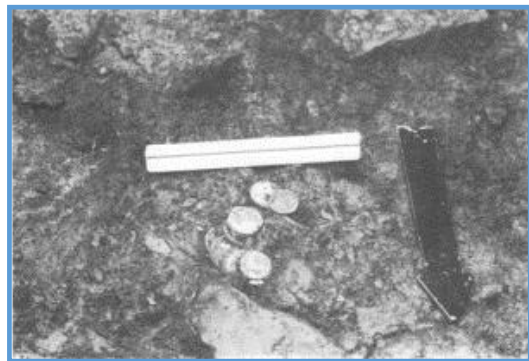


Fig. 62. Tesorillo hallado en el Castro de Chano. Foto realizada in situ por J. Sánchez Celis

En Cecos se documenta un castro, El Castelo. Es un castro torre de pequeñas dimensiones donde hoy día solo se visualizan un conjunto de derrumbes y parte de la torre originaria. C. Fernández Ochoa menciona la existencia de un conjunto minero cercano (Fernández Ochoa, 1982: 96). En el citado lugar de San Clemente otro castro se posiciona próximo a la vía, el también denominado El Castelo. Sus estructuras se muestran hoy día como derrumbes dispersos por la colina. No se ha podido describir con mayor claridad la obra defensiva de tal enclave (Fanjul Peraza, 2014: 467).

De esta forma se llegaría hasta San Antolín de Ibias. En San Antolín se construyó la iglesia de Santa María, templo de una sola nave cubierta con bóveda de

cañón, ábside semicircular abovedado y techumbre de madera. Su primera estructura es del siglo XI aunque se documentan reformas desde el siglo XIII hasta el XIX. Esta construcción debe ponerse en relación con el paso por este lugar de la vía en siglos medievales.

II. 5.1 - San Antolín a Regla de Perandonés

Se han catalogado dos ramales que servirían de salida a diversas áreas explotadas durante la presencia romana en la zona desde el puerto de Cienfuegos. El ramal principal era el que conducía hacia el Concejo de Cangas del Narcea a lo largo de una ruta de unos 37 kilómetros. Para su descripción carecemos de restos arqueológicos del camino primitivo así como de información documental. Por ello hacemos una breve descripción de por donde pudo transitar esta ruta hacia la zona de Valledor. El segundo acceso, podría tomar dirección Norte para confluir en el puerto del Acebo con la vía que desde la capital transmontana se dirigía a Lugo.

Esta área del Valledor comunicaba la zona de Ibias con la zona minera de Cangas del Narcea. Para ello planteamos la propuesta de que esta ruta atravesara los pueblos de Dou y Seroiro por un camino natural de unos 3 metros de ancho de tierra apisonada sin cajas laterales, sangraderas o actividades de acondicionamiento que circula al margen derecho de la AS- 29. En Dou se conservan un conjunto de petroglifos que confirman la presencia desde tiempos prehistóricos en esta zona.

Desde el próximo enclave Seroiro el camino natural se pierde y hemos de circular por la carretera hasta llegar aproximadamente a la altura del Chao de Valdedos, próximo al castro Mouroso donde por el margen izquierdo renace el camino unos cientos de metros para posteriormente retomar la carretera durante 5,5 kilómetros hasta Valvaler.

Hoy día el viajero continúa por la actual carretera que se trazó solapada a la antigua, pues no se visualiza la posibilidad de que en el entorno hubiera otro posible trazado. Así pues accedemos al Alto de Valvaler a 1113 metros de altura, accediendo al Concejo del Narcea para penetrar a través del Pozo de las Mujeres Muertas a la zona del Valledor. Esta explotación se ubica en la divisoria de Cangas del Narcea y Allande. Es una zanja profunda localizada en la loma junto a una pista que cruza

hacia el Noreste, que puede tratarse de otro embalse. Sobre la anterior zanja se observa la huella de otro posible canal que procede del Este, con un recorrido aproximado de un kilómetro que capta agua de un pequeño reguero de la ladera meridional de los Picos de La Cubia. Este canal se pierde una vez llegado a la loma sobre el Pozo de las Mujeres Muertas.

El topónimo Valledor es muy significativo pues debe ser interpretado como “Valle del oro”. Se documenta en esta zona una fortificación de 3 fosos que se protege por lados cortos y una muralla que marca el cerco del recinto. Se observa bastante bien pues se engrosa en los lados Norte y Sur, donde debían formar dos grandes bastiones o torreones. La muralla obtiene un grosos de 2,4 metros. En el interior se realizó una excavación clandestina donde se exhumaron tramos de muros a diversas alturas. No se ha encontrado la vía de ingreso que probablemente se efectuaba por el sector occidental (González y Fernández Valles, 1976b: 168).

Tras cruzar esta zona minera la calzada posiblemente atravesaría las poblaciones de Monasterio de Coto y Vega de Coto para entroncar con el ya citado pueblo de Regla de Perandones, donde confluye con la vía del Trayecto, que tras ascender el Rañadoiro llegaba a Cangas del Narcea.

También otro acceso de peregrinaje en centurias medievales sería dirección Este desde San Antolín, más al Sur que el anterior camino descrito. Discurriría quizá de modo similar a la AS-211 cerca de los lugares de Barbeitos, Cecos, puerto del Connio, Muniellos y Moal. Sería cerca de la zona de Venta Nueva y Posada de Rengos donde confluiría con la vía principal que describimos desde puerto del Trayecto (Tolivar Faes, 1966: 35).

II. 5. 2 - San Antolín a Fonsagrada

Se propone un acceso que desde San Antolín de Ibias seguía el cauce del Ibias hacia el Norte por el margen derecho, hasta llegar al Ponte da Faena, donde la ruta continua por la pista natural de 203 metros de ancho que ahora cruza la moderna carretera AS-29 hasta Villajane.

Desde aquí por la AS-210 se accede a Marentes en donde se ha catalogado una mina aurífera de explotación romana, la mina de Marentes. En la Pena da Nogueira existe el puente colgante de Boabdil, desconocemos si pudiera reemplazar a uno de traza antigua. De este modo cruzamos la Presa de Gran Suarna hacia el Norte y proponemos una dirección de la vía hoy bajo la moderna carretera a El Carballín y puerto del Acebo, donde entoncaba con la calzada de Lugo de Llanera que hacia el Oeste, a través de Fonsagrada, penetra en Galicia.

Recientes investigaciones han descubierto no lejos de este punto final de nuestro trayecto dos campamentos romanos. El de A Recacha se emplaza en el límite de Ibias y el entorno de Navia de Suarna, mientras que A Grandas das Xarras en ubica entre Ibias y el Candín en León (López Marcos, López González, López Rodríguez, (s/ f)).

Estos enclaves no se posicionaron en primera línea de la calzada pero si a una distancia próxima para poder controlar y acceder fácilmente al terreno. Se asocian a los momentos de las Guerras Cántabras en esta zona (29 a. C.- 19 a. C.). El estado de conservación de ambos yacimientos no es óptimo debido a que ha sido una zona de pasto durante siglos y se han instalado alambrados deteriorando la superficie de estos emplazamientos.

A Recacha está ubicado en un espolón con buena visibilidad. Es un campamento más orientado a una atalaya de control que a un recinto fortificado por sí mismo, valiéndose de la posición del camino que creemos circulaba por la ladera que conducía a la ruta principal de *Lucus Augusti*. Sería un campamento denominado como *castra minora*, debido a sus dimensiones más reducidas y adaptado a la orografía del terreno. Ambos yacimientos controlarían visualmente el área de tránsito entre las dos vertientes de la cordillera cantábrica.

Por otro lado, el otro campamento denominado A Grandas das Xarras debe ser puesto en relación con la táctica militar romana. Muestra el formato canónico para los *castra aestiva* y de los dos citados, sería el principal. Ambos campamentos se asocian a la línea de avance desde la depresión berciana a la cuenca media del

Navia (Menéndez Blanco *et al.*, 2011a: 145-165; Menéndez Blanco *et al.*, 2013: 249).



Fig. 63. Acceso desde Cienfuegos a San Antolín de Ibias y Fonsagrada (Oeste) y hacia Posada de Rengos (Este).

III. Vía de Leitariegos: Desde el Puerto de Leitariegos hasta Cangas del Narcea

Introducción

Recibe el nombre de vía de Leitariegos la ruta que desde el valle leonés de Laciana, penetraba por dicho puerto hacia Asturias siguiendo el cauce del río Naviego. De este modo comunicaba desde la antigüedad los hábitats castreños emplazados a lo largo del cauce del Naviego hasta Cangas de Narcea donde confluía con la vía proveniente del puerto del Trayecto. Era, por tanto, una ruta de montaña que conectaba las tierras asturleoneras. Observaremos en la descripción de esta ruta que en algunos casos nos adentramos en un terreno con más dudas que certezas dada la escasez de restos viarios. No obstante, realizaremos propuestas del trazado en base a otras evidencias arqueológicas y fuentes documentales asociadas con este camino.

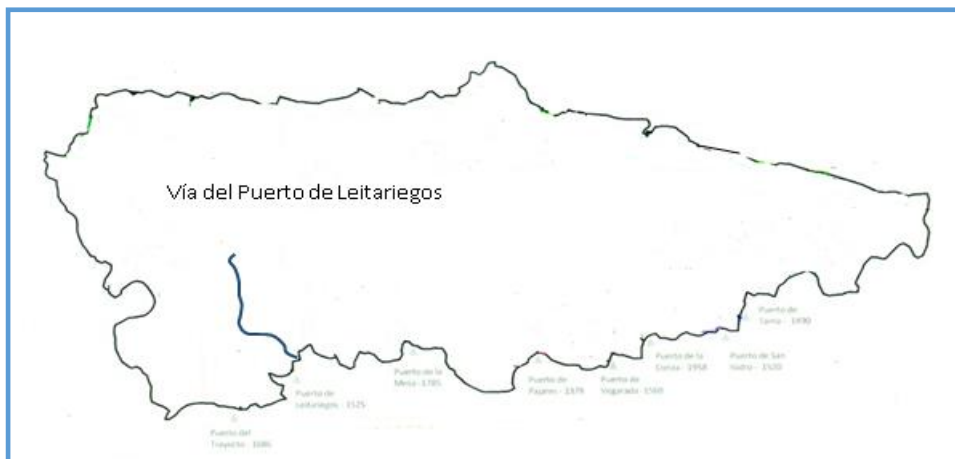


Fig. 64. Trazado de la calzada del Puerto de Leitariegos

Ha sido relevante para el análisis de esta vía la lectura de la obra del padre agustino C. Morán Bardón, gran estudioso de la arqueología de las provincias castellano-leonesas y también de Marruecos. Describe la vía en su tramo Sur, cerca de León, y se aventura a proponer la posición de alguna de las *mansiones* asociadas a

esta vía como sería el caso de *Brigaetium*, *Intercatia*⁵⁷ y *Pelontium* (estas dos últimas en territorio astur según el autor) (Morán Bardón, 1925: 24-25).

En el sector leonés se documentan diversos restos viarios de cronología romana como es el caso de Trascastro, donde se conservan los muros de contención y defensa del cercano río, junto al topónimo La Calzada. Se repite este topónimo de La Calzada en Caboalles de Abajo y también en el Castillo (donde se conserva parte de la calzada romana) y Vallarota (asociado a la obstrucción del vial). Cerca de los restos viales de Trascastro se ubica la peña de la Fortuna, asociada a una divinidad romana. Otro sector de pavimento romano se conserva en la zona de Vegarienza en rudo ascenso a la citada Vallarota (Morán Bardón, 1925: 25).

Tenemos información de cómo fue este camino hace cien años gracias a las descripciones que excursionistas extranjeros como R. Ford, o A.W. Munthe (Ford, 1869: 217; Munthe, 1887). También G. M. Jovellanos menciona en sus diarios su paso por estos parajes aunque en esta ocasión no detalla cómo era el camino en Octubre de 1796 (Jovellanos y Ramírez, 1915: 347).

Poseemos constancia que durante la Edad Media esta ruta adquirió gran importancia y recibió el nombre de “Camino Real o Camino antiguo de Cangas a León”. Existen muchos datos del período comprendido desde el siglo XII (momento en el que estos parajes nacía el llamado *Coto de Leitariegos o Brañas*, asociado a la Abadía benedictina de San Juan de Corias) hasta el siglo XVI (Ruíz de la Peña Solar, 1975: 173-215) y con un marcado fin comercial, siendo Leitariegos el principal centro distribuidor del occidente de la región)⁵⁸ (Uría Maqua, 1996: 381-382).

El origen primitivo de esta ruta podría remontarse a los pueblos prerromanos que con la llegada de Roma mantendrán el uso de la vía como nexo

⁵⁷ Erróneamente posiciona *Intercatia* en Castro, asociada a la vía de Leitariegos, mientras que recientes investigaciones la posicionan en el entorno de Pola de Lena (Morán Bardón, 1925: 24; Mañana Pérez, 2014: 24-28)

⁵⁸ Real provisión de los Reyes D^a Juana y D. Carlos, 24 Junio de 1527: .-“... es camino real fragoso e estrecho e no ay otro camino por donde pasar para el Vierzo por vino e otras mercadurías, e vender las que a su tierra van”. AGS. Registro General de Sello. 1574-XI-16. Madrid. Una segunda provisión real incluía como zona de paso también el puerto de Cerredo.

con *Asturica Augusta*, antigua capital de la *Asturia* cismontana y las tierras astures. Conectaba esta calzada con la *Asturia* transmontana llegando hasta Cangas de Narcea y Pola de Allande, donde se cruzaba con la ruta que Este -Oeste comunicaba la capital transmontana, *Lucus Asuturum*, hasta Lugo. Cerca del paso de esta ruta por Villablino podría también enlazar con los caminos de las Médulas y el Bierzo, donde se ubicaban importantes explotaciones auríferas romanas que de este modo se contactaban mediante esta ruta con las explotaciones del Occidente asturiano, prolongando así la salida a la costa (Santos Yanguas, 1992a: 264).

El recorrido de la vía está en su mayor parte asfaltado y en otras se compone de terraplenes terreros, lo cual no solo pone trabas a poder estudiar técnicamente la construcción de dicha calzada, sino que en ocasiones dificulta el poder definir con exactitud por donde transcurría. A ello se le ha de añadir que la documentación conservada en el Monasterio de Corias referente a esta calzada, es más bien escasa. Si es cierto que la abundancia de castros y explotaciones mineras jalonadas a lo largo de esta vía nos ayudan a presuponer el trazado de dicha ruta.

La forma primitiva del puerto de Leitariegos fue *Portus Lectaregi* o *Lectaregos*, el cual puede sugerir una derivación de *lectum* o lecho, referido a los diversos hospitales que daban asilo o cobijo en el antiguo puerto (García Larraguera, 1957: doc.100). Tenemos constancia de la existencia de diversos hospitales y malaterías en el puerto y sus proximidades desde el siglo XII (Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Rúa, 1949: 495-499).

Otros autores derivan el origen del lugar de Leitariegos (a 1525 metros de altitud), a una zona de pastos y praderías dedicada a la venta de leche y manteca; por lo tanto, puerto de Leitariegos, sería el “Puerto de los Lecheros” (Díez González, 1946: 15; García Arias, 1995). Sabemos que en la Edad Media se ocupan zonas de altura con excelentes tierras para la agricultura o pastoreo, así pues, opinamos que esta zona pudo ser una de ellos (Fernández Mier, 2010: 41-59). En una cita del año 1923 se explica este origen interpretándose como un adjetivo latino formado sobre *lacte* ‘leche’ > *ast. lleche, lleichi, lleite*, esto es *lact-arius, um* > *ast. Llechera* “*lechetrezna*” (Álvarez Suárez, Martínez Gámez, 1923).

La documentación medieval revela información acerca de la situación político-administrativa durante esta época. Así pues, queda constancia del gran tráfico que soportaba este puerto desde el siglo XII con el paso de mercancías y con la construcción de los ya citados hospitales y albergues mencionados en el *Libro Registro de Corias*: el de Leitariegos, en el año 1167, el de la Ferrera desde 1152 (por encima de Caboalles de Abajo), otro en Cafrenal (en la vertiente leonesa), y el de Santa María de Brañas (en la vertiente asturiana) (Uría Rúa, 1940: 131-185). La ubicación de todos ellos es próxima al entorno del puerto de Leitariegos, pero desafortunadamente no se conserva ningún vestigio hoy día, de estas cuatro edificaciones (Argüelles Álvarez, 2014a: 124).

Cerca del hospital o albergue de Leitariegos se levantaba un mojón que señalaba la divisoria geográfica del puerto: .- “...*ad illam petram de illo Porto de Lectaregos*”. En este punto nació el actual pueblo de Leitariegos en el cual no se conserva ningún resto edilicio de dicho hospital ni del mojón (Floriano Llorente, 1950: 54).

Gracias a la construcción de estos cuatro albergues controlados desde el próspero monasterio de San Juan Bautista de Corias del año 1043, sabemos que esta calzada romana tuvo gran afluencia en tiempos posteriores, ya que durante el Medievo fue la vértebra que comunicaba este monasterio con los cuatro emplazamientos hospitalarios. Corias trataba de incrementar su influencia sobre un derrotero por el que era frecuente el paso de monjes y hombres de servicio, encargados de llevar ganado y traer desde la parte leonesa el trigo y otros productos que la comunidad necesitaba.

Los textos medieval nos indica que, entre La Ferrera y Brañas, distaban unos 12 kilómetros, en los cuales el camino se hacía más angosto y difícil, especialmente con las nevadas del invierno. Es en ese momento cuando deciden inaugurar el hospital de Leitariegos en el punto culminante del puerto. El *Libro Registro de Corias* informa de que en el año 1167, el experimentado hospitalero Juan Díaz (*Iohannes Didaci*), natural de Orallo de Laciana, fue trasladado desde el albergue de La Ferrera al nuevo hospital de Leitariegos:- “*Illa alberguería que est ad illam*

petram de illo porto de Lectaregos est de Corias. Populavit eam quidam hospitalarius qui habitabat in illo hospitale de Ferrera, Iohannis Didaci nomine, in diebus Petri abatis. Sub era MCCCV” (Floriano Cumbreño, 1950: 54).

Fue la reina Doña Urraca la primera en valorar la necesidad de que este enclave no desapareciera, pues era muy necesario para ayudar al transporte de viajeros y mercancías. En agradecimiento al auxilio recibido por sus vecinos, en 1112 la Reina recompensó al pueblo con una pensión anual⁵⁹.

A partir del siglo XIII d. C. el cambio en el clima⁶⁰ hizo que padeciesen los inviernos más gélidos vividos hasta el momento; ello hizo que el albergue de Leitariegos durante esta estación, quedase abandonado y al no ofrecer cobijo a los caminantes que por allí fuesen, hallasen la muerte. Fue el rey Alfonso XI quien concedió el Fuero de Leitariegos, recogido en el Real Privilegio de 1326, reconocido y sancionado posteriormente por sucesivos monarcas hasta el siglo XIX. Así, los lugareños de la zona quedaban al cargo de transportar y cobijar a los transeúntes con servicios regulares entre Cangas de Narcea y Madrid.

La construcción de nuevas carreteras a finales del siglo XVIII y especialmente después de mediados del siglo XIX, supuso el abandono de estos caminos, quedando solo en uso aquellos que tenían utilidad para acceder a pueblos, prados o huertas. El resto de trazados acabaron cubiertos por la maleza. Sin embargo, su uso prolongado en el tiempo y su anchura, apta para carruajes, hicieron que hoy podamos intuir por donde pudieron trazarse estas rutas.

Relevante para este estudio ha sido el reciente descubrimiento de un posible campamento romano en el entorno del puerto de Leitariegos. Ello confirma la presencia romanizadora y el uso de conquista de esta ruta, atribuida por tanto a

⁵⁹ G. M Jovellanos narra cómo a causa de las nieves, Doña Urraca (1081-1126), reina de Castilla y de León, había tenido que alojarse en la casa de “Pepillo” al paso por el Puerto de Leitariegos. En agradecimiento, la Reina otorgaba a sus habitantes una pensión en especie anual equivalente a 50 fanegas de trigo con la condición de que no dejasen de habitar aquellas tierras y salieran a los caminos con cornetas para auxiliar a viajeros (Jovellanos y Ramírez, 1953: 596).

⁶⁰ Le Roy Ladurie, 1971; Fagan, 2008. Referente a cuestiones generales de los cambios climáticos sufridos en Europa en la Edad Media.

constructores romanos en fases de conquista y dominación (Fanjul Peraza, 2007b: 125-127). Nos referimos al bautizado como castro el Castelo, que describimos en páginas siguientes.

Sector 1- Leitariegos- Miravalles

El camino pudo penetrar a través del puerto de Leitariegos (el cual da nombre a la propia ruta) a las tierras asturianas. Observamos como la ruta imitaba el trazo del río Naviego. Iniciamos la marcha en tierras asturianas partiendo del pueblo de Leitariegos. Este tramo de camino compuesto por un terraplén



Fig. 65. Calzada dirección a la Venta de Farruquito denominada “El Caleyón”.

terrero muestra de 1,5 metros de ancho se conoce como el “*el caleyón*”. En puntos muy concretos del camino, hasta llegar a la Venta de Farruquito, encontramos tres pequeños tramos de no más de un metro con resto de lo que pudiera ser un antiguo empedrado, en muy mal estado de conservación. El resto de la ruta se forma de tierra apisonada por la margen izquierda de la actual A-213, que en alguno de sus tramos comparte asfalto con la originaria ruta. Lo cierto es que lo que fuera la calzada romana ha desaparecido a nuestros ojos, siendo en la mayoría de los tramos muy complicado el poder confirmar su trayecto. Podríamos aventurarnos a asociarlos a los siglos romanos, si ponemos en relación dada la cercanía de este tramo con los puentes de Villager de Laciana, pero la cercanía al paso de la venta, con uso desde tiempos medievales hasta la actualizad, hace plantear que dicho acceso se reutilizara y acondicionara en siglos posteriores al Imperio. La escasez de los restos documentados no es suficiente para proponer una cronología constructiva, aunque si de paso tanto romano como medieval.

ZONA	Leitariegos. “ El Caleyón”. 1.600 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,5 metros
	Largo: 3 metros

DESCRIPCIÓN	En puntos muy concretos del camino, hasta llegar a la Venta de Farruquito localizamos tres pequeños tramos de no más de un metro de longitud, con resto de lo que pudiera ser un antiguo empedrado en muy mal estado de conservación. Son piedras regulares de pequeño tamaño (0,15 x 0,10 metros). El resto de la ruta se forma de tierra apisonada y terraplenes visibles por la margen izquierda de la actual A-213, compartiendo tramos asfaltados con otros de tierra.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Puente de Villager de Laciana (León). Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Medievales:

Este camino que planteamos como la posible ruta más antigua, nos conduce en ligero descenso hacia Brañas de Arriba y Abajo. Primitivamente las Brañas eran zonas de pasto para el ganado, pero con el paso del tiempo fueron convirtiéndose en núcleos poblacionales. El camino es una pista terrera utilizada hoy día por coches para llegar a las zonas de brañas. Cerca de Brañas de Arriba están Los Carreiriegos, topónimo éste de origen romano que hace referencia a *Carrum o Carril*, por tanto, referido a antiguos caminos por los que transitaban los carros.

No lejos de Brañas Arriba y Abajo se encuentra el Monasterio de Hermo, donde se localizaron durante los trabajos de los años 2004 y 2005 dos osarios fechados con cronologías previas al siglo XVIII, bajo las reformas borbónicas, pues fue en esta fecha cuando no se permitió realizar enterramientos en el interior del templo por motivos higiénicos (Flórez de la Sierra, 2009: 223-226).

Dada la falta de un trazado visible, proponemos una ruta que debería atravesar la sierra de Subrebanas, donde el camino se bifurca a la altura de Vistouriel. Posiblemente la dirección correcta sería hacia la izquierda para llegar hasta la Venta Farruquita, en la misma carretera general AS -213 en el KM. 24. Fue, como su nombre indica, un alojamiento en el Camino Real que se dirigía de Cangas del Narcea a Laciana. Sólo cuenta con una casa, hoy vivienda particular.

El camino pudo ascender hasta una campera desde donde se divisa el Vallado y la peña Sieiro. Tras pasar por Casa Cabuezos, queda al Oeste Trascastro, topónimo

significativo y puesto en relación con antiguas construcciones con cronologías similares al uso romano de esta vía. Debe su nombre al castro llamado Corona de Castro que se levanta a la entrada del pueblo, donde se encuentra la ermita de Santa Isabel. En las fachadas de dos de sus casas se conservan escudos familiares. J. L. Avello Álvarez cataloga este yacimiento como un conjunto castreño del valle del río Naviego. No se identifican huellas de un sistema defensivo del tipo castreño que confirmen dicha catalogación, pero si se confirman antiguos restos de laboreo sobre materiales primarios, concretamente en la ladera sobre el Naviego. Parecen trabajos mineros asociados a la explotación de Las Salienzas, al otro lado del río (Avello Álvarez, 1991: 74), y por tanto, puesto en relación con el tráfico comercial de dichos minerales en la vía de Leitariegos en tiempos prerromanos y romanos.

Aquí la ruta terrera cruzaba la actual carretera AS-213 en dos ocasiones, debido al zigzag que adopta el itinerario en este paso. La técnica del zigzag es un elemento muy recurrente en la red viaria romana. En el caso de Asturias localizamos en la mayoría de vías de montaña sectores en zigzag por ejemplo en la Senda de Caoro en los Picos de Europa, o en el sector zigzagueante de Buspol a Grandas de Salime en la vía de Lugo de Llanera a Lugo. Por citar un caso fuera de la región mencionaremos el paso con zigzags de la calzada romana por el puerto el Picu, en Ávila (Fernández Martín *et al*, 1880: 183-198). Tras cruzar este sector debemos dejar a la derecha Casa de la Chabola, denominada antiguamente como Venta de la Chabola del Vallao, conservada tal cual se ve hoy día desde el siglo XIX.

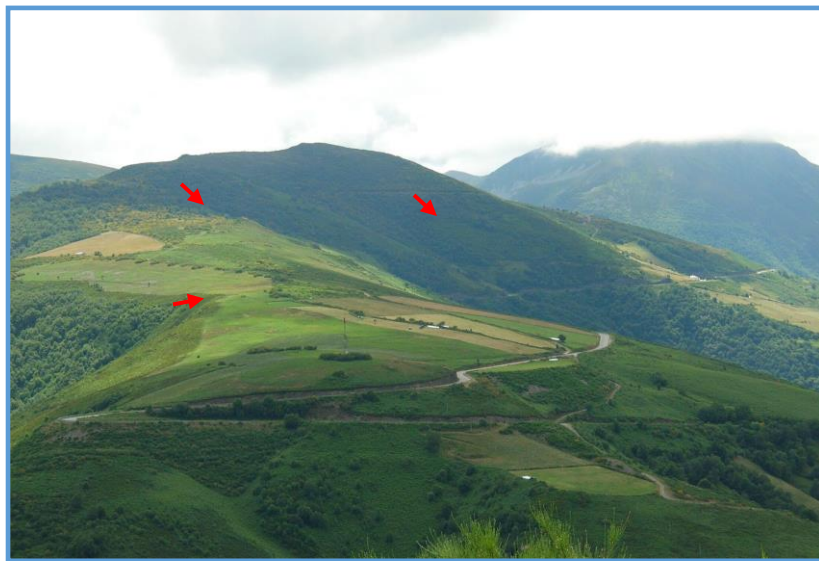


Fig. 66. Vista de la vía desde la Chabola del Vallao

No es casual la ubicación de dicha venta, pues se estableció en un cruce de caminos. El de la derecha toma dirección a Cibeá hasta Genestoso, mientras que el de la izquierda, por el que creemos hubo de dirigirse el originario romano, nos llevará a Cangas de Narcea a una distancia de 20 kilómetros. La ruta central es bastante estrecha y de montaña, en ocasiones con bastante desnivel se compone de una pista de 1,9 metros de ancho sin ninguna caja, por donde transitan los todoterrenos de los lugareños, conduce en 5 kilómetros a Sieiro (a 1500 metros de altura). Aquí se ha catalogado el castro del Pico el Sieiro sobre una atalaya. Se compone por varios fosos excavados en la roca. En la parte alta del pico se catalogaron restos de estructuras que podrán pertenecer a una torre, punto de vigilancia de la ruta, y no un castro tal y como se catalogara en un principio (Fanjul Peraza, 2007b: 125-127).

Desde este emplazamiento se vería el Castiechu de Tremado, que forma parte del conjunto de castros del valle del río Naviego, a 1500 metros de altitud. El castro del Pico el Sieiro, se ubica en una cumbre aislada sobre el Chanu La Chinde. El recinto de pequeñas dimensiones, no presenta restos constructivos y en la mayor parte de la superficie aflora la roca madre. Posee cuatro fosos, el más inmediato tiene 3 metros de ancho por 3 metros de profundidad, mientras que los dos más alejados presentan un ancho de 8 metros y una profundidad de 10 metros.

En Cibeá se ha documentado el yacimiento del Castiello de Vallao, que hasta fechas recientes había sido clasificado como un castro. Recientes estudios plantean la hipótesis de la existencia de un campamento romano en la zona (Fanjul Peraza, 2007c: 96-97).

Bautizado por J. M. González y Fernández Valles como El Castelo, se ha catalogado como el más importante del Narcea, dominando los valles del Naviego y del Cibeá. A. Fanjul Peraza atribuye la posibilidad de que la existencia de este campamento romano estaría relacionada con el tránsito de la Calzada de Leitariegos, lo cual atribuiría un uso militar de la misma. Este recinto no estaría ubicado en la primera línea de la ruta, si en uno de los tres ramales anteriormente citados, y más en concreto el que conduce a Genestoso (González y Fernández Valles, 1976b: 88).

Pese a que los rasgos estructurales de sus defensas parecen responder a las características de un campamento, con un foso en la zona Oeste y dos en el Este, que alcanzan una profundidad máxima de 5 metros. Su forma irregular y su pequeño tamaño, así como una nula relación con otros emplazamientos de mayor consideración, hacen que debamos esperar a futuros estudios que así confirmen esta teoría.

En el propio pueblo de Cibeá se emplaza La Torre de Sorrodiles, mencionada en un documento en el año 1500. Hoy día está muy modificada pues se reutilizó en la construcción de un palacio del siglo XVIII. Su cercanía a esta vía de comunicación y el control visual que ejerció sobre los ríos Cibeá y Serrantina, hacen de éste un enclave muy importante de control de la zona, aunque no poseía visibilidad directa sobre la vía de Leitariegos (Avello Álvarez, 1991: 121).

La ruta dirección a Cangas de Narcea proseguiría al Norte, donde se ha documentado las explotaciones de Vache del Mouro. Cortas sobre primario, que no presentan ningún tipo de infraestructura hidráulica asociada.

Por otro lado, debemos mencionar Los Castros, un asentamiento próximo al núcleo de Cibeá que forma parte de conjunto de castros del Valle del Cibeá. Se defiende por cuatro fosos, siendo uno de ellos reaprovechado como camino de acceso, mientras, que por el Norte se defiende de forma natural por las laderas que mueren en el arroyo de Las Mestas. En su interior se observa un posible torreón en el sector Noreste (Fanjul Peraza, 2004: 187-188).

Observamos como este antiguo camino ha sido cortado por la carretera CN-7 para dirigirse hacia Miravalles, a 9 kilómetros del puerto de Leitariegos. No muy lejos de este punto de la ruta, se encuentra el pueblo de Gelán, clasificado como un topónimo latino de origen romano. Se han registrado hasta nueve ejemplos de *Gellia* en inscripciones hispánicas. No está claro que Gelán se pueda relacionar con *Gellius*, pues debiera dar como resultado Gellán y no Gelán (Ptolomeo, II, 6:49).

Sector 2- Miravalles- Cangas de Narcea

Proponemos un trayecto que circulaba próximo a la Casa la Fonila y desde aquí se descendía a Lindota para llegar a la casa de La Fonta, barrio de Otardejé, siempre paralelos al margen derecho del río Navariego, hasta el pueblo de Rubial. El descenso del terraplén era marcado con una pendiente de casi un 3%. No sabemos exactamente cuál fue la ruta por donde transcurriría pues se localizan tres posibles zonas con zigzag marcados de modo similar. Una primera opción en el propio pueblo de Miravalles que, tras el descenso, circulaba en una cota de 700 metros a Rubial. Otro descenso similar por un camino terrero nace a mitad de camino entre Miravalles y Lindota, y el tercer posible descenso ya asfaltado al igual que parte del primero que nace en Miravalles, sería una vez llegados al propio núcleo de Lindota.

Al Norte de Rubial queda La Linde, donde se recoge en el Inventario de Bienes Arqueológicos la explotación minera de la Braña de la Linde. Éstas forman parte de las explotaciones del río Naviego. Es una pequeña explotación de materiales primarios situada en la vertiente Sur a media ladera del pico Sieiro. Se desarrolla en cotas de 1000 metros aproximadamente, y no presenta restos de infraestructuras hidráulicas. A lo largo de los principales valles del Narcea, el Naviego, el Coto y el Arganza, se documentan al menos diecisiete yacimientos mineros con cronologías antiguas. Concretamente en el valle del Naviego, donde se dibuja el recorrido de esta ruta, se han localizado un número importante de yacimientos vinculados a núcleos castreños, como por ejemplo las explotaciones de Las Cuevas, Las Piliechas, la Fontona o Las Mestas (Martínez Pereda, 1989: 21-23).



Fig. 67. Ascenso por la ladera del valle del Cibeá



Fig. 68. Descenso por la Linde

Las Pilechas se compone de una pequeña concha sobre la carretera a Leitariégos. Al tratarse de una zona de alta montaña, las huellas de la glaciación cuaternaria pueden llevar a la confusión con las labores mineras, por lo que aún hoy día existen dudas en cuanto a su condición.

La ruta posiblemente pudo tomar dirección hacia San Pedro de Arbás por la cota que venimos transitando cuyo camino es una pista asfaltada secundaria en una posición inferior a la carretera AS- 213. En San Pedro de Arbás la iglesia del pueblo en honor a Santa María, remonta sus orígenes al siglo XIII y quizá su emplazamiento en este punto fue debido a su buena comunicación y el conocido tránsito viario en siglos medievales.

También se cataloga en esta zona el castro de El Castiello de San Romano de Arbás. Se ubica sobre el río Naviego a una cota máxima de 955 metros. Presenta dimensiones muy pequeñas el sistema defensivo se compone de un único foso en el sector Noroeste, actualmente alterado por el paso de la pista de acceso al pueblo de San Romano. El recinto interior se encuentra ocupado por un denso arbolado, sin restos constructivos a primera vista. Parece que este castro- torre muestra una cronología medieval que descartaría sus orígenes castreños (Fanjul Peraza, 2004: 197).

En este pueblo se pierde el trazado del camino y por ello adoptamos la ruta a la carretera posiblemente superpuesta sobre la primitiva. Aquí tomamos la carretera general A-213 por Villacibrán hasta Naviego donde se conserva el castro del Castiecho. Castro identificado en 1963 por J. M. González y Fernández Valles. Se localiza en un espolón a 688 metros sobre el río Naviego, y su recinto interior se desarrolla en dos zonas, una plana y otra que se extiende escalonadamente hacia el Este. La defensa consta de un foso de 10 metros ancho por 17 metros de profundidad, por cuya base pasa un camino. Los sectores Norte, Este y Sur del recinto se defienden perfectamente por las abruptas laderas del espolón (González y Fernández Valles, 1976b: 108).

En esta zona se ha observado la disposición de los castros de forma solapada, en una y otra vertiente del valle, seguramente con el afán de ejercer un control visual del territorio. Se catalogan además en el valle del Naviego el ya citado Castiello de Tremado y La Corona del Castro o castro de Limés. Con esta ubicación confirman la disposición en torno al trazado de esta ruta romana.

Lo que si se podemos confirmar mediante las fuentes medievales, es que en el siglo XII se cita la existencia de un camino importante que pasaba por esta zona: *.-“strata de Can Mairore”* (Floriano Llorente, 1950: 51).

Tras dejar atrás el pueblo de Naviego creemos que la vía antigua hoy día asfaltada, pudo dirigirse entre la Regla de Naviego y Villa de Naviego hasta el Caserío de Villacanes. Este camino asfaltado conduce hasta las Brañas de Puntarás, y Puntarás. A partir de este momento es donde se recupera el camino terroso de 2,2 metros de ancho hacia Bimeda, a unos 2 kilómetros de distancia, desafortunadamente hoy cubierto por la maleza y



Fig. 69. Calzada cegada en dirección a las Mestas desde Venta la Perra

no transitable. Queda al Este los pueblos con topónimos tan significativos de la ocupación antigua como son Muria de Peroncha y Trocastro.

En Bimeda se localiza de nuevo otro castro, el del Teso de la Cochada. Es un yacimiento sobre el Naviego al Sur de Bimeda. Este recinto de planta circular, tiene una dimensión de 50 x 50 metros y dispone de varios aterrazamientos en el sector Oeste. El sistema defensivo cuenta con cinco fosos de los que el primero, el más alejado del recinto se ha aprovechado como camino. Se cita también la presencia de un canalillo labrado en la roca que aprovisionaría el asentamiento. Es importante asociarlo a esta ruta por la presencia romana, atestiguada gracias a las monedas allí halladas. El tesorillo romano de Bimeda se compone de 192 monedas, fechadas en torno al siglo IV d. C., junto a una pequeña Victoriola, posible remate de algún estandarte romano. Las monedas más antiguas son de Constantino I y en todas ellas figura como “*Avgvstvs*” es decir posterior al año 308. Teniendo en cuenta que Graciano es el último emperador que figura en el tesorillo. Son monedas emitidas por Constante y Constancio II desde el año 348. Se puede deducir hipotéticamente que la ocultación se llevó a cabo quizá momentos después por motivos de inseguridades, guerras... (Balil Illana, 1975: 8-14; Anónimo: CML, EDG, 1962: 450-451; Fernández Ochoa, 1977: 129-130).

En esta zona debemos ubicar otras dos explotaciones con cronologías antiguas de fases romanas, asociadas por tanto con el paso viario y el tráfico comercial de la explotación del Canal de Touzaque y Brañas de Bimeda. Explotaciones que muestran trabajos romanos del valle del Naviego. El canal de Touzaque suministraría aporte hídrico a la explotación en torno a la cota 900, con una longitud aproximada de 850 metros de distancia en la que dicho canal se pierde.

Desde el pueblo de Bimeda parece lógico pensar que el camino continúa por la carretera, pasando por el conocido “puente romano”, aunque desconocemos si pudiera haber existido un puente previo, lo cierto que es que el actual puente es una edificación del siglo XVIII o posterior tal y como indican las fuentes modernas, aunque la cita más antigua se remonta al 1582. En este año el alcalde mayor de Cangas de Tineo solicita a la ciudad de Oviedo pagar 3850 maravedíes para el

“edificio” del puente⁶¹. Las referencias más cuantiosos son del siglo XVIII, cuando los concejos de Cangas y Tineo piden ayuda para la composición de los puentes de Arganza, Corias y Bimeda⁶².

El puente posee el tramo central alomado y es de tamaño pequeño. El ancho de la calzada es de 2,7 metros. Posee una fábrica de sillarejo de pizarra y mortero de baja calidad (Quesada Alonso, 1993: 345-347).



Fig. 70. Vista del calzo Oeste de la antigua vía en Las Mestas

Creemos que tras cruzar este paso la vía se trazó por el margen izquierdo del Naviego. Esta moderna carretera nos conduce por La Campa y Reganeces, pasando por la Peña La Carril, topónimo que evidencia recuerda el paso de un carril o carretera, refiriéndose al viario romano. Aquí es donde el río Naviego se cruza con el Arroyo de la Pradera y el de Vallina

La vía parece que conducía a Las Mestas donde se registró en el entorno próximo diversas explotaciones mineras que presenta una cronología del período romano, como es el caso de las minas de Rebocho, la de Rubieros o la de Sogrande

⁶¹ A.G.A.P.A. fol. 114 del año 1582. .- “...junto a los puentes de “Balsagra”, Tebongo, y Onón.... ”. Una provisión inserta en un mandamiento del Alcalde Mayor de Cangas de Tineo.

⁶² A.G.A.P.A. Sig. 108. p. 194 del año 1754. Posteriormente en otra referencia de 1760 se indica la total ruina de dichos puentes: A.G.A.P.A. 1760. Sig. 108. p. 198.

entre otras⁶³. Además, es aquí donde se conserva un antiguo puente a penas visible por la vegetación que lo oculta. Intuimos lo que ha de ser un arco medio punto, pues poco más podemos describir debido al estado de abandono que posee dicha estructura. Hemos de indicar que ha perdido su pretil siendo asfaltado para facilitar el tránsito de los vehículos locales. Parece que tuvo un ancho de calzada de 2,5 metros y una longitud de 15 metros.

Es en este punto del camino donde se conserva los únicos restos asociables a un vial, que se localizan en el sector occidental del puente medieval, hacia el Sur. Nos encontramos aquí, paralelo a la AS-213, cubierto bajo una capa de tierra con vegetación, un camino de piedra con unos 2 metros de ancho, cuyo perfil, es la sección visible que se ven 0,6 metros formados por piedras rectangulares, unidas sin ningún tipo de mortero. Muestran un talud pétreo a modo de calzo. Desafortunadamente solo se conservan unos 30 metros de dicho camino pues desaparece entre la maleza, perdiendo poco a poco el desnivel, pero en su día debió conducir hasta Bimeda.

ZONA	Las Mestas. 540 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2 metros
	Largo: 30 metros
DESCRIPCIÓN	Oculto bajo un manto verde, se observa lo que fueran muros de contención o contrafuertes de un camino que se dirige hacia Bimeda. Quedan visibles al menos 0,6 metros de perfil, a ambos lados, compuesto por piedras pequeñas encajadas sin ningún tipo de argamasa, que plantean una estructura viaria con un ancho de 2 metros, que se organiza en dirección al Puente de Las Mestas. No podemos indicar si este tramo posee o no <i>summa crusta</i> pues, la capa vegetal que lo cubre es muy densa, y esconde todo su trazado de unos 30 metros. Aunque de modo superficial nos aventuramos a decir que se formaría por un camino de tierra apisonada. El tramo anterior y posterior de éste descrito, queda oculta bajo la AS- 213.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Muros de contención de la estructura de la vía, en ligera pendiente para salvar el desnivel. Aproximadamente un 0,9%.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval: Puente de Las Mestas
ASENTAMIENTOS	Prerromanos -Romanos: Minas Rebocho, Rubieros y Sogrande, Los Castros de Tremado de Carballo

⁶³ Sierra Piedra, 1998. “Ficha Nº 12: Explotación de Recocho, Nº 141:Explotación de Rubieros, Nº 97: Explotación de Sogrande”. *Carta Arqueológica del concejo de Cangas del Narcea*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

CERCANOS	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro de Teso la Cochada, Bimeda, Castro Pexán
	Medievales:

Todos los asentamientos asociados al entorno de Las Mestas tienen cronologías romanas, a excepción del mencionado puente de Las Mestas. Creemos que este tramo pueda asociarse al mismo momento que se restaura dicho puente. Los romanos construyen contrafuertes para adaptarse a un terreno difícil, pero en este caso es un tramo llano, cuyos muros no son realmente necesarios, con el fin que se construirían durante el Imperio. No obstante, la obra de mampostería se encuentra oculta bajo una capa vegetal impidiendo un estudio profundidad.

A excepción de este tramo que no creemos que sea romano, a lo largo de esta calzada nos encontramos con el perfil de ruta más típico en esta zona del Imperio, calzadas compuestas por *terrae*, que no presentan un firme enlosado como superficie de tránsito, sino una capa de rodadura compuesta de granulados en vez de empedrado (Moreno Gallo, 2004c).

El tramo asociado a Las Mestas puede quizá ponerse en relación con las cronologías constructivas o de reparación del propio puente de Las Mestas, es decir medievales o modernas.

Al Este de Las Mestas se encuentra el Castro del Castiechu Tremado de Carballo, ubicado en el monte Los Castros, en el tramo final del valle del río Cibeá. Aquí se emplazó un poblado fortificado de planta ovalada, dos fosos, un parapeto con su muralla, siendo defendido al Oeste por la vaguada de Rodocastro. Posee abundancia de materiales que dificultan la cronología del lugar, aunque confirman la presencia romana en este núcleo poblacional. Mencionamos la cerámica *terra sigillata* hispánica romana, cuyos sellos de alfarero nos ayudan a fecharlas en torno a los siglos I- II d. C. También destacan un puente de fíbula, un trozo de aguja y diversos fragmentos de bronce cuyo uso hoy día desconocemos. El resto de materiales, con cronologías más amplias, nos confirman la existencia de una ocupación previa en la zona, así como un posterior asentamiento medieval (Fanjul

Peraza, Flórez de la Sierra, García Álvarez-Busto, 2007: 87-101). Observamos que este castro no tenía un papel importante en el control viario, pues su visibilidad recae sobre el cauce del Cíbea y no sobre el del Naviego, por donde proponemos el trayecto, pese a ello se encuentra muy cerca de la unión de ambos ríos, por lo que su comunicación y accesos eran buenos.

P. Madoz Ibáñez en el año 1845 indica para esta zona la existencia de un antiguo puente de piedra, donde se percibían vestigios de un castillo (Madoz Ibáñez, 1984: 115). Creemos hace referencia al cercano enclave del castro del Castiechu de Tremado.



Fig. 71. Desde las Mestas hacia la Quintana antes de cruzar el Naviego

Desde Las Mestas planteamos la posibilidad de que el camino discorra por la orilla izquierda del río Naviego, pasando frente a Quintana hacia Peñamuelas y Puentecilla. El camino hasta aquí es de tierra con 2 metros de ancho y flanqueado de árboles.



Fig. 72. Puente de Puenteciella.

Éste va a morir a otro, quedando anulado. Si iniciáramos la ruta desde Puenteciella hacia Las Mestas deberíamos tomar el camino que parte del puente antiguo. Indica P.

Madoz Ibáñez que en las proximidades de Puentequilla se emplazaron tres ventas asociadas al “Camín Real de Leitariegos⁶⁴”.

El puente que se ubica en Puentequilla el río Naviego se forma por un arco de medio punto, próximo a otro de moderna construcción con barandillas azules. En este caso, podría fecharse en tiempos romanos gracias a los gruesos arranques del arco (Fernández Ochoa, 1982: 45). En cambio, otros autores creen que su origen se remonta a tiempos medievales y no anteriores (Fernández Ordoñez, 1986). Sabemos que las últimas reformas del mismo fueron en el siglo XVIII. Gracias al informe que registró de estas reformas observamos que la estructura originaria se vio sustancialmente modificada al recalzarse sus cimientos. También en este momento se realiza un muro de encauzamiento en el margen izquierdo. El puente posee una longitud de unos 14 metros, tiene el pretil ligeramente alomado y el arco de 12 metros de bóveda se forma por dovelas de sillarejo de pizarra alargadas perfectamente posicionadas entre sí. El paso de la calzada es de 2,75 metros (Quesada Alonso, 1993: 348-350).

En la orilla opuesta al pueblo de Puentequilla se ubica Pexán. Es aquí donde J. M. González y Fernández Valles en 1976, catalogó el castro El Castiello. Cuenta con un sistema defensivo de un gran foso, inmediato al recinto, donde hoy se enclava el pueblo de Pexán, así como otros dos fosos en forma de “U” ubicados más al Sur. Está bastante deteriorado por algunas terrazas de cultivo en el sector Este, además de la construcción de una pista asfaltada, y una capilla construida a pie de la terraza Norte (González y Fernández Valles, 1976b: 108).

A partir aquí creemos que se debía circular por el margen de la carretera general AS-213. Este primitivo camino de no más de un metro de ancho, que asciende a Villar de Limés al castro de Limés se encuentra asfaltado para facilitar la comunicación entre ambas localidades. Al carecer de indicios arqueológicos, nuevamente planteamos la posibilidad del trazado más factible según la orografía y los yacimientos próximos.

⁶⁴ Madoz Ibáñez, 1984: 212. .- “Limés”; habla de tres ventas en Limés y dos puentes de piedra. Creemos que haría referencia a los puentes de Limés y al cercano de Puentequilla.

Se erigió aquí el castro de Limés que forma parte del grupo de los castros a orillas del río Naviego. Poseía control visual con el mencionado castro de Pexán, y ambos tenían un control sobre el paso de la vía por el Naviego. La autora C. Fernández Ochoa, en su descripción de la vía de Leitariegos confirma que en el momento que se realiza su trabajo existían restos de empedrado en la zona de Limés y Trascastro, que desafortunadamente, hoy día no son visibles (Fernández Ochoa, 1982: 43-46).

Desde Limés el camino tendría que pasar por Higuera, continuando hacia el interior por Los Pontones (topónimo con sufijo latino *-ones*). El camino físico no se conserva, por lo que creemos proseguiría próximo al cauce del río Naviego.

Es en Limés donde se ha catalogado un puente antiguo. F. Martínez Marina reseña sobre dicha estructura .- “...puente antiguo sobre el río Luiña; y otro en el sitio y casa que llaman de La Puente; y otro que llaman de Ardalid por el paraje y casa de este nombre...” (Martínez Marina, 1802: 12). Es un puente de 15 metros de longitud y un solo ojo semicircular de sillarejo de pizarra, claramente reformado. Ha perdido su pretil original siendo ahora hormigonado, igual que la calzada ahora asfaltada de 2,95 metros de ancho apta para vehículos rodados (Quesada Alonso, 1993: 351-352). Limés es un centro relevante en el medievo de la explotación de vid (Ruíz de la Peña Solar, 1977: 175), por lo que el origen de este puente podría estar asociado al menos a dichas cronologías, aunque no tengamos referencias documentales concretas.

De este modo la propia ruta nos conduce por un camino de tierra a Sierra y el Sur en Cangas de Narcea. Es aquí donde se conserva el puente antiguo de Cangas de Tineo (hoy día de Narcea), de aparente traza medieval. Sabemos fue mandado reconstruir en el siglo XVIII dada la importancia que tenía el núcleo de Cangas del Narcea en el Camino Real (Cadiñanos Bardeci, 2008: 61).

Comprobamos durante la mayor parte de la ruta, la ausencia de restos arqueológicos en la propia calzada, no obstante, son numerosos los yacimientos arqueológicos asociados a cronologías romanas (castros reocupados y minas), así como un campamento romano que atribuiría un paso militar a este camino. También

son interesantes los indicios lingüísticos o documentales que atestiguan la hipótesis aquí planteada. Además, las referencias a los hospitales asociados con el tránsito de viajeros y peregrinos por el puerto de Leitariegos (Madoz Ibáñez, 1985: 158). Su directa relación con el Monasterio de Corias confirmaría la relevancia de la ruta en centurias medievales (Argüelles Álvarez, 2014a: 119-130).

IV. La Vía de la Culebra o vía Serrantina: De Tineo al Puerto de Cereizales y Puerto de Somiedo

Introducción

Los concejos de Belmonte de Miranda y Somiedo conectan a través de varias vías históricas con el concejo de Tineo hacia el Norte y tierras leonesas al Sur. La senda de la Culebra o Serrantina es un ramal que nace de la desviación del Camino de Leitariegos, al Sur de Tineo. Comunica por tanto Tineo con Somiedo y Laciana por el puerto de Cereizales y el puerto de Somiedo.

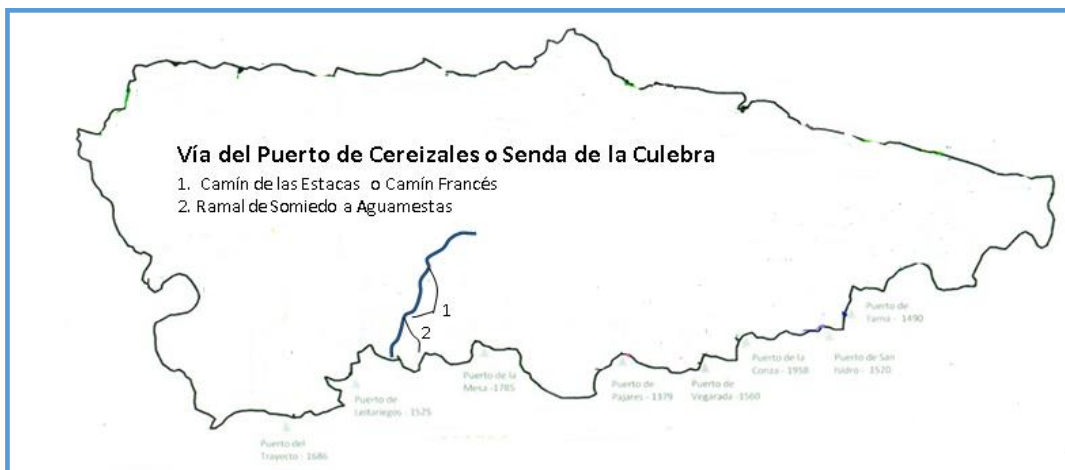


Fig. 73. Trazado de la calzada del Puerto de Cereizales o Senda de la Culebra con los ramales estudiados

Tenemos referencia del año 1815 cuando J. Valdés primer Juez de Cangas de Tineo se encargará de acondicionar este tramo viario, facilitando el paso de carros, muy favorable para el gran flujo en los meses estivales con viajeros procedentes de Madrid (Miñano Bedoya, 1825: 227). Parece ser que unos años más tarde dicho acondicionamiento aún no se había realizado pues en el Diccionario de España y Portugal del año 1827, cita a rasgos generales los principales puntos de paso de Asturias y León, deteniéndose en el tramo leonés entre Orallo y Parrondo. Este tramo era un camino incómodo tanto por su mala construcción como por no haber venta ni pueblo alguno a su paso. El sector asturiano parece estaba también en mal estado: *.- “El camino de ruedas que dirige a Somiedo y Castilla se encuentra en mal estado...”*. , y *.- “.... Camino en el que desde Belmonte se dirige á Castilla por el*

puerto de Somiedo, así como el de Salas á la cap. del part. se enceuntra en mal estado, y no son mejores lo que por Malleza y Mallecina se dirigen á Luarca, Pravia y Oviedo; los demás son transversales, y en todas las direcciones se encuentran puentes de mas ó menos firmeza sobre los r. de que hemos hablado: tales son el de Ambas-mestas, Arriba, Rabia, Bausado, Bao, Castañedo, Endriga, Fonfria, el denominado de la Garganta, Madrada, Marcos, San Miguel Molino, Monicos, la puente-Nueva, Palacios, San Pedro, Riaño, Santiago, Tejedo y la Bolada...” (Madoz Ibáñez, 1984:315, 134).

Esta vía nace en Tineo a donde llegaba un ramal desde el puerto de Leitariegos. También conectaba con la vía que de Lugo de Llanera se dirigía a Lugo. En el lugar de Las Estacas existía una bifurcación con dos rutas. El ramal de montaña hacia el Sur pasaría por Peña la Manteca, la sierra de la Cabra y la sierra Serrantina, mientras que el otro que denominamos de “Las Estacas”, en cotas más bajas, tomaba dirección Sureste siguiendo el cauce del río Pigüeña hacia Vigaña, Almurfe, Aguamestas.

Esta senda toma el nombre de “culebra”, debido a que su trazado serpentea por las sierras y montañas adquiriendo alturas elevadas. Esta vía quizá ya existiera en tiempos prehistórico, pues se ha documentado en zonas cercanas diversos conjuntos tumulares; posteriormente, podría ser empleada durante el dominio romano en la zona (dada la concentración de explotaciones mineras halladas en su entorno más cercano) (Estada García, 2007b: 429-430). El ramal que hemos citado como el de “Las Estacas” es conocido también como el “Camín Francés” durante la Edad Media (Argüelles García, 1996b).

Creemos que los romanos transportaban hacia el Sur a tierras leonesas el oro extraído de minas próximas como Tuña, Boinás, Begega o Salas. Por esta vía de escasos 60 kilómetros. Este uso como camino de transporte de mercancías mineras, en especial del oro, ha hecho que también se conozca como la Senda del Oro.

El origen de esta ruta podría estar al Sur de Tineo, partiendo del mismo punto donde coincidiría con la vía de Leitariegos, que nace en el entorno próximo. Para este tramo inicial del que no tenemos evidencias físicas de su paso, proponemos un

trazado directo y cómodo hacia el río Narcea por el arroyo Deocio hasta La Casilla, la mina de carbón de La Rasa y El Rodical. Desde aquí podría proseguir a la Mina el Lavadero y bordear La Vismar. Es en este punto donde la ruta del puerto de Leitariegos inicia su rumbo hacia dicho lugar, mientras que ésta que describimos serpentearía al Este de la de Leitariegos. Este tramo se realiza en su mayor parte por la AS-225, existiendo en ocasiones una senda que circula paralela por la cara Este de la carretera y que muchas veces se pierde con la propia vía. Es decir que la carretera moderna se solaparía en su mayor parte con el antiguo vial. Es visible este camino terrero de 1,6 metros de ancho al Norte de La Casilla durante unos 150 metros y también otro tramo de 400 metros al Sur de la minas de La Rasa.

Desde La Vismar parece factible que esta vía se dirigiera por el margen izquierdo del arroyo Rodical, pasando por la AS-15 a la Ermita de San Vicente en Casares y desde aquí entroncando con una senda de tierra de 2,2 metros que circula al Norte de la citada carretera y conduce a La Venta (topónimo que ha llegado a nuestros días aunque no existen evidencias de ningún edificio asociado a la ruta en este lugar).

Por este camino nos conducimos hasta el entorno de Soto la Barca. La fuerte industrialización de la térmica y la acción antrópica, han hecho que no se conserve ningún resto de la antigua calzada. Así pues, describimos lo que pudiera ser una hipótesis para el vacío existente en este tramo, el cual creemos hubo de cruzar el río, pues la ruta toma dirección Sur. Quizá el moderno puente de Santianes sustituyó a otro previo o simplemente cruzaban el río Narcea en barca dirección la Ermita del Ángel. Observamos un camino de tierra con un ancho de 1,8 metros que discurre entre una gran arboleda hacia el citado pueblo de Santianes. El camino que nos ha conducido a este lugar proseguiría hacia el Sur para llevarnos por Las Vegas hasta Arenas, donde hoy día también se conserva la ermita de San Pedro.

En las proximidades de Santianes se documenta una lápida hoy desaparecida. Fue estudiada en 1887 por C. Miguel Vigil y revisada en 1987 por J. Manzanares. Es una piedra de arenisca de grano no muy fino y compacta que cita al dedicante *Quinctus Plubius*. La inscripción se presenta en la mitad superior. Esta parte es

convexa y se alinean en sentido paralelo a los renglones tres pequeñas oquedades, características de tres “*focus*” asociados a los Lares Viales (“*Laribus vialibvs*”), en este caso toscamente abiertas a puntero. La cronología parece aproximarse a mediados del siglo II d. C., habida cuenta de la estructura de la letra, la correcta sencillez de la fórmula y el clasicismo de los nombres del dedicante (Miguel Vigil, 1985: 575; Manzanares Rodríguez- Mir, 1987: 8, 12).

En la orilla Norte del río Narcea cerca del paso viario descrito se ubicaba el Castiello de la Barca. Es un emplazamiento en altura con un posible foso defensivo que se ha fechado en siglos medievales. En la zona más elevada se localiza un potente derrumbe de bloques calizos que parecen indicar la situación de una estructura derruida de planta cuadrangular. El resto de los límites se encuentran definidos por pronunciados desarmes rocosos que lo hacen inaccesible (González y Fernández Valles, 1966: 275).

J. M. González y Fernández Valles lo interpretó en un primer momento como el recinto castreño de Las Morales, si bien la ausencia de estructuras claramente identificables con un recinto castreño, vincularon este enclave con un asentamiento medieval. Creemos que se ha de asociar este lugar con el control y protección del río Narcea y por qué no de paso viario. Quizá el nombre de este lugar “Castiello de la Barca o Agüera de la Barca...” se relacionó con la posibilidad de cruzar dicho río por barca, tal y como planteamos anteriormente. El papel de control y protección deja de tener sentido cuanto el camino se desvía del valle del Narcea hacia la villa de Tineo por orden de Alfonso IX en el año 1222 (Ruíz de la Peña Solares, 1981: 53).

El citado castro de Las Morales asociado hoy día al medieval castillo de la Barca, como indicamos anteriormente fue catalogado por J. M. González y Fernández Valles como un castro que defiende su recinto con un foso, abierto en la roca caliza por el Noroeste (muy borrado) y que deja un estrecho paso en la vertiente occidental. El resto del perímetro se defiende con unas pendientes verticales y rocosas. El anillo interno muestra una forma oval con superficie llana. El acceso parece verificarse por la cima del espolón siguiendo el pasillo que deja el propio

foso. No se han observado más vestigios constructivos dentro del recinto (González y Fernández Valles, 1966: 275).

El camino pudo dirigirse por el pueblo de Santianes hasta Arenas (hoy día por la carretera local). En Arenas existe un camino de tierra utilizado para el tráfico rodado que permitiría el paso del reguero de Santianes por Las Vegas y La Roza, en un ascenso ligero de aproximadamente un 1%. De este modo se conduce la ruta a Castañedo por una carretera más ancha de 2,8 metros y con una superficie de grava que nos acerca al pueblo de Tuña. Aquí se localiza el puente de la Carral. Actualmente muy reformado presenta un solo ojo semicircular y un lomo fuertemente apuntado que nos recuerda más a una estructura medieval que a una romana, pese a que su topónimo “Carral” sin duda sea un identificador de viejas calzadas.



Fig. 74. Puente de La Carral, en Tuña.



Fig. 75. Inscripción a los Lares Viales siglo II. d. C. (Reproducción ubicada en el propio puente)

Otra inscripción asociada a los Lares Viales descubierta en la región, es réplica que hoy podemos observar a un lado del puente de Tuña. Descubierta en el año 1983 en una casa en Santianes. El trabajo se realizó sobre piedra arenisca. Su buen estado de conservación hace que su campo epigráfico sea de fácil estudio.

Respecto a su cronología parece que se correspondería con el siglo II d. C., pues el dedicante ya se menciona latinizado: *Sempronius Cassiu* (Santos Yanguas, 2012a: 180).

Los Lares Viales junto con Júpiter fueron algunos de los dioses más venerados en la región. Hemos mencionado la existencia de un Lar Vial en Lugo de Llanera, y por otro lado, junto con este mencionado de Tuña, se han documentado otros dos epígrafes que hacen referencia a la veneración de estos dioses (Allande y otra en Tuña) (Santos Yanguas, 2012a: 173-184).

La abundante mención de estos dioses en el Noreste peninsular, frente a la escasez reflejada en otras regiones del Imperio, hace creer en la posibilidad de un enmascaramiento de los primitivos dioses indígenas y por tanto de carácter local de dichos dioses en la sección noroccidental de *Hispania*. En concreto es Lugo la región que más dedicatorias a los Lares Viales conserva de la zona *Hispana* (Gómez Vila, 2004: 135-154).

En el caso de Asturias son cuatro las inscripciones que hacen referencia a estos Lares Viales. Se podrían asociar a los caminos y distritos de explotación de los recursos mineros, mientras que la de Lugo de Llanera, se asociaría con las rutas de la capital administrativa.

En Tuña además del puente y otros edificios históricos bajo- medievales, se conserva una torre del siglo XIV con el escudo de armas de los García de Tineo y los García de Bernardo. Ésta ha sido interpretada como una torre de control defensivo pues se ubica muy bien posicionada respecto al control viario. Se suma una segunda torre, la de Campomanes, con similar cronología a la anterior y con el escudo de armas de los Quiñones Sierra y Florez y Rodríguez de Tuña.

Desde aquí pudiera ser que la ruta pasase próxima a Merillés, donde ya desde antiguo se registran asentamientos prehistóricos y por tanto debió existir un camino que facilitara el acceso a este lugar. El camino pudo realizarse por el margen derecho del río Tuña en ascenso por la Pena el Chano. Este es un camino de tierra apisonada que en algunos puntos conserva restos de antiguo empedrado.



Fig. 76. Restos de empedrado de la calzada por la Peña el Chano y la Teixeira.

ZONA	Tuña. 250-300 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2 metros
	Largo: 400 metros
DESCRIPCIÓN	<p>En el tramo de ascenso a la Peña del Chano se documentan restos muy deteriorados de lo que fuera el empedrado de esta calzada. Se caracteriza por formarse con piedras de tamaño medio, regulares pero muy dispersas que podrían ser un <i>pavimentum</i>, en una calzada con un desnivel de 1,2%. La maleza que invade sus laterales nos impide observar el ancho primitivo, el cual intuimos podría ensancharse hasta los 2,2 metros. El antiguo empedrado no está encajado en su posición original, pues la mayoría está suelto fuera de su posición primitiva. El escaso empedrado que se conserva se deteriora día a día con el tránsito viario y ganadero.</p> <p>Desconocemos el momento constructivo de este tramo pero posteriormente al posible uso en siglos romanos, ha de ponerse en relación con las construcciones de edificios históricos en Tuña en torno a los siglos XIV- XVIII, momentos en los que posiblemente este camino pudiera haberse acondicionado, así como el puente que conecta con la vía.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Lares Viales (Santianes y Tuña)
	Medieval: Puente La Carral
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Este camino bordeaba la Teixeira para llegar al pueblo de Merillés. Aquí se constata la presencia prehistórica con el mencionado Dólmen de Merillés ubicado a unos 1000 metros de altura. Es una cámara funeraria rectangular. La laja de la cubierta mide 2,5 metros de largo por 1 metro de ancho. Desgraciadamente no se ha conservado ningún resto de ajuar o pinturas.

Planteamos desde aquí un trazado que conduciría hacia Tueres cerca de la ermita de Santa Ana por una pista que nace del Noreste del pueblo por El Pandiecha, bordeando la falda de pico Siplandiecha a 687 metros de altura, para cruzar Redequeixu y llegar así Tueres.

Prosiguiendo dirección Sur desde Tueres proponemos cruzar el caudal del río Combarcio, posiblemente en las proximidades del moderno molino de Florín, donde localizamos un camino que imita el trazado de dicho río, al otro lado del ya citado pico Siplandiecha. De este modo posiblemente la antigua ruta atravesaba el Alto de la Muria a 684 metros, siendo la opción más factible para su descenso cerca del pueblo de Vega penetrando en el territorio de Belmonte de Miranda. En Vega, nuevamente otra ermita hace acto de presencia en una ruta en la que abundan estas iglesias medievales, la de la Santina de la Vega. Encontrándose cercanas las minas de Boinás, explotadas por los romanos, parece un camino óptimo que facilitaría el transporte de los materiales extraídos.

El control visual de este tramo viario se realizaba desde el castro de Penaguda sobre un espolón a 503 metros en el valle del río Cauxa, al que se asocia una explotación aurífera cercana. Se construyen tres fosos para su defensa y se acreditan también las zonas de hábitat (Fernández Mier, 1996: 78).

El conjunto de Boinás es un grupo de explotaciones con fases primarias y secundarias, así como de trabajos auríferos alto-imperiales. Son zanjas canal que desembocan en el amplio valle al Norte de Boinás, encajado entre Peña Aguda al Oeste de las Caolinas y al Norte las estribaciones meridionales de la sierra de Begega. No está clara la red hidráulica auxiliar que podría venir por uno de los canales principales, que desde el Alto de la Cueva desciende con dirección Este-Oeste, hacia el lugar de La Cueva. En la parte media baja se encuentra una forma

irregular sobre materiales secundarios, por medio de los cuáles continúa actualmente discurriendo el agua. Los materiales desmontados corresponden a rocas intrusivas y la técnica empleada teniendo en cuenta que hay materiales primarios y secundarios, sería una combinación de *ruina montium* y cortas a cielo abierto.

En la explotación que se desarrolla en sentido Sureste- Noreste entre las cotas 570-375 metros, en la zona occidental del Alto de la Cueva, se extienden varias zanjas canal. En la parte inferior de la explotación se observa la presencia de relieves residuales, consecuencia del laboreo realizado en la zona.

A menos de 3 kilómetros al Norte de Boinás se localizan las minas de Begega, cuya explotación ha perdurado con el paso de los siglos. Existe una carretera que circula frente a Peña Aguda cerca de Begega y penetraba en la roca en un punto que le dio el nombre de La Cueva para así



Fig. 77. Vista de las minas auríferas de Begega, al fondo Peña Aguda

llegar a estas minas auríferas. Desde Begega nació un canal para transportar el oro aprovechando el pequeño desnivel que llegaba a Boinás a 17 kilómetros de la bifurcación con la ruta a Leitariegos. Continuaba hacia el Sur a los márgenes de la calzada. Desafortunadamente nada se conserva de dicho canal (Villa Valdés, 2009a: 295-303).

La sierra de Begega muestra un conjunto de explotaciones mineras de fases romanas entre las que podemos de mencionar la de La Alvariza en las Carcabas. Esta explotación se sitúa al Noroeste de la sierra de Begega. Es un yacimiento de varias conchas al Sur de dicho pueblo sobre el río Pigüeña, a unos 200 metros de

altura. Se trabaja sobre las cuarcitas siendo una explotación sobre primario o roca. No se documenta red auxiliar asociada.

La cercana explotación de El Valle es un conjunto de extracción aurífera que se conoce por varios nombres: Valle, Canal, Barricada, Campona, Peñas o Surcos, según la bibliografía a consultar. El conjunto se entiende por una red de canales sobre El Valle hacia Begega. Muestra una amplia concha abierta donde se pueden rastrear rectas de lavado en varios puntos. Se observan cuatro cortas con canales de deyección (Maya González, 1990). En El Valle se ha recuperado un conjunto de materiales cerámicos romanos procedentes de Las Escorias. Estas piezas de fabricación gala se han identificado como *terras sigillata* gálica Drag. 29 y Drag. 18., asociadas al reinado de Nerón a mediados de

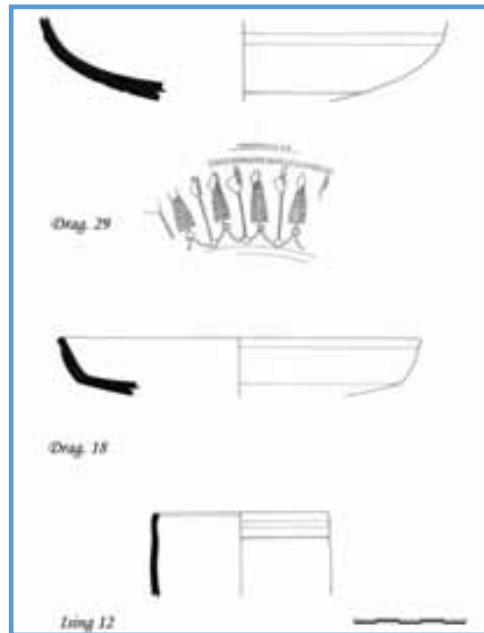


Fig. 78. Piezas de terra sigillata gálica y vidrio recuperadas durante la excavación del conjunto metalúrgico de Las Escorias. Imagen extraída de Villa Valdés, 2010: 100.

siglo I. d. C., junto con un fragmento de vidrio. Confirmando de este modo la presencia romana en la actividad minera desde el siglo I. d. C., con máximo desarrollo a gran escala en época Flavia (Villa Valdés, 2005d: 301; Diego Santos, 1978: 82; Santos Yanguas, 1992a: 222; Maya González, 1990: 211).

Además de las citadas explotaciones también está la mina de Prau Segunda próxima a las ya mencionadas de El Valle. Aquí se conservan escasas evidencias de un corto tramo de un canal, muy profundo y reutilizado como camino que conducía desde Las Caolinas hasta Prao Segunda, donde ascendía al pueblo del El Valle.

En El Valle se erigió El Castro, pequeño asentamiento reconocible por su estructura del cual poco se sabe sobre su forma interna. No posee una ubicación privilegiada en cuanto a visibilidad y muestra indicios de que pudiera haber estado fortificado. Se asocia a materiales de cronologías alto-medievales en cerámicas

bruñidas y grises porosas, así como también se documenta alguna pieza de cronología romana (Díaz Nosty, Sierra Piedra, Blanco Vázquez, 1999: 303; Villa Valdés, 2005d: 299).

Proponemos que desde el Collau del Muru continua la calzada dirección Sur para bordear el Norte de Peña la Manteca, hasta llegar al Pico Corona por Las Estacas. En el Pico Corona se encuentra una explotación minera catalogada por F. J. Sánchez-Palencia Ramos. Es un yacimiento primario situado en el extremo meridional de la sierra de Begega. En la parte más alta existe una corta de arrastre, debido a la imposibilidad de un abastecimiento de agua desde lo alto. La técnica empleada fue la *ruina montinum* tal y como atestigua la topografía del terreno. Bajo esta zona se asienta el pueblo de Las Estacas (Sánchez-Palencia Ramos, Suárez Suárez, 1985).

En el entorno de Las Estacas se conserva un canal de captación de agua para las explotaciones mineras de la cercana sierra de Begega. Este canal para M. Fernández Mier parece una *ruina montium* que nunca se llegó a realizar. Creemos que posiblemente la ruta prosiguiera por el cercano pueblo de Santa Marina, donde se ha documentado un estanque de almacenamiento que regulaba el curso del agua antes de que el canal alcanzara la explotación entre El Pontigu y Villaverde (Fernández Mier, 1996).

En L’Auteiru cerca de Villaverde se encontró en el año 1996 una estela funeraria romana. El epígrafe se talló sobre un bloque de arenisca haciendo mención a la difunta Bodocena de nombre claramente indígena, al igual que el citado nombre de su padre Aravo. Se ha fechado en los siglo I- II d. C. La mención de *.-“castelum (...) agubrigense”* es una formula epigráfica propia del siglo I d. C., y habitualmente vinculada con paisajes mineros (Fernández Mier, 1995: 371).

En Santa Marina existe una explotación formada por un conjunto de cortas mineras de época romana. Muestra canales que se dirigen hacia Begega con pequeñas zanjas canal. Se aprecia un desmonte sobre secundario actualmente ocupado por prados y castaños.

La ya citada explotación de El Pontigu es un área sobre secundarios, cuyo sistema fue la *ruina montium*, tal y cómo lo confirman algunos testigos que han llegado hasta la fecha. Se abastecía el agua del canal principal desviado en El Pontigu y La Felgueirosa. Se documentan tres cortas, la más occidental recibe el aporte hídrico a través de un canal de desagüe que se desgaja del canal principal. La siguiente área explotada comprende una excavación de los “valles- lavadoiros” y la tercera zona muestra labores más importantes donde se observa un posible embalse, al Este de la zona principal.

Entre otras explotaciones que se pueden asociar en el entorno de Las Estacas, está la de Carricedo, analizada en la citada obra de M. Fernández Mier. Son pequeños trabajos que se traducen en una sucesión de conchas, producto del lavado superficial que se realizaría aprovechando el paso de dicho canal por el collado del Muro (Fernández Mier, 1996).

Otro área de aprovechamiento minero fue catalogado por A. Villa Valdés en el río Cauxa, quien distingue tres cortas localizadas en la orilla derecha de dicho río, entre el cordal del Alto de la Cueva y la sierra de la Begega. Se relacionan con una red hidráulica y un canal para cuya realización fueron necesarias obras de desmonte en la propia roca (Villa Valdés, 1996).



Fig. 79. Calzada a la salida de Balbona.

Este pueblo de Las Estacas empozado en la geografía montañosa del entorno, se recuerda en la tradición oral indicando que el topónimo Las Estacas se debe a las empalizadas de madera construidas en esta parte del canal, para ayudar así al transporte del oro y evitar el fuerte desnivel de descenso y posteriormente de ascenso al Pico Corona, consiguiendo de este modo frenar el brusco desnivel a un 1%. Es sólo una anécdota, pues no tiene base científica que así lo confirme. Formulamos la posibilidad de que el camino bordeara la falda Este de la Peña la Manteca durante 5 kilómetros. En la primera parte del camino existe una pista moderna por donde transitan los todoterrenos de la zona, y en determinadas parte de la ruta se conservan trazados de lo que pudiera ser la antigua calzada con un ancho de aproximadamente 3 metros. A medida que asciende se estrecha la vía oscilando entre 1 y 1,5 metros de ancho. Conservando algún tramo con empedrado en buen estado. En el propio inicio de ascenso tras abandonar Balbona, se conserva algo más de 40 metros de piedras sueltas de tamaño mediano, que han perdido su posición original y podrían formar parte de la estructura de la vía, a modo de *rudus* (capa de piedras que afirmaría la superficie de la ruta), sobre la que existiría la grava sobre la que transitaría. Esta capa más superficial de firme es característica de las *viae glareae stratae*, y no se conservaría dado el diario paso de todoterrenos. No creemos que las piedras visibles hoy día fueran parte de una *summa crusta*, pues son muy pequeñas e irregulares, aunque desconocemos el perfil viario para analizar detalladamente este tramo. Carece de caja y tampoco de sangraderas, la ruta se traza con un ligero ascenso constante, en un modelo que podría asimilarse a esas primeras vías trazadas con fines militares que buscaban la practicidad y la simpleza. Carecemos de pruebas que confirmen el momento constructivo o sus posteriores acondicionamientos.

El camino por la sierra de la Manteca tiene una pendiente controlada pues la vía se adapta a la orografía y cuando es necesario para mantener su trazado rectilíneo parece diseñarse cavando sobre la propia ladera, es decir entallado en la propia roca, donde aflora restos de piedras de la propia montaña. La senda es estrecha y hacia el margen izquierdo permite ver el largo escarpe rocoso de la propia sierra, pues andamos sobre una altitud que oscila entre los 800-1000 metros. Tras pasar la Tejera y las Campas (tomando en la bifurcación el camino de la derecha), andamos cerca de

la Fuente del Bustichín y así se llega a Las Veigas, a algo más de 3 kilómetros del pueblo de Balbona.



Fig. 80. Vista del valle de la Manteca desde el Alto Las Estacas

Queda progresivamente la Peña la Manteca a nuestra derecha, y es desde aquí donde se juntan la pista y la senda. Existen aproximadamente 400 metros de vía no perceptibles en el propio paisaje, hasta recuperar nuevamente la senda. El camino nos conduce en la cota 1000 metros hasta la base del Pico Alto del Pozo a lo largo de 0,7 km. Este tramo de la vía se ha horadado en la propia roca, quedando la vía encajada en la base de la montaña rocosa. No se conserva más que un suelo terrero de algo más de 1 metro que se delimita con la propia falda del pico con entrantes rocosos que sirven como contención viaria.

ZONA	Peña la Manteca. 850-1000 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1 -3 metros
	Largo: 5 kilómetros

DESCRIPCIÓN	<p>El ascenso constante por la Peña la manteca posee un desnivel de entre 0,5% y 1,5%. En el primer tramo de ascenso desde el pueblo de Balbona, se localizan algo más de 40 metros formados por piedras sueltas de tamaño mediano que han perdido su posición original. Podrían formar parte de la estructura de la vía, a modo de <i>rudus</i>, sobre la que se apoyaría las gravas superficiales, hoy día no visibles. Esta capa conservada de firme muestra las características de las <i>viae glareae stratae</i>. No se conserva más que escasos metros dado el constante paso de todoterrenos. No creemos que las piedras visibles hoy día fueran parte de una <i>summa crusta</i>, pues son muy pequeñas e irregulares, aunque la falta de un corte estratigráfico no permite detallar la composición viaria. Carece de caja y sangraderas. La ruta se traza con un ligero ascenso constante, en un modelo que podría asimilarse a esas primeras vías trazadas con fines militares, directas y sencillas.</p> <p>El segundo tramo registra un suelo empedrado en mejor estado de conservación que el primero. Es una calzada de 1- 1,4 metros de ancho, que circula paralela al desnivel de la ladera. Para ello en su lado Oeste tiene un muro de contención formado por piedras medianas y grandes en hueso. Posteriormente más al Sur, la calzada fue entallada unos 700 metros sobre la propia falda del Pico Alto del Pozo, y dada su altitud los propios escarpes rocosos del margen Este, hacen de contención de este camino terrero.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>Se localizan en la zona más elevada del ascenso a lo largo de 1 km. trabajos sobre la roca para entallar la vía. Se observan restos de piedras y en algún punto lo que parecen contrafuertes de la caja. Las piedras sueltas que nos acompañan durante algunos tramos del trayecto en esta parte, parecen restos de la propia roca que se han ido desprendiendo del escarpe rocoso con el paso del tiempo.</p>
ELEMENTOS ASOCIADOS	<p>Romanos:</p>
	<p>Medieval:</p>
ASENTAMIENTOS CERCANOS	<p>Prerromanos -Romanos: Minas de Carricedo, Minas de Caxúa</p>
	<p>Medievales:</p>
VISIBILIDAD	<p>Prerromanos- Romanos:</p> <p>Medievales: Castillo de Miranda</p>



Fig. 81. Calzada a su paso por Las Campas



Fig. 82. Calzada a su paso cerca de Las Veigas

Abandonando a nuestro paso el Pico Alto del Pozo la vía desaparece teniendo que sortear el Pico Urro (donde se hay unos túmulos prehistóricos) y el collado la Babia por su falda (pues el único camino visible). El camino circula por la cara Sur de forma rectilínea, con una constante y suave pendiente hasta los 1000 metros llegando de este modo al collado del Abedul y posteriormente por la carretera local a Abedul a 800 metros de distancia

Manteniendo la dirección Sur de la vía, creemos hubo de continuar por la carretera local hasta Buscantigu donde se observa un trazado terrero en zigzag trabajado sobre la ladera Norte de la Sierra la Cabra, abriéndose paso entre un sector boscoso. Conserva un trazado de 550 metros que salvan una pendiente de aproximadamente un 4 %.

Desde los Chanos de Santa María el camino apenas perceptible parece que bordeaba el Pico la Cabra. Es aquí donde se plantea un ramal hacia el vecino pueblo de Genestaza, cruzando a la otra ladera por una senda terrera que nace del collado de la Chaniza (Fernández Mier, 1999: 101; Sánchez Piñán, Canga Meana, 2009: 90-91).

El camino marcado en esta zona seguiría por una pista terrera de entre 1,2 - 2 metros hacia El Cuntirín, Las Chouzas y La Chinar hasta el collado la Muela, siempre en cotas de 1000- 1100 metros. Desde Chouzas dada su posición se ha planteado la posibilidad de la existencia de un camino hacia Aguamestas (donde se conservaba un puente antiguo) siguiendo el cauce del Reguero las Cuevas.

La vía principal hacia el puerto de Cereizales podría haber seguido por el mismo camino a Los Campizos hasta el collado la Muela donde dado el poco tránsito de la ruta el camino se ha difuminado entre el paisaje arbolado, no



Fig. 83. Vista del camino al paso por Los Cadavales

siendo posible transitarlo. Se recupera un camino terrero en la zona de Braña los Entratos en una cota 100 metros inferior de la que veíamos transitando, es decir a unos 1050- 1100 metros. Este camino prosigue por El Vache y el collado de la Cruz hasta la Braña de los Cadavales.

Desde aquí este camino comienza su andadura por la Sierra Serrantina, pasando por el collado del Muñón en el límite del concejo de Somiedo y Cangas del Narcea. Nos conduce hacia el lugar del Alto la Pachagosa y proseguiría siempre paralelo con el límite fronterizo, por la cumbre de la Sierra Serrantina hasta el collado Chagüenos, 2 kilómetros al Sur hasta el Alto del Corzu y a 8 kilómetros del collado del Muñón. Desde el collado de



Fig. 84. Fotograma del vuelo americano 1955-56 donde se ve el camino de acceso al posible campamento.

los Cadavales la pendiente continúa en ascenso alcanzando aproximadamente un 5,5 % de desnivel. El camino se dirigiría probablemente por el Pico Castiechu, el Pico Tableiros y el Pico Chandurrio, desde donde se controlaba visualmente todo el territorio de Somiedo. En el Pico Castiechu se han documentado una estructura de un muro de piedra que corta la sierra en forma de anillo, descartando la opción de que fuera una construcción romana, se ha puesto en relación en estas primeras fases de estudio con las huellas de la Guerra Civil en la región (Didierjean, Morillo Cerdán, Petit-Aupert, 2014: 162).

Para el tramo próximo al Pico Chandurrio se desdibuja el camino en el propio paisaje de la sierra. Con la herramienta Sig Pac no se percibe su trazado pero sí en las ortofotos del vuelo Americano 1956-57. Observamos un camino que parece conducir hasta el Sur del Pico Chandurrio, donde creemos haber localizado un posible foso colmatado y las huellas de otra estructura, quizá asociada a un posible recinto campamental romano.



Fig. 85. Vista aérea con el Sig Pac las estructuras en el Pico Chandurrio

Es un trazado rectilíneo que se dibuja en la zona alta entre el Pico Tableiro y el Pico Chandurrio y conduce directamente al sector occidental del posible campamento. Este recinto campamental quedaría por tanto ligado directamente con el propuesto origen romano- militar de esta vía, al igual que hemos documentado otros casos en la región donde recintos campamentales se asocian directamente a una vía antigua⁶⁵. Esta propuesta está aún por confirmar por el equipo de F. Didierjean

⁶⁵ Referente a campamentos y vías de comunicación en la región, remitimos al Cap. VI. pp. 835-849.

que está trabajando en el estudio de varias estructuras documentadas a lo largo de la Sierra Serrantina (Didierjean, Morillo Cerdán, Petit-Aupert, 2014: 149-179).

Estas estructuras cercanas al paso viario se construyeron a 1872 metros y poseen una visibilidad muy amplia de la propia vía de la Culebra hacia el Este, distando de ésta algo menos de 4 kilómetros del lugar La Carril (al Noreste del campamento), topónimo que hemos asociado al propio paso viario. El acceso al mismo se realiza por su cara Norte mientras que al Noreste, es la propia ladera verticalizada quien defiende y delimita este recinto de forma algo irregular. Al Sur hemos discernido un posible foso colmatado de entre 1 y 2 metros. En el interior del recinto no se conserva ninguna estructuración que distribuya la ocupación del propio recinto, ni ningún material que confirme su ocupación.



Fig. 86. Posible foso colmatado en el sector Sureste

Parecen existir huellas de estructuras de un primer recinto al que se le anexan las de otro recinto posterior, de ahí su particular forma. Además, también hubo de verse influido por la superficie irregular sobre la que se asienta, pues no posee el modelo de clásico del recinto campamental. En el sector Sur se registra la única esquina



Fig. 87 Camino de acceso al Pico Chandurrio

redondeada. La forma del conjunto se muestra como un triángulo con orientación Suroeste, al que se le añade una estructura más rectangular por la zona Norte. La superficie total del mismo es de 3000 m².

Desde el Sur del pico Chandurrio el camino hacia el puerto de Cereizales a unos 8 kilómetros, pudo realizarse por la senda PR- AS 110, pues es el único acceso disponible. Es una pista terrera de 2,2 metros de ancho que conduce por la cara Oeste de citado pico a la zona del concejo de Cangas del Narcea, al Oeste del pico Fanarrionda. Posiblemente se dirigiría hasta el Collao Carbazosa donde el camino vuelve a tierras del concejo de Somiedo hasta el pico los Rosos, donde cumbramos el puerto de Cereizales a 1800 metros de altitud, cerca del nacimiento del río Pigüña. Parece que desde aquí hubo de seguir el cauce del río Orallo para abandonar tierras astures y penetrar en la provincia de León. Esta parte final de la ruta son pistas locales, muchas de ellas transitadas por numerosos coches para acceder a las brañas del entorno. Este trazado propuesto que en ocasiones carece de evidencias físicas fehacientes, reforzaría su propuesta de antigüedad con la asociación y confirmación del que fuera un *castra aestiva*, a falta de un estudio en profundidad, justificando de este modo la necesidad de un acceso y una vía cerca de dicho recinto. Presentamos lo que a nuestro juicio, parece el trazado más óptimo para realizar a pie.



Fig. 88. Vista desde el pico Chandurrio de la vía de acceso

Ramales

IV.1 Camino de las Estacas o Camín Francés

Desde Las Estacas nace un ramal dirección Sureste que circula en cotas inferiores al descrito por la zona de Peña la Manteca y Sierra Serrantina. Los caminos que circulaban por el concejo de Belmonte de Miranda fueron estudiados por M. Fernández Mier catalogando un acceso hacia el puerto de Cereizales y de un ramal a Tuña y Genestaza (Fernández Mier, 1999: 101).

Desde Las Estacas al lugar de las Brañas de Vigaña podemos dibujar el paso viario dados los restos conservados por El Turón y Braña Estremera. En ocasiones este camino terrero queda fusionado entre el propio entorno arbolado, desapareciendo y recuperándose su visión de forma intermitente. El acceso al collado del Muro a 1700 metros de distancia se realiza por una pista apta para tráfico rodado. Ésta es acondicionada con un suelo terrero compactado y un ancho mayor que el trazado anterior del sector de Tuña, con aproximadamente 2,9 metros que conducen hasta el pico Corona, a escasos 800 metros de Las Estacas. Parece factible por su posición que desde el collado del Muro existiera un trazado al Norte que conectase de forma directa con las cercanas minas de la Alvariza y L'Alto la Brueba.

El camino de ascenso de entre Braña Estremera y el pico Bombirgo conserva una caja marcada de 1 metro de ancho a ambos lados de la vía a lo largo de unos 300 metros. Es la única huella visible de la estructura viaria que confirmaría una vía de cierta antigüedad por este lugar. Cerca de Las Estacas es donde confluía este camino descrito con el ya citado en un inicio de “la vía Serrantina”, que inicia en este lugar el ascenso a Peña la Manteca para llegar al Puerto de Cereizales.

Es decir esta vía que nace en Las Estacas conduce a Campoleo donde se documentaron restos de un empedrado antiguo. Tenemos argumentadas dos opciones posibles rutas una por el sector Oeste del río Dorniellas y otra por el Este, que es la que a continuación describimos.

El camino conserva dos tramos de lo que parece una calzada antigua lo cual nos ayuda a dibujar con mayor detalle el paso de su trazado. Desde la bifurcación existente en el entorno del Campo Longo y Campoleo, el camino a Las Estacas en ligero ascenso bordea por la cara Este el pico Cuerno. Es una pista terrera cuyo ancho oscila entre 1,5 y 2,1 metros, no conservando ningún elemento constructivo visible. Este trayecto nos conduce por la Braña del Gonzalón bordeando La Forcada en una cota de 950 metros hasta la Braña de Vigaña, la pradería de Turón, Canales, Braña Estremera hasta collado del Muro. En Campoleo es donde el estrecho camino deja ver al viandante restos de antiguo empedrado en mal estado.

ZONA	Campoleo 950- 1000 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2 metros
	Largo: 100 metros
DESCRIPCIÓN	<p>Se conserva un tramo en ascenso hacia El Campoleo. Se registran piedras de pequeño tamaño (0,20 x 0,10 metros). Posee un desnivel de un 6% y no observamos ni cajas laterales ni sangraderas u otro rasgo a destacar. Observamos una similitud constructiva con el tramo ya descrito de Balbona. Las piedras son irregulares y de tamaño pequeño, muy dispersas a lo ancho y largo de la vía. Pudieron ser un <i>rudus</i>, pues en alguna zona parte de ellas están ocultas por una capa fina de lo que pudiera ser un <i>nucleus</i>.</p> <p>Localizamos otro tramo similar en las cercanías de villar de Zuepos, tiene un enlosado más regular con piedras planas de tamaño pequeño, que se posan en la superficie de una vía de 1,8 metros de ancho. Al margen izquierdo un muro de contención de 0,6 metros de ancho delimita esta vía. Es un muro de piedras en hueso de formas toscas sin tallar. Esta vía de 100 metros pierde su enlosado en varios tramos quedando una superficie terrera visible al paso.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: El Castru de Vigaña, tesorillo de Foxó
	Medievales: Aldea de Vigaña
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Al Este del camino quedaría el pueblo de Vigaña donde se ha documentado un poblado neolítico (actualmente en fases de excavación), donde se han registrado ocupaciones desde hace 6000 años, cerca de donde también se ha catalogado El Castru, emplazamiento de la Edad del Hierro. Este castro tenía visibilidad directa con el castro de Ondes en la otra orilla del río Pigüena (Fernández Mier *et al.*, 2014: 41-55). Al Este de este lugar se documenta otra torre medieval que formaba parte del sistema defensivo y de control territorial Alto Medieval ante las invasiones árabes.

Es ésta la torre de Villandás de la cual solo se conservan los restos pues fue dinamitada en 1935 y la cual aparece citada por primera vez en un inventario de bienes de la Iglesia de Oviedo del siglo XII.

Desde Vigaña se conserva un camino conocido como la “Ruta Vaqueira” que tomaría dirección a Cezana y Belmonte imitando el cauce del río Pigüeña. Cuando la sierra de Arcéu cae en declive en la Edad Media se consolida un camino que se dirige por esta zona. En Cezana se catalogó el castro prerromano que lleva el mismo nombre. No es un asentamiento fortificado pero su importancia se determina por las cerámicas localizadas en la inmediación del pueblo. La prospección realizada nos informa que estas cerámicas se asocian a fechas del siglo III. d. C. y por tanto no sería descabellada la idea de que aquí existiera una villa romana, aunque realmente sobre el terreno, no se aprecia ningún tipo de construcción habitacional ni tampoco defensiva.

La fuente de dicho pueblo conserva el topónimo de Fondevilla, aludiendo quizá a un posible origen astur-romano y un enclave agropecuario romano, aunque es una mera hipótesis sin fundamentación científica.

Esta ruta pudo tomar rumbo a Pousadoiro y a su vez a Belmonte para hacer una escala en el Monasterio de Santa María de Lapedo (siglo XI), del cual nos ha llegado una exquisita descripción gracias a los trabajos de G.M. Jovellanos y Ramírez (Polledo Arias, 2003: 187). En Belmonte coincidía esta ruta con el “Camín Real de la Mesa” y diversos caminos naturales posiblemente empleados por los romanos para dar salida a las explotaciones auríferas del Pigüeña, Narcea, Boinás y Begega.

C. Argüelles García cita el camino que conecta desde la zona de Cigüerdes, hacia el Puerto de Somiedo por Aguamestas, como el “Camín Frances”. En este lugar creemos que el trazado más óptimo sería bordeando el Alto Cigüerdes a 1240 metros por su cara Oeste para descender en una marcada pendiente durante 2 kilómetros llegando al 7% de pendiente, a la Braña el Quintanal y desde aquí, a Villar de Zuepos, donde apenas es visible lo que pudiera asociar a parte de un antiguo empedrado bastante irregular en una ruta de escasos 2 metros de ancho y

solamente a lo largo de unos 15 metros. Este camino carece de cajas ni tampoco se ve un posible acondicionamiento del entorno para su paso. Este camino se ha bautizado como el “Camín Francés o Vaqueiro” con su tránsito desde la Edad Media (Argüelles García, 1996a).

Para dirigirnos hacia tierras leonesas al Sur es inevitable el cruzar el reguero del Abedul. El camino entonces debió hacer un giro para conducirse hasta la Fuente del Sagairal y posteriormente a la Ermita de San Esteban (que da nombre al mismo pueblo). No muy lejos de aquí se conservan dos topónimos; El Castro y el río la Muria, ambos recuerdan construcciones antiguas en la zona.

Desde este punto hasta el pueblo de Almurfe donde hemos identificado parte de un antiguo trazado, el camino pudo dirigirse bordeando la cara Sureste del pico Caraboutu. El camino entre ambos pueblos dista en 4 kilómetros. Se traza a media ladera una pista de 1,5 metros terrera sin ningún tipo de acondicionamiento que sirve de nexo entre San Esteban y Almurfe, siendo éste el camino más rápido y cómodo de transitar.

La vía documentada al menos desde época medieval podría haberse dirigido hasta Almurfe para facilitar el acceso a una malatería y un hospital de peregrinos mencionados varias veces en las fuentes históricas medievales. Se discrepa sobre el lugar exacto de dicha malatería, si fuera en el citado Almurfe o en Aguamestas. Así pues J. R. Tolívar Faes menciona una malatería en Almurfe, pero en cambio la documentación del Monasterio de Belmonte de Miranda (siglos XII- XV) hace referencia a una malatería en el lugar de Aguamestas también citada como “del Abedul” (pueblos que distan unos 2 kilómetros siguiendo el cauce del río Pigueña). En el libro Nuevo del Monasterio de Belmonte se cita la malatería como la



Fig. 89 Tramo conservado cerca del pueblo de Almurfe

de San Lázaro de Ambamestas. Parece que todas las citas de la malatería hacen referencia a una única que se emplazaba en la zona cercana de Almurfe, a la cual se anexó una ermita dedicada a san Lázaro (Álvarez Alba, 2013: 175-185). También en las cercanías de Almurfe se ha catalogado en las Brañas de Almurfe un castro emplazado en el valle del río Pigüeña con buena visibilidad sobre este tramo viario (Díaz Nosty, Sierra Piedra, Blanco Vázquez, 1999: 303).

En el cementerio de Almurfe se conserva el paso del camino que venimos describiendo. Es una vía empedrada posiblemente asociable a cronologías del propio uso de los cercanos establecimientos religiosos. El primer tramo tiene un ancho de escasos 2 metros y se localiza a lo largo de 500 metros en el margen izquierdo del Pigüeña. El segundo tramo de escasos 700 metros se localiza a 3 kilómetros del primero, cerca del KM.15 de la AS-227. Aunque la conservación del enlosado es bueno dada la falta de uso de este tramo viario, el estado de abandono hace que esté gran parte del trazado cubierto por la vegetación.

ZONA	Almurfe 370 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,8- 2,3 metros
	Largo: 700 y 500 metros
DESCRIPCIÓN	<p>Se documentan dos tramos de “Camín Real”, uno cerca del cementerio de Almurfe y otro más cerca de dicho pueblo. El primer tramo conservado se encuentra cerca del cementerio en el KM.12 de la AS-227. Los 500 metros documentados se localizan en el margen izquierdo del Pigüeña. Este tramo es distinto al posterior porque tiene una superficie de enlosado menos elaborada. En este tramo localizamos un suelo de cantos rodados de tamaño pequeño y mediano, dispuestos de forma uniforme. Faltan gran parte de ellos siendo el aspecto de la vía mitad terrero, mitad enlosado. Mantienen un ancho viario similar ambos sectores (1,8 -2,3 metros). Al igual que el tramo anterior la masa arbustiva hace casi impracticable su tránsito.</p> <p>El segundo tramo ofrece una composición más elaborada que el primero. Este trayecto de 700 metros se conserva en buen estado aunque cubierto en parte por la maleza. Es un camino empedrado de aproximadamente unos 200 metros formado por losas rectangulares (0,20x 0,35 metros), en una superficie ligeramente convexa. No se observan muros o caja lateral de la vía. Este tramo también se localiza en el margen izquierdo del río Pigüeña. En ninguno de los tramos dada la falta de un corte estratigráfico podemos describir la composición estructural de las capas inferiores al enlosado visible.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales: Malatería Ambamestas
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Malatería Ambamestas, Castillo del Aguilar

Este camino nos conduce a Aguamestas donde hemos de cruzar el río Pigüeña por el moderno puente que toma el nombre de dicho pueblo y que sin duda sustituyó a otro antiguo de piedra⁶⁶. Al Noroeste de este cruce en un alto se localiza el castillo del Aguilar, del cual solo se conservan restos estructurales. La falta de un estudio en profundidad no permite ofrecer más datos (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 498, 500). Si parece que estaría emplazado a los pies de la vía sobre un espolón, que le permitiría el control visual de la vía durante casi 5 kilómetros.

Creemos posible que la ruta hubo de tomar dirección a Santullano, unos 3 kilómetros al Sur. Encontraremos en nuestro camino de tierra, una bifurcación y optamos por tomar el trazado de la derecha a Santullano, pasando próximos a Las Cabañas la Cundianada, pues la otra ruta nos desviaría hacia Pigüeces.

Durante la prospección nos dirigimos andando hasta la Fuente de la Vega y los Cadavales, y, tras pasar una pista serpenteante nos conducimos a La Rebollada (donde hoy día se conservan restos de la Ermita de San Miguel), quedando al Este Las Cuartas y Los Molinos.

Una vez en La Rebollada existe una pista de difícil tránsito (pues está poblada de árboles) en el Sur del pueblo y que nos conducirá hasta Corés. Para ello, debemos cruzar el Arroyo de Cormichán a la salida del pueblo y tomar la dirección por Las Grandas hasta la Reguera del Beseo. A la altura de Cadamueiro proponemos cruzar el río Pigüeña hasta llegar al citado pueblo de Corés.

El tramo final que se propone en estas líneas pudo dirigirse por el entorno del pueblo de Corés y La Armada, imitando el cauce del Pigüeña, trazado primero a ras de la carretera y a continuación por una pista más inferior a la asfaltada, formada por tierra apisonada con un ancho de 1,8 metros hasta Villar de Vildas a unos 3 kilómetros de Corés.

⁶⁶ *“...la real casa de San Macos que perteneció á los caballeros de Santiago, punto en que hay un puente de piedra bastante ant.; sigue su curso por las inmediaciones de la c, y en el sitio llamado de Agua-mestas confluye con el Torio” (Madoz Ibáñez, 1984: 279).*

Desde Villar de Vildas parece que el camino que veníamos empleando se dirige por una pista que desciende durante medio kilómetro hasta las Cabañas de Bustechín y la Braña de la Pornacal. Desde aquí el camino compuesto por una simple pista de montaña de escasos 2 metros de ancho, acompaña el trayecto del cauce del Pigüena

en su ascenso hacia las montañas limítrofes con León. Discurre por la Braña de los Cuartos y asciende así a la Braña Veicha siguiendo el trazo del Alto la Baba, a 1810 metros de altura conectando con el Alto los Cerezales.



Fig. 90.. Trazado rojo propuesto para el Camino de la Culebra o Serrantina por Peña la Manteca. En morado el trazado propuesto para el Camino de las Estacas.

IV. 2 Ramal de Aguamestas al Puerto de Somiedo o ruta de la Escrita

Dirección al puerto de Somiedo se ha registrado un camino documentado al menos desde la Edad Media. El trazado de este camino aparece dibujado en el mapa de T. López de Vargas del año 1777 (López Gómez, Manso Porto, 2006: 269-582, Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 277-282). Así mismo es interesante la descripción realizada por el Reverendo inglés J. Townsend durante su viaje por Asturias para el tramo correspondiente a Aguamestas o Riera: *.-“...Este camino entre rocas es el más salvaje que se pueda imaginar..., otras escala pronunciadas subidas o desciende desde alturas escarpadas a un lado del precipicio...,...el camino es rocoso, tan estrecho que por él solo pasa una mula...”* (Tolivar Faes, 1986: 44-46).

G. M. Jovellanos y Ramírez coetáneo del viajero inglés también recorrió estos parajes dejándonos descripciones de los principales lugares de paso del camino: .- *“El padre confesor Fr. Joaquín Agüedo informa que después de Belmonte, procediendo por Somiedo, se encuentran Agüera, Agüerina, Casto, la Pola, Gúa y ya subiendo el puerto, Caunedo...”*. También hace cita del camino que de Somiedo se dirigía a Teverga: .- *“...dejando a la izquierda el camino de Somiedo se entra en Teverga y empieza a bajar el peor camino que bajé en mi vida...”* (Jovellanos y Ramírez, 1915: 98, 77).

Son varias las citas asociadas referente a los epígrafes de Peña Escrita, en Rozada y que de modo indirecto hacen referencia a esta vía. Es el caso de la mención realizada por el Padre Risco: .- *“... En el concejo de Somiedo en un cuarto de legua de La Riera en un sitio elevado donde hay vestigios de un camino antiguo distante del que hoy se usa como quarenta brazas se lee una inscripcion, en que se hace memoria de Don Fruela antes de ser Rey de León cuando solo reinaba en Asturias...”* (Risco, 1789: 236).

C. Miguel Vigil señala la apertura de un camino en la misma zona descrita por el Padre Risco, donde a finales del XVIII, también habría otro epígrafe destruido al ensanchar el paso unos años antes de la descripción de C. Miguel Vigil (Miguel Vigil, 1889: 545).

De la primitiva vía no se conserva nada pues sabemos que a inicios del siglo XX, se diseñó un nuevo trazado en torno al año 1915 con un nuevo itinerario proveniente de Belmonte a Riera. Las obras constructivas para este tramo fueron iniciadas en 1891 según se registró en los informes de Obras Publicas del momento (Ojeda Gutiérrez, 1977: 281). La carretera asfaltada se documenta ya en 1926-29 iniciado las obras al menos desde 1919 vehículos a motor por el antiguo Camino Real (Llano Roza y Ampudia, 1928: 451-453).

Este camino era una ruta de valle que al circular en cotas inferiores permitía su uso a lo largo de todo el año. Tenía un diseño que permitió salvar fuentes desniveles y flanquear los crestones rocosos de las hoces del río Somiedo. Su trazado hubo de ser similar al de la carretera actual AS-227 desde el límite leonés hasta el pueblo de

El Puerto. Esta ruta de aproximadamente 25 kilómetros creemos que pudo proseguir anexa a la falda de la Vega Ventana, paralela por el Oeste al Reguero del Corbatu, entroncando más adelante tras cruzar un reguero con la AS-227, que observamos destruyó la zona donde parece debería haberse conservado parte de la caja de la vía.

A la altura de Trescastru se conserva un camino terrero de 1,8 metros con caja hundida de 1 metro en ambos lados que nos conducirá siempre paralelos a la carretera local, a la Peña Corona cruzando por las praderías de la zona, donde se pierde cualquier huella posible de un camino. Parece inevitable vadear el río Somiedo, cerca de donde sabemos se habría construido el desaparecido puente Espinéu. Se conservaba hasta después Guerra Civil la caja del camino en este sector que sería destruido por tres riadas, tal y como lo confirma J. Carrasco y A. Ortega, vecinos de la zona.

Cerca de Trescastro se emplazaba el Castiechu, un castro de medianas dimensiones ubicado a 1200 metros de altitud en el valle de Somiedo. Referencias vecinales hablan del hallazgo de una pulsera de bronce. El Castiechu tiene un sistema defensivo de dos fosos excavados en roca y un contrafoso central. El acceso se realizó desde un pequeño camino en la vertiente Oeste. La posición de este lugar fue estratégica poseyendo una amplia visibilidad del valle de Somiedo. Pudo ser reutilizado durante dominación romana dado su amplia extensión, su excelente sistema defensivo y su cercanía a las explotaciones mineras de Caunedo (González y Fernández Valles, 1976b: 140).

La vía pudo aproximarse a Caunedo a 700 metros al Norte por la carretera local. En Caunedo se erigió una antigua torre en pie hasta el siglo XIX. También se conserva el topónimo de El Palación que se puede poner en relación con dicha torre. Al arar se encontraron restos de la cimentación de esta construcción (Avello Alvarez, 1991: 190). La posición de la misma hubo de ser relevante pues se emplazaba en la propia vía de comunicación.

Este camino que franqueaba la torre abandona el pueblo en un descenso por la iglesia de la Virgen del Carmen. Es un camino de tierra de 2,9 metros

aproximadamente que se dibuja paralelo a la carretera, advirtiéndose al Oeste huellas de donde parece existiría la primitiva caja.

Es en La Regá donde se separa la carretera actual y lo que fuera un camino más antiguo salvando un cantil que se eleva sobre el margen Oeste del río Somiedo. Cruzaría a Gúa posiblemente por la zona de la iglesia para conducirnos al Este por la carretera moderna, solapada sobre el antiguo viario hacia La Pola de Somiedo por la zona Oeste del pueblo. La iglesia parroquial de Santa María de Gúa tiene sus orígenes en un cenobio de monjas bernardas del siglo XII, y por tanto puede asociarse con el primitivo uso de esta vía. También en este pueblo se encontró un denario ibérico de Aregrada, fechado en el siglo II a.C. (Menéndez García, 1960: 211-213).

Junto al hallazgo numismático de Gúa hemos de mencionar del siglo II a.C. las piezas numismáticas de El Cavao de las pesetas, en las proximidades de El Coto de Buenamadre. Se trata de denarios ibéricos de plata con origen desconocido que pudieran ponerse en relación con el hallazgo citado anteriormente. En un primer momento se atribuyeron a acuñaciones del año 130 a. C. de Segóbriga, pero estudios más recientes los sitúan en el 105 a. C. ya en época augusta (Menéndez García, 1960: 211-213; Maya González, 1988: 281; Villa Valdés, Gil Sendino, 2006: 502).

Al Sureste de Pola de Somiedo se emplaza el castro de La Corona l' Castru, ubicado en la confluencia de los ríos Cueva y Somiedo. Lo conforma un entramado defensivo que parece ponerse en relación con una posible torre medieval sobre la villa de la Pola. Por sus dimensiones parece más una torre que un poblado aunque primitivas interpretaciones lo asociaron a un emplazamiento prerromano fechado entre el año 500 a. C y el 300 d. C. (Fanjul Peraza, 2004: 164).

M. Fernández Mier propone que el hallazgo de varios castros en zonas próximas al paso viario se pueda asociar con la posibilidad de la existencia de esta vía en tiempos castreños, prolongando y afianzando su protagonismo en la Edad Media (Fernández Mier, 1999: 249-251).

En dirección Norte desde Pola de Somiedo la carretera local llega hasta el puente de piedra de Barzanamexil sobre el arroyo de Aguino. Se documenta desde 1726 cuando se estableció un acuerdo mediante el cual, por el pago de 880 reales de vellón los puentes del camino pasaban a depender de los pueblos de paso (Sancho Flórez, 1998: 398-412).

Entroncamos con el camino a unos 300 metros del puente, siendo el que parece más antiguo perfilarse a una cota superior que la moderna carretera, ascendiendo en una pendiente de un 1,2 % hacia La Malva y luego en descenso a Venta Roblana o Venta Castro. Nuevamente la carretera moderna se impone sobre el viario antiguo 500 metros. Más adelante la calzada florece en ascenso hacia Escobio de las Abejas donde se levantó un antiguo puente restaurado en el siglo XVIII, cerca de donde se localizaba la ya citada Peña Escrita. Jalonando este tramo de vía se localizan varias peñas grabadas con una cruces patadas. Aquí se catalogó una inscripción fechada el año 882 d. C., citada por G. M. Jovellanos y Ramírez y también por el Padre Risco: *.- “In era DCCCCXX, fuit facta via renavdo Froila qvm q ri ago” (“En la era 920 (año 882) fue hecha la vía por Renaudo, Froila con Quiriago”)* (Romney, 1839; García de Castro, 1995: 92-94). Queda constatado el trabajo de construcción o reparación de la vía con el epígrafe en una roca próxima, quizá realizado por las propias personas que construyeran la vía. Creemos que esta inscripción es un índice de la importancia del camino.

Carretera y camino unidos nos llevan hasta un puente de madera asociado quizá a un ramal que se dirigía a las fincas de Miravaches. La ruta que transitamos llegaría a La Riera donde se alzó otro puente también reformado en el siglo XVII, al igual que todos los de la zona. Muestra un perfil alomado con una elevación de la caja de los viajes que conectan sus extremos, donde se ve un ensanchamiento del tablero y la colocación de pretilas modernas con cemento.

Por la carretera moderna nos conducimos cerca del puente de Jabriz, que hemos puesto en relación con el ramal que conduce a Santiago de Hermo. Nosotros proseguimos por la carretera actual pues el antiguo vial se destruyó con la construcción de la aguas de Hidroeléctrica. Se retoma un camino de tierra de 2,5

metros que circula por la falda de Pena Meana hasta 400 metros antes de Riotornoto donde la AS- 227 se impone en el trazado hasta Casa Grandiecha. De aquí a Aguamestas el camino más al Oeste será el primitivo, aunque veces desdibujado circula paralelo a la carretera en una cota de entre 400- 450 metros.

La ruta de Somiedo seguía el fondo de valle del río Somiedo y confluiría más al Norte en el lugar de Aguamestas con la del puerto de Cereizales. Coincidimos con R. García Estrada en que la vía de Somiedo posee característica más propia de caminos medievales que de los itinerarios de factura constructiva romana (Estrada García, 2007b: 432). Tras las prospecciones realizadas hemos considerado quizá más antigua la vía descrita hacia el puerto de Cereizales que ésta del puerto de Somiedo.

Sabemos que en 1779 se solicitaba el urgente arreglo en el puerto de Somiedo de caminos y puentes, pues en esa fecha estaban en muy mal estado. Queda constancia de cómo habrían sido las reformas de los citados puentes de Escobio de las Abejas, San Pedro de la Riera y el de Pola de Somiedo. Restaurados en fechas similares a los de Grado y Olloniego, así como los leoneses de Luna, Domingo Flóres y Villarente. A fines de siglo volvía a pedirse el acondicionamiento del camino y puerto, pues Somiedo se convierte en una vía indispensable de mercancías como madera, piedra y carbón (Cadiñanos Bardeci, 2008: 66).

Somiedo estaría comunicado por tres vías principales, el “Camín Real de La Mesa,” la ruta de la Serrantina y el “Camín Real de Somiedo”. Los dos primeros son viales que discurren a mucha altura y a los que se les atribuyen cronologías más antiguas que al camino de Somiedo. Del de Somiedo tenemos noticias de la citada inscripción de la peña Escrita de Rozada en el año 882 d. C., no sabemos si relacionada con la construcción del camino o una posible reforma del mismo. Un elemento que confirmaría la antigüedad romana de la vía de Somiedo sería el puente de Vega de los Viejos, asociada con un trazado que seguiría el cauce del río Puerto hacia el puerto de Somiedo, pero sería necesario confirmar su cimentación romana propuesta por el investigador M. A. Rabanal Alonso (Rabanal Alonso, 1984: 139).

“El Camín Real de la Mesa” comunicaba la zona de Grado hacia la capital transmontana hacia el Este y al Oeste a tierras gallegas. A su vez la vía de la Culebra o Serrantina conectaba con el sector de Tineo y la vía de Leitariegos. Creemos que la vía de montaña Serrantina pudo tener cronologías romanas, pues se pone en relación directa con las explotaciones mineras del entorno tal y como hemos descrito en páginas previas. Además, hemos citado los recientes hallazgos de varias estructuras asociables a un campamento cerca del paso viario por la Sierra Serrantina, que de confirmar sus cronologías romanas, serían una evidencia más de la presencia de Roma a sumar junto con las explotaciones mineras.

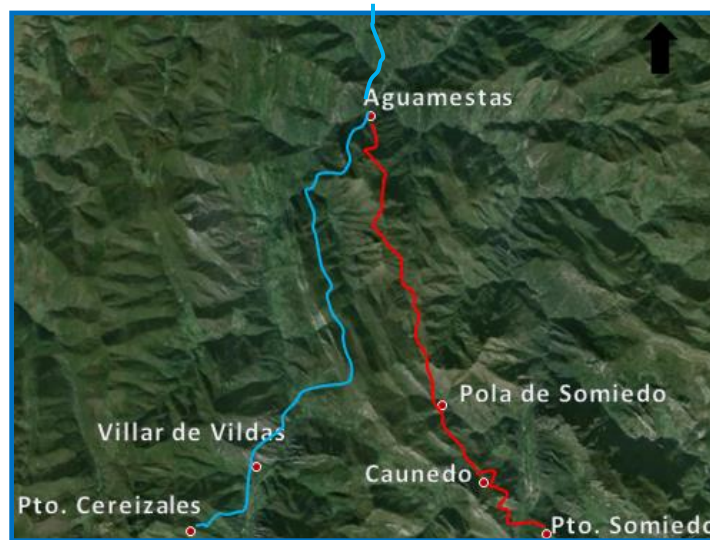


Fig. 91. Ramal a Somiedo desde Aguamestas (rojo), ruta Serrantina hacia el Puerto de Cereizales (azul)

V- La Vía de la Mesa: Desde Veiga el Muñón a Grado

Introducción

La vía de la Mesa es una de las vías más estudiadas de la región tal y como se recoge en un amplio corpus documental publicado en las últimas décadas. Fue uno de los ejes articuladores la red viaria en época antigua y debido a ello fue junto con la vía de la Carisa una de las rutas más transitadas hasta el siglo XVIII en la región.

Aunque son escasos los restos conservados de su primitiva construcción, gran parte del trazado de esta ruta ha podido ser reconstruido, gracias a diversas descripciones realizadas por viajeros de épocas pasadas y a restos conservados identificados en las prospecciones de campo. Respecto a las descripciones de los citados viajeros, las más antiguas proceden de los diarios de G. M. Jovellanos y Ramírez quien recorrería esta vía en Junio de 1792. Cita la existencia de una bifurcación en el límite leonés con dos rutas, una por el Puerto Ventana hacia Quirós y Oviedo y otra por el puerto de la Mesa hasta Grado y Salas (Jovellanos y Ramírez, 1915: 65-66).

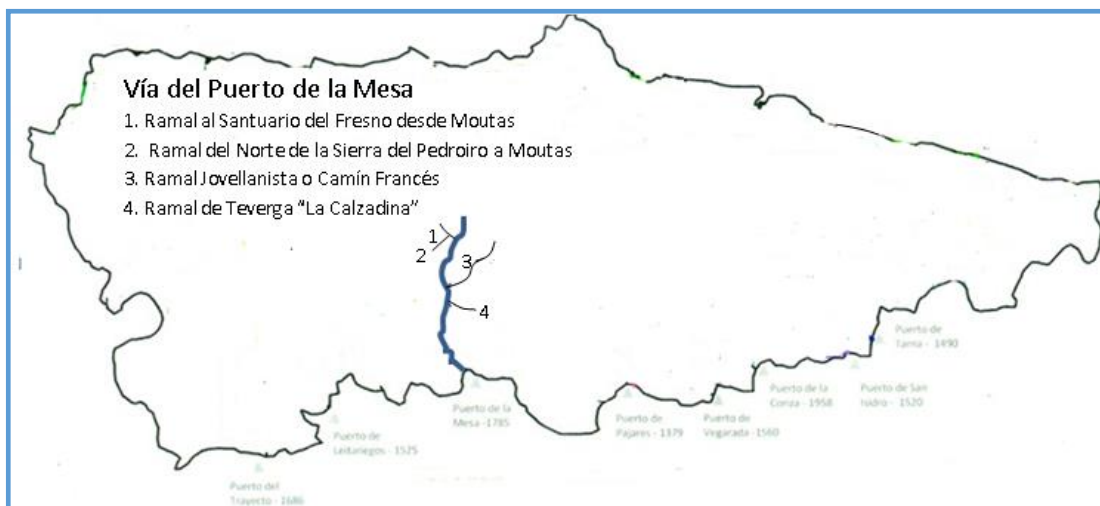


Fig. 92. Trazado de la calzada del Puerto la Mesa con los ramales estudiados

C. Sánchez Albornoz indica que la calzada se acondicionó en tiempos del emperador Augusto, siendo una de las tres principales en época romana, junto a la de Pajares (Carisa) y Leitariegos. Posiblemente esta ruta existía en tiempos prerromanos

y, bajo mandato de Augusto, se reparó con técnica romana (Sánchez Albornoz, 1972a: 119-127).

Otras obras a tener en cuenta para un análisis completo viario son las descripciones de J. Uría Rúa, quien detalla el trazado seguido por las expediciones musulmanas durante el siglo VIII. Su fin pudo ser militar y serviría como escenario en las sangrientas batallas de La Reconquista. Parece que fue el propio Don Pelayo uno de los personajes que la transitó. Tradicionalmente se ha considerado a la vía de La Mesa como una de las primeras vías de aculturación romana en Asturias al término de las Guerras Cántabras.

En la obra de J. Uría Rúa se describe la vía como: *.-“la mayor parte de su recorrido es una vía terrena, es decir, sin calzada, pero en aquellas partes en las que la humedad del suelo y la erosión podían convertir el suelo en lodazal, se habrán colocado piedras y losas...”* (Uría Rúa, 1971: 477).

Sin duda otro trabajo excepcional que nos ha sido de gran ayuda es el de J. L. García Fernández, E. García Fernández y C. Fernández Bernaldo de Quirós. Se detalla en esta obra el paso viario, la arquitectura del entorno, el patrimonio y paisaje asociado, aunque las descripciones técnicas de la misma escasean (García Fernández, Fernández Bernaldo de Quirós, 1976).

C. Fernández Ochoa realiza una descripción sintética de la ruta y sus ramales, proponiendo un trazado hasta Cabruñana y Grado (Fernández Ochoa, 1982: 47-50). La arqueóloga P. García Díaz estudia la prolongación de dicha vía hacia la costa analizando las fuentes históricas y toponimia junto a un trabajo de topografía y arqueología (García Díaz, 1989: 609-656). A este trabajo se suma otro de carácter más divulgativo que mantiene la línea de trabajos anteriores si mayores aportaciones (Peyroux, 1992). Por último y de más reciente publicación citamos dos obras relevantes: la descripción recogida por P. Pisa Menéndez de los ramales que conectan la vía de la Mesa y la del puerto Ventana en el trabajo de vías históricas de la región (Menéndez Pisa, 2000: 245-278) y la obra de G. Mañana Vázquez fundamental para conocer la vía de la Mesa. Es este el primer trabajo que describe de manera minuciosa y con gran detalle el aspecto viario incluyendo las

características conservadas de sus estructura, dibujos, cartografías y otros elementos etnográficos en una compilación de tres tomos (Mañana Vázquez, 2011).

El fin principal de esta vía durante la dominación romana fue comunicar la región de Asturias con el resto de la península dirección *Asturica Augusta*. Es una vía de largo trazado con un perfil irregular aunque bastante rectilíneo, que trata de evitar bruscas pendientes atravesando así cordilleras, valles, cumbres o áreas fluviales.... Su elección fue la mejor posible, pues es un cordal relativamente suave y sin grandes complicaciones o barreras. Esta ruta tiene una longitud de 56 kilómetros aproximadamente desde su comienzo en tierras asturianas en Vega el Muñón hasta Grado.

Otro hecho que confirma la importancia que adquirió esta ruta en fases posteriores a la romanización, es la relación con el desarrollo de fortificaciones medievales que se erigieron en las proximidades de la ruta. Uno de los varios ejemplos que existen lo tenemos en Grado donde se ubicaba el Castiello de Santa María de Grado, en el barrio de Barredo. Estos restos se asocian a las ruinas de uno de los siete castillos medievales que cita J. M. González y Fernández Vallés. Los restos que se observan en el promontorio son una construcción en la parte más elevada, oculta por un denso matorral. Se aprecia una planta cuadrangular y lo que son dos cuerpos murales. Es complicado por tanto el poder definir el tamaño de su construcción. En la otra vertiente se localiza una acumulación de piedras que alcanza los 13 metros de longitud. Son cantos rodados junto a bloques calizos, no apreciándose tallado de cantería (González y Fernández Vallés, 1976b: 338-340).

Hoy día podemos ver construcciones sólidas de castillos y torres feudales en mejor o peor estado de conservación que constatarían esa vinculación con caminos o explotaciones mineras romanas. Al menos 27 de ellas fueron asentamientos en altura con una relación directa con el mundo romano, tal y como lo confirman algunos hallazgos numismáticos, epigráficos, etc... (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 493-516).

Se considera probable el origen prehistórico de esta ruta entre León y Asturias, sino al menos con certeza, sabemos que se remontaría al último cuarto del siglo I a. C., en momentos previos a la conquista de Roma. Los caminos primitivos se establecían con preferencia en lugares a bastante altura evitando vecindad de matorrales y malezas. El uso romano de esta ruta está demostrado con el diseño del trazado hacia la ciudad de Astorga (*Asturica Augusta*) capital del *Conventus Asturum*, de gran valor estratégico administrativo y militar. El topónimo Piedrajueves, La Corredoria, el Pedrorio y la similitud el empedrado con otras vías romanas, servirían de crédito a esta teoría.



Fig. 93. Foto realizada por Diógenes García en 1969 de J. M. González y Fernández Valles (a la derecha de la imagen) prospectando la vía de la Mesa. Imagen extraída de Blas Cortina, 2002: 21.

Sector 1- Vega el Muñón –Puerto de San Lorenzo

Esta primera parte de la ruta tiene una longitud aproximada de 16 kilómetros. C. Sánchez Albornoz plantea como punto de inicio el yacimiento de *Vallata* (Viadangos), así citado en el Anónimo de Rávena, para proseguir la ruta a Villaroquel, La Magdalena, Barrios de Luna y Puente Orugo hacia Torrestío, ya en el límite astur- leonés (Sánchez Albornoz, 1972a: 112-127). Cerca del lugar de Torrestío se documenta un puesto de control fechado en siglos medievales. Estos restos estarían directamente relacionados con el control de la vía y posibles puntos de peajes entre los siglos XI- XII (Gutiérrez González, 1985: 44-45).

Parece ser esta una de las fortalezas a las que se refiere G. M. Jovellanos y Ramírez junto con otras tres en sus diarios. La primera que cita podría ser la de Torrestío, todas ellas a su juicio romanas y posicionadas cerca de esta vía de comunicación: .- “ ... una al sitio llamado Castil de Griegos, al Nordeste, de aquí cuatro leguas y media, en que se hallan, excavando, preseas y algunas monedas, el dueño de esta casa tiene una de Sulbia Pomp; otro el Castro, en el mismo término, otra Torre de Babia , que pertenece a los Flórez y el último el Castillo de Luna.... Es lástima que no se de la topografía de estas fortalezas para conocer la policía militar de los romanos” (Jovellanos y Ramírez, 1915: 66).

Creemos que la vía más primitiva discurrió por un camino con poca pendiente y una anchura de 2,5 metros que discurría por el valle de Las Partidas. El aspecto actual de la vía puede ser fruto de diversos acondicionamientos en la Edad Media como en la Edad Moderna, pues como hemos observado es una ruta que ha estado en continuo uso. Según las descripciones de C. Sánchez Albornoz ésta vía era de las más antiguas de la región y se componía de tierra, siendo una de tantas vías romanas donde se economizaba en su construcción, adaptándose al modelo montañoso de la región (Fernández Ochoa, 1982: 47).



Fig. 94. Paso de la ruta en la Veiga el Muñón.

Observamos en el paso de la Braña la Mesa un acondicionamiento reciente para facilitar el paso rodado que ha modificado el aspecto del camino tradicional, incluyendo modificando la caja y pavimento del camino. Se muestra una caja de casi 5 metros con dos marcas de rodadas 0,15 metros. Esta alteración viaria hace que la descripción sea irreversiblemente distinta a la del camino original.

ZONA	Veiga el Muñón – collado de Sedernia 1600- 1700 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3- 4 metros
	Largo: 7 kilómetros
DESCRIPCIÓN	En general es un camino de tierra y piedra compactada. En algunos puntos intermitentes de la vía (Sur del Muro, La Magdalena y Peña Negra) se aprecian restos de piedras bien ordenadas (0,10 x 0,25 metros). En otros tramos de la vía aflora la roca nivelada a medida que se adentra entre la montaña. Se observa un trabajo de cantería para marcar la caja en la ladera. Estas piedras parecen haber formado parte la capa superior de la calzada como suelo de rodadura: <i>“la amplitud de plataforma superior a cuatro metros que requirió entalles en la roca y considerables terraplenes, y la formación de una capa de rodadura con cantos pequeños”</i> (Camino Mayor, Estrada García, Viniegra Pacheco, 2007: 59).
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Caja tallada en la propia roca de las laderas, pendientes poco marcadas que permiten que este tramo de vía transite sin cambios bruscos de rasante.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Fortificación de El Muro
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Fortificación de El Muro
	Medievales: Torre de Torrestío (León)

Queda a mano derecha el manantial de la Tabierna, denominación repetida en la toponimia asturiana que hace referencia a “Taberna”, posible lugar de descanso próximo a una vía, aunque no se asocia ningún resto estructural a dicho



Fig. 95. Vista de la calzada en la Braña de la Mesa.

topónimo. Parece que el trayecto continuaba por la Peña la Ferrera para dirigirse al Puerto de la Mesa, la cual da nombre a esta vía, debido a que es una gran llanura tendida entre dos altos, dónde se encontraba una antigua capilla dedicada a Nuestra Señora de la Mesa; (La leyenda cuenta que el nombre se debe al momento en que Don Pelayo comió a mesa puesta en aquellos parajes celebrando la derrota del enemigo árabe).

Es en el límite geográfico entre Somiedo y Teverga existe un sendero llano que conduce a El Muru, a 1642 metros. Aquí se ha documentado una antigua fortificación, posible paredón de defensa de 2 metros de altura. Esta estructura a modo de trinchera en altura cierra el paso montañoso y poseía un foso de 2 metros de ancho y 0,7 metros de profundidad por el lado que no se había revestido. El camino pasaría por el medio quedando parte de las estructuras en un nivel superior y otra parte a una cota inferior. Esta construcción fue descrita por S. Flórez para el diccionario de F. Martínez Marina, recogido a su vez por J. Uría Rúa. El vial tiene aquí casi 4 metros de ancho y no 3 metros como citara J. Uría Rúa (Uría Rúa, 1971: 499-500). El Camino Real, primitiva calzada romana, es una senda que cruza sobre foso y puro adaptándose a la estructura defensiva (Mañana Vázquez, 2011: 121-123).

Es una construcción muy similar a la hallada en la vía de La Carisa conocida como Homón de Faro, ambas a una altitud de más de 1600 metros. Las fortificaciones estudiadas en un primer momento por J. Uría Rúa, se datan en torno al siglo VII d. C. Esta estructura junto con la citada de la Carisa se interpretaron como barreras de defensa para controlar el paso de estas dos estratégicas vías que daban acceso o salida de la cordillera Cantábrica, en especial en fechas estivales cuando los ejércitos se ponían en marcha (Uría Rúa, 1971: 469-515, Camino Mayor, Estrada García, Viniegra Pacheco, 2007: 53-62, Gutiérrez González, 2011: 649-350).

Durante las excavaciones realizadas entre los años 2005 -2007 en el estudio del Sector II, que es donde citada estructura muraria cortaba el paso del antiguo vial (fosilizado en diversos ramales), se realizó una excavación en la propia vía dando como resultado una datación del siglo XVI. Sobre su pavimento de piedras y también entre estas, se localizaron 132 piezas relacionadas en su mayoría con la

clavazón y herrajes de caballerías. En este sector el camino más antiguo mostró un ancho de 4 metros formado por una capa de rodadura de cantos rodados y un ligero abombamiento en el sector central. Para su construcción fue necesaria la formación de un terraplén de 1,5 metros de grosor. Bajo citada superficie de cantos hay una capa de relleno de explanada, y en el borde de la pendiente se habría optado por un masivo relleno de arcillas (Camino Mayor, Viniegra Pachecho, 2011: 385-386; Camino Mayor, Viniegra Pacheco, Estrada García, 2013a: 278-280). Se pueden poner en relación las cronologías de los materiales hallados con el acondicionamiento realizado en la ruta con motivo del transporte del mausoleo de Fernando Valdés de Salas realizado entre 1582-84 (Marcos Vallauré, Queipo del Llano y Valdés Toreno, 1987: 87-88).

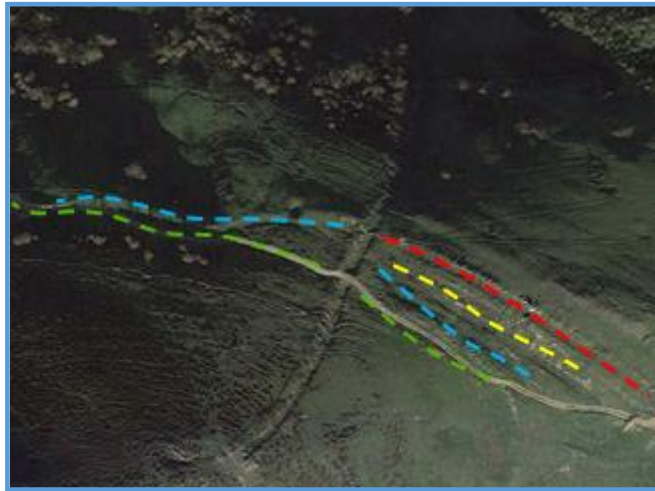


Fig. 96. Trazados visibles con el Google Earth, cortados por el paso del collado del Muru; la fortificación de los siglos VII-VIII. Trazado azul calzada de fines del siglo XVI, el trazado verde el camino de los siglos XVIII-XIX, trazados rojo y amarillo tamos no datados, siendo posiblemente el amarillo el más antiguo de las cuatro opciones.

Para el sector I se catalogaron dos piezas de cerámica medieval y una pieza metálica, mientras que en el sector III se registraron varias cerámicas romanas; Entre los hallazgos citamos dos fragmentos de pared delgada realizada a torno, uno de color negro con decoración de suaves acanaladuras y el segundo anaranjado con acanaladas horizontales pero menos marcadas que el primer fragmento. Además, mencionamos un fragmento de galbo y un borde vertical de pared fina. También se localizan cuatro fragmentos de pasta negra realizadas a mano de tradición indígena, así como diversos materiales en el entorno próximo donde destacamos un conjunto monetario del siglo XVIII (Camino Mayor, Viniegra Pacheco, Estrada García, 2013a: 284, 291). Su interpretación se pone en relación con la idea de cortar el paso viario para impedir las expediciones militares y se ha asociado a la campaña musulmana de

Musá (años 713-714) (Camino Mayor, Viniegra Pacheco, 2010: 3-29). Parece confirmada la antigüedad viaria anterior al siglo XVI, pues las evidencias muestran que la vía hubo de existir con anterioridad a la construcción del muro tal y como avanzaran J. Uría Ríu y C. Sánchez Albornoz. Su posible origen romano quedaría confirmado con los hallazgos campamentales que a continuación mencionaremos así como con los restos viarios documentados cerca del puente de Orbigo en León, puestos en relación con el nudo viario de las vías 32 *Item ab Asturica Terracone* y la 34 *De Hispania in Aequitania* del Itinerario de Antonino. Desafortunadamente el tramo viario analizado en El Muru no reveló ninguna evidencia constructiva romana.

El camino se adentra por tierras teverganas una vez dejada atrás la estructura de El Muru para recorrer la falda Norte del Alto las Gavitás y de este modo llegar al Collau la Magdalena. Aquí la documentación histórica cita una venta de la cual no se conserva. La calzada que se transitaría por lo que hoy es una pista de tierra apisonada de 2,5 metros que en superficie muestra restos de gravas y afloramientos calizos. Su aspecto nos recuerda a la composición de la vía romana en el paso del Barranco de Coventaz, en la vía de Velilla del Ebro (Zaragoza) a Cinca (Huesca) (Cebolla Berlanga, Melguero Aisa, Rey Lanaspá, 1966: 236). Desde citado Collau la Magdalena toma dirección hacia el Oeste, por una pista ganadera que se bifurcaba hacia la braña de Saliencia o al Norte a la Braña de Fonfría, adonde nos dirigiremos. No muy lejos se pueden visitar los Abrigos de Fresnedo, datados en la Edad del Bronce. Estos abrigos pueden ser un indicio más que confirmaría que dicha ruta pudo existir ya en tiempos previos al Imperio, siendo como sabemos acondicionada por Augusto.

El camino se presentaba cimentado en el sector próximo a Cueto el Rubio un camino con pavimento empedrado de roca abombado e irregular.

ZONA	Cueto El Rubio- Braña Cuerrago 1640-1650 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3,3- 4,3 metros
	Largo: 550 metros

DESCRIPCIÓN	Empedrado de roca caliza con perfil abombado e irregular. A la izquierda se observa un caballón de 1,8 metros de altura.. El ancho pavimentado oscilaría entre 3,3 y 4,35 metros. Se compone por piedras sueltas de tamaño medio (0,20x 0,15 metros), con un derrabe puntual que estrecha este sector en 0,9 metros. La caja es irregular y oscila en su anchura entre 3 y 4 metros. El pavimento muestra grandes regueros profundos y largos, con una base de piedra vista en el fondo de dichos regueros.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Parece que hubo una pared de contención de cierta envergadura en el lateral derecho aunque hoy muy deteriorado
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Medievales:



Fig. 97. Trazado de la ruta al Sur Peña Negra

Planteamos un trayecto que hubo de continuar por el Colláu de Sedernia, desde donde divisamos hacia el Oeste la Braña de Ordiales. Cerca de Peña Negra, al Oeste en camino es un piso d hierba con un descenso suave frente al Cordal del Tarambicu. El camino sufre una ruptura, hundiéndose en parte. Posteriormente su caja adopta forma de trinchera, en un vial de 2,4- 3,5 metros de ancho. El trazado presentado llegaría a la fuente de Chagunera, desde donde el camino se ve salpicado por cabañas de teitos y corros, que dan nombre a la Braña la Corra.

En este lugar es inevitable dirigirnos a la citada Braña la Corra donde se inicia un ligero descenso suave de aproximadamente un 1,5- 2 % de pendiente. El trazado a Braña la Corra es rectilíneo por una pista cuyo ancho oscila entre 4,2 y 4,8 metros.

La vía parece se encaminaría dirección Noroeste por la falda Norte de la Peña Michu, en ascenso hasta el Xuegu la Bola para descender por Piedra Jueves en el concejo de Teverga. Es un topónimo que deriva del latín *Petra Iovis*, posiblemente bautizado así en honor al dios Júpiter. Es en Piedra Jueves donde había una venta, que quizá fuera emplazada en este lugar por estar ubicada próxima a los caminos. Este topónimo romano de Piedra Jueves, recuerda la presencia del Imperio, en el tránsito viario (Escobar García, 1972: 391-398).

Junto a esta venta se localizó una capilla dedicada a Santiago y relacionada con la prolongación del uso de esta vía en tiempos medievales y modernos. En la citada venta comió G. M. Jovellanos y Ramírez, tal y como quedó recogido en sus diarios, y parece que también fue aquí donde el afamado rey Pelayo



Fig. 98. Sector viario del Xuegu la Bola a Piedra Jueves

comió y juró: *.-“que no dejaría con vida a ningún invasor en Asturias”* (Jovellanos y Ramírez, 1915: 77). En el caso de que así hubiera sido, podríamos observar que la existencia de esta venta se remontaba ya al menos en siglos alto- medievales siendo propiedad de la casa Valdecarzana (Polledo Arias, 2003: 122).

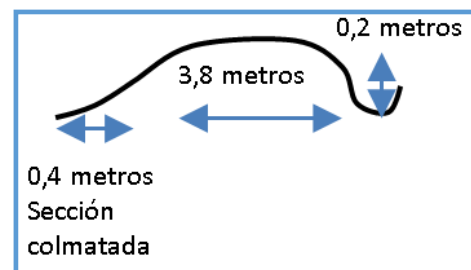


Fig. 99. Perfil de la vía en el sector del Xuegu la Bola

Localizamos dos posibles caminos en dirección al Xuego la Bola, discerniendo el que parece el más antiguo al Oeste por su clara composición. Analizamos dos pequeños tramos de vía uno en el descenso del Xuego la Bola hacia Piedra Jueves y otro en el descenso de Piedra Jueves al puerto San Lorenzo. Son dos tramos a diferente cota, más elevados que la senda de coches moderna. El primer tramo es un sector en pendiente suave con restos pétreos que afloran entre un manto verde. Parecen bloques toscos sin mayor trabajo, que daban una superficie rígida y de mejor andadura a este tramo. En el sector central observamos un marcado abombamiento que permite ver un perfil de calzada en forma de *U* invertida con una marcada caja colmatada en el sector izquierdo según descendemos de 0,40 metros de ancho. El ancho viario de unos 3,8 - 4 metros y la longitud de este sector de unos 150 metros.

En el segundo sector se localizan un conjunto de piedras encajadas que se muestran en un camino más ancho. La traza inicial es en descenso al puerto de Piedrajueves con una pendiente de un 6%. Sería necesario un perfil estratigráfico de este punto, que nos ayudaría analizar su estructura para poder confirmar la antigüedad de los dos tramos viarios, visualmente asociados.

ZONA	Xuego la Bola- Puerto San Lorenzo. 1500-1550 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3,1 -4 metros
	Largo: 150, 120 metros
DESCRIPCIÓN	Localizamos dos tramos de vial a menos de 2 kilómetros entre sí. El tramo primero conserva una marcada caja de 0,40 metros de ancho en el sector más occidental, y destaca por el abombamiento central e irregular de la vía. Se acompaña la parte central por un conjunto pétreo semi- oculto entre la capa superficial vegetal. Son piedras de tamaño medio y grandes (0,20x 0,25 metros y 0,40x0, 35 metros), sin ningún trabajo que formaría una capa de enlosado. Aunque la vía alcanza casi los 4 metros de ancho, el marcado abombamiento central y su firme irregular, no facilitaría el tránsito rodado. El segundo tramo es un conjunto de piedras de tamaño grande similares al sector anterior (0,40x 0,35 metros). Solamente visibles en un primer tramo en el margen derecho, y posteriormente en el sector central. Queda la calzada terrera a ambos laterales erosionada por el uso. En este caso creemos que podría pertenecer a una <i>summa crusta</i> . Así mismo, no apreciamos ningún tipo de caja ni de acondicionamiento. Como ya hemos reiterado en varias ocasiones es necesario un corte estratigráfico para confirmar posibles cronologías.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Sector Este conserva un a caja marcada hundida unos 0,20 metros.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

En camino desde este punto se compone por un pavimento irregular, caja rota y piedras sueltas, en un diseño llano y rectilíneo, en ligero descenso a la ladera de Peña Michu. Desde el puerto de Piedra Jueves a 1541 metros de altura el acceso más óptimo para proseguir nuestra andadura dirección Norte, es por los terrenos silíceos en un camino compuesto de tierra apisonada, con suficiente ancho para circular todoterrenos (3, 5 metros) y por tanto también los carros de la antigüedad. Esta ruta atraviesa las praderas del Tarazal, para conducirnos en un kilómetro escaso al puerto de San Lorenzo, a 1349 metros altitud, estando el sector final de paso al puerto hormigonado.

Sector 2- Puerto de San Lorenzo - Dolia

Desde el puerto de San Lorenzo hasta Dolia hay unos 19 kilómetros Creemos que desde este lugar la ruta pudo tomar dirección a Vega de Cueiro, lugar donde se encuentran cinco concejos: Grado, Yernes y Tameza, Somiedo, Belmonte de Miranda y Teverga. En general el viario asociado a este tramo conserva el ancho para carros, localizándose en algún tramo algún derrabe y piedras de laderas superiores reduciendo notablemente su ancho viario, por otro lado en otras ocasiones la erosión viaria es palpable.

El diseño viario tomaría rumbo al collado la Tartulla bordeando el pico Mirandiella. Abandonando la carretera que da acceso al puerto de San Lorenzo, se toma una pista con pavimento de hormigón y posteriormente se entronca con un camino indicado como “Camín Real al puerto de la Mesa: Ruta de la Bustariega”. Todo este sector tapizado de hierba conserva un ancho de 2, 2 metros y muestra un abombamiento central, ensanchándose la caja en algún sector a lo largo de un kilómetro hasta los 2, 9 metros. Finaliza un derrabe localizado en el lateral derecho y inicia un paisaje de vegetación con helechos y una trinchera de piedras a la izquierda.

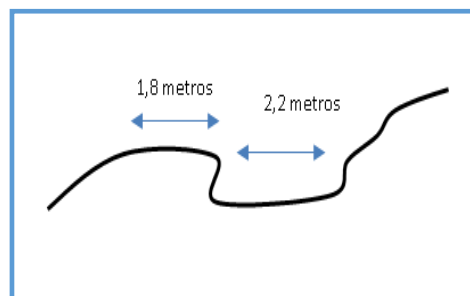


Fig. 100. Perfil viario en el sector del Pico Mirandiella hacia el collado Tartulla

El ancho de la vía es de 2,2 metros mientras que el caballo izquierdo es de 1, 8 metros.

El camino se conduce como sendero terrero al paso de la Cuendia de la Celada introduciéndose por un túnel de vegetación que impide su paso y uniéndose en ascenso por una senda que se conduce por la izquierda, unos metros más adelante. El camino fosilizado muestra en el sector izquierdo un escalón irregular, en parte tapado por la vegetación, quedando el camino marcado por una caja rectilínea guiada por dicho escalón de 1 metro. El ancho disminuye en este sector hasta el 1,90 metros hasta El Cueiro.

El topónimo de Cueiro parece provenir del culto al dios Marte, referido al cuero o piel que se presentaba para mostrar la muerte de un animal por los lobos u osos al señor del lugar. En Cueiro se conservan los restos de la Venta del Cueiro, emplazada en el camino histórico en el

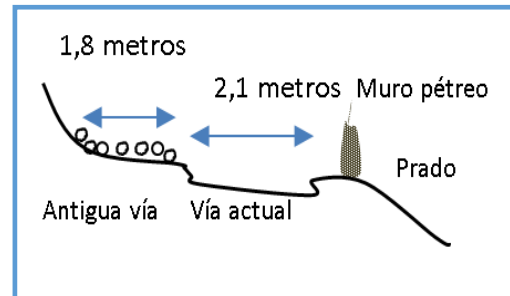


Fig. 101. Perfil viario en la zona de la venta del Cueiro

conocido Prau La Venta (Mañana Vázquez, 2011: 247-248). Un muro de piedra se prolonga desde la derecha de la edificación entroncando con una alambrada. El camino en suave descenso y con aspecto terrero muestra un ancho de 4,5 metros.



Fig. 102. Restos de calzada en Pousa el Sal

Observamos el camino antiguo en una cota más alta que la caja, conservando restos de empedrado ocultos bajo la vegetación.

Situados en el cruce de caminos históricos, encontramos al Noroeste una pista que desciende a la aldea de Montovo, pero debemos seguir hacia el Norte

rodeando el Picu la Berza para acceder a la Sierra el Contu. Unos metros más al Sur de dicho desvío, otra referencia asociada al paso de viajeros, La Pousa el Sal, y cerca de ésta el mojón de Val María, donde se puede observar uno de los tramos de camino empedrado mejor conservados.

A 1444 metros de altura Pousa el Sal conserva unos 50 metros con una angosta y muy profunda caja de 0,80 metros de ancho y 1 metro de profundidad. Parece que hubo de bordear la ladera Oeste la sierra de la Espina unos 5 kilómetros, e irremediamente en suave descenso tendría que cruzar por el collado de Gamón a 1257 metros de altitud.

En cercano emplazamiento de Biforcus parece tener un topónimo que se originó en tiempos antiguos, *Biforcus* deriva el actual término de *bifurcación*, es decir la ruta se “bifurca” en dos ramales. Ciertamente nos encontramos a la altura de Pousa el Sal o Canto Bobia una dirección Norte desembocando en *Flavionavia* (Pravia) y pasando por Belmonte de Miranda, Grado y Salas. El otro tomaría dirección hacia el Noreste por Proaza a Trubia, *Lucus Asturum* y *Noega* (denominado el Ramal Jovellanista en este trabajo). Así ha quedado documentado en el *Libro Gótico de la Catedral de Oviedo*: .-“... y por Biforcus de Quero...” (Sanz Fuentes, 1995; Sánchez Piñán, Canga Meana, 2009: 61).

En este punto del camino aún se conservan restos de la *summa crusta* que podría haber formado parte de la calzada. Aquí se realizó no hace mucho una excavación cuya información desconocemos, pues el archivo de la misma es inaccesible. Como otras tantas veces ocurre. Traza que al llegar a El Acebo se pierde entre sendas y veredas. Estos sectores enlosados son mencionados por J. Uría Rúa como un el posible *pavimentum* ya que tenemos constancia de remodelaciones del trazado a partir del siglo XVI, no podemos atribuirlos a una primitiva fase constructiva romana sin una intervención arqueológica en su estructura (Uría Rúa, 1971: 477).

ZONA	Pousa el Sal- El Acebo 1200-1280 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,5- 4 metros
	Largo: 100 metros

DESCRIPCIÓN	<p>Se compone el vial de varios tramos intermitentes enlosados, el primer de ellos el peor conservado. Existe un primer tramo de piedras sueltas que constituyeron un manto pedregoso que servía como paso de carruajes y viajeros. Hoy día cubierto por una capa vegetal, apenas deja visibles un grupo de ellas dispersas. Apreciamos que son de tamaño grande e irregular (0,35 x 0,50 metros aproximadamente). No se observa caja que delimite la estructura de este camino en este primer tramo, pues por el lateral izquierdo la propia loma corta el ancho de esta ruta. En este tramo de no más de 20 metros el ancho viario es de 2,7 metros.</p> <p>Más al Norte documentamos el sector de 40 metros. Las piedras que componen este tramo son de tamaño medio, redondeadas en su superficie con sección cuadrada y en algunas partes del sector derecho, se conservan piedras transversales, que delimitan lo que sería el cierre de la vía, ya que hacia el otro lado, como indicamos, es la propia fisonomía de la ladera, la que delimita el camino. El tramo con más empedrado continuo tiene una longitud de 20 metros, mientras que más adelante nos localizamos pequeños tramos de menos de 0,5 metros (a lo largo de medio kilómetro aproximadamente), con las mismas características que los otros sectores aunque mal estado de conservación con la mayoría de las piedras más dislocadas. Estos tramos creemos dado su buen estado de conservación en comparación con otras partes viarias fueron acondicionados posiblemente en tiempos modernos con una superficie pavimentada y buen ancho, apta para tránsito rodado alcanzando los 4 metros de anchura.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>Se localiza al margen derecho una hilera transversal de piedras hincadas para sujetar mejor la pavimentación y evitar deslizamientos, pues la propia ruta se dibuja en una ladera. Estos detalles ponen de manifiesto que se trata de una obra bastante cuidada, aunque en la actualidad ofrece un firme muy irregular por la pronunciada erosión del enlosado y del dislocamiento de muchas piedras. No se advierten huellas del paso de carruajes.</p> <p>En la zona de Val de María, el pavimento se ha descarnado mostrando tres surcos, posibles caminos, siendo difícil discernir el primitivo.</p>
ELEMENTOS ASOCIADOS	<p>Romanos:</p> <p>Medieval:</p>
ASENTAMIENTOS CERCANOS	<p>Prerromanos -Romanos:</p> <p>Medievales: Torre de Motovo</p>
VISIBILIDAD	<p>Prerromanos- Romanos:</p> <p>Medievales:</p>



Fig. 103. Vista de la calzada al paso de la Sierra del Conto desde Piedras Negras

El pavimento en meseta, irregular y con varias sendas sigue dirección hacia el camino terrero oculto bajo una superficie vegetal que toma dirección al collado del Gamón y La Forcada. Aquí se prolonga el trazado viario que no se modifica en composición pero si en anchura oscilando hasta los 5, 25 metros en la curva que bordea por el Oeste el pico de la sierra del Conto.

Al Oeste del paso viario, en el pueblo de Montovo se documenta una fortificación de planta cuadrangular, emplazada en llanura y con cronología Bajo-medieval. Dada su posición se sitúa relativamente cerca de la vía, pero no posee ningún control visual sobre la misma pues está en una cota inferior. Desde la vía principal un sendero desciende desde la Sierra el Contu hasta citado pueblo de Montovo (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 512).

Al Oeste de este camino principal de la Mesa se erigió el castillo de Miranda, sin duda en un punto estratégico de control de la calzada. Fue uno de los castillos roqueros asturianos mejor conservados. El aparejo empleado fue de sillarejo calizo, unido por mortero calcáreo. Se ha identificado la fortaleza como el *Castellum Sancti Petri*, señalado en la donación del Monasterio de San Salvador de Cornellana a la Iglesia y Monasterio de Cluny por el conde Suario y su mujer Enderquina en el año 1122 (García Linares, 1982: 275-295).

Cerca de la sierra de la Verde se halla al Oeste el topónimo Los Castros que nos recuerda la posibilidad de un asentamiento de origen antiguo, previo a la romanización. Es aquí donde se erige la Fuente del Camino fechada a finales de la Edad Moderna, lo que avalaría el uso de la vía al menos desde esa época.

El camino siempre dirección Norte atraviesa la cima de la Campa de los Madeiros por una vía en ocasiones oculta por la vegetación y en otras zonas invadida por arbustos o derrabes. El camino se bifurca hacia el Norte al Alto de Peñas Negras y al Noroeste al pueblo de Llamoso con un marcado trazado de zigzags, similar al documentado en Galicia en la vía desde Astorga a Lugo en el paso por la ladera hacia el río El Bilbay (Estefanía Alvarez, 1960: 25). Se identifican restos de pavimento bordeando la cara Oeste Piedras Negras para cruzar el Alto de Peñas Negras por una horcada hasta la Venta de Porcabezas.

La roca tallada en una trinchera que permite el paso viario y es un modelo recurrente en la construcción de las calzadas romanas. Otro caso lo encontramos en la vía que unía Campo Caso con Picos de Europa, en el sector de Camino del Sellón. En España citamos el caso de en la trinchera de Calahorra a Pamplona, con un entalle de mucha longitud y en el de Italia otro paralelismo se conserva en la vía Consular Campana, entre Capua y Puzol (Moreno Gallo, 2004c: 77,83-85).

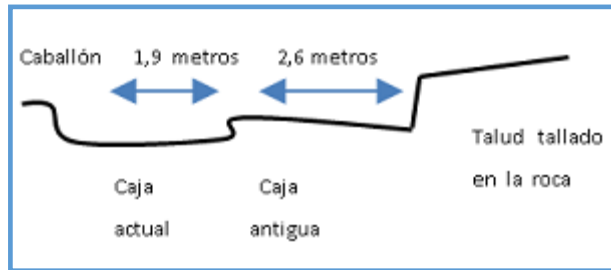


Fig. 104. Perfil en el sector inicial de ascenso de La Forcada a Peñas Negras.

ZONA	La Forcada- Venta Porcabezas 1100-1000 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,8-3,5 metros
	Largo: 1,9 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Camino con restos de enlosado en mal estado de conservación. Documentamos tramos con diversos anchos y composiciones. El tramo desde la Sierra el Conto hasta la Forcada es un pavimento terrero cubierto por una capa vegetal, que en ocasiones enmascara s u caja con el propio suelo de la montaña. La vía se adapta a la sierra ascendiendo y descendiendo de forma pausada y constante. El tramo trabajado se inicia en el ascenso por el lateral oeste hacia Piedras Negras. Localizamos aquí un camino con una marcada trinchera de hasta 2,6 metros. Este camino principal se acompaña por una senda más moderna, ambas de piedras con pavimentos dislocados (0,10x 0,20 metros) y en sectores ocupado por la vegetación disminuyendo la caja viaria. El camino más moderno parece es el que está en un nivel inferior.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Talud definido en el margen derecho excavado en la roca de 0, 4 metros de altura. Mientras que en el margen izquierdo hay un modesto caballón
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales: Torre de Motovo
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

El camino se ciñe por un muro pétreo montado en hueso. El trazado conserva restos de enlosado, parte de la propia vía y parte debido a derrabes consecutivos de la ladera del pico Porcabezas sobre la que se traza la propia vía. El ancho de 3,4 metros se mantiene hasta llegar a la venta de Porcabezas en una curva del camino donde finaliza el muro



Fig. 105. Huella de la vía principal a su paso por la cara Oeste de Piedras Negras (rojo), en una cota inferior el camino a Llamoso (amarillo).



Fig. 106. Vista de la calzada del paso de la Sierra del Conto desde Piedras Negras



Fig. 107. Paso por la horcada del Alto de Peñas Negras



Fig. 108. Llegada al Alto de Peñas Negras por el ascenso desde Porcabezas

Aquí se conserva una venta en estado de semi abandono, ocupada en parte para uso ganadero. Creemos se bordeaba previamente por el Oeste Piedras Negras, aquí sabemos que las modernas excavadoras ampliaron el ancho de la vía destruyendo los restos de la caja existente hasta hace pocos años. Acudimos al vuelo Americano de 1956-57 para intentar recomponer el antiguo aspecto viario antes de la acción de las excavadoras y observamos como el camino actual se ha modificado respecto al antiguo. Actualmente la pista moderna pasa por el Oeste de la venta, quedando el original al Este. El primitivo camino es visible en el vuelo Americano de 1956-57 pasaba por la cara Este de la venta no existiendo otro posible. Esta transformación es idéntica a la ocurrida en la cercana Venta de La Corredoria.

El trazado de paso por la Venta de Porcabezas tenía una longitud de unos 230 metros de un camino terrero con 2 metros de ancho. El sector que conecta la vía antigua al Sur de la venta se ha diseñado y acondicionado recientemente hasta el Norte de Piedras Negras, se vio afectado por la acción de ensanchamiento de la vía y desaparición de la caja primitiva.



Fig. 109. Vista de la vía y venta en Porcabezas. Fotograma de la izquierda del vuelo Americano 1956-57. Imagen de la derecha de la actual vista con la herramienta SIG PAC. La flecha en blanco indica el vial antiguo.



Fig. 110. Paso de la vía por la Venta de Porcabezas



Fig. 111. Camino terrero al paso por La Balbona

La vía bordeaba el collado Balbona por su cara Oeste, a un kilómetro en línea recta desde la Venta de Porcabezas. Últimas investigaciones en el cercano collado de Balbona y Pico el Mouru, al Este de la vía, atribuyen a esta área un posible enclave campamental romano. Las evidencias del entorno así confirman la romanización del territorio. Concretamente se estudia lo que parece un *castra aestiva*, compuesto por dos plantas. De la estructura *A*, se conservan dos lados (Norte y Este), acompañado de taludes y un pequeño foso que muestran similitudes con el prototipo de modelo campamental Alto- imperial. La estructura *B* tiene una planta subcircular, que dista del prototipo romano, pues en ese caso prevalece la adaptación a una orografía abrupta (González Álvarez *et al.*, 2011: 159-168; González Álvarez *et al.*, 2012: 245-267).

De los tres sectores documentados se ha identificado el Mouru *A*, como un campamento romano, mientras que el Mouru *B* (en el sector Balbona), aún debe estudiarse más en profundidad y el Mouru *C* no se ha estudiado aún en esta primera fase de investigación.

La posición de estos recintos respecto a la vía les otorga una visión privilegiada de la misma, estando emplazados a un kilómetro de distancia. Poseían

control directo entre sí y controlaban todo el horizonte, en especial desde el Mouru A, donde se divisaba la vía de la Mesa desde Porcabezas hasta cerca de su paso por Dolia. La confirmación de estos recintos campamentales confirmaría la posibilidad de que esta vía fuera uno de los principales itinerarios de conquista seguido por alguna de las legiones desplegadas de Augusto.

El campamento denominado El Mouru A no ofrece duda alguna sobre su atribución militar, frente a las inseguridades que pueden mantenerse en El Mouru B, cuya planta no reproduce las formas canónicas de las fortificaciones de campaña romanas. No obstante, los paralelos entre ambos parecen favorecer la atribución de ambos a emplazamientos de época Alto- imperial. Se documentaron diversos materiales romanos que confirmarían la presencia romana militar en este lugar como paso de comunicación con la zona central regional y tierras leonesas⁶⁷.

ZONA	La Corredoria- Dolia. 870- 880 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,5- 3 metros
	Largo: 1,5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	En este punto del camino se conservan restos de un antiguo camino que pudieran haber formado parte de la calzada Principal. Existe un primer tramo de piedras sueltas que constituyeron un manto pedregoso de entre 2,5 y 3 metros. Hoy día cubierto por una capa vegetal, apenas deja visibles un grupo de ellas dispersas. Su tamaño medio es de 0,30x 0,40 metros aproximadamente. No apreciamos caja que delimite la estructura de este camino, pues por el lateral izquierdo, el desnivel de la propia loma corta el camino, al igual que el sector anterior de la Sierra el Contu. En el sector derecho la ladera fue trabajada para dejar hueco al ancho de la vía, es decir que el propio talud verticalizado de 2,5 metros sirve de límite viario.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Acera lateral a lo largo de los primeros 800 metros dirección Sur desde Dolia en el sector Oeste límite con el valle. Bloques grandes (0,50x 0,35 metros), a modo de contención. Modelo a modo de “ <i>marginis o crepide</i> ” igual que el conservado en la vía de Casas de la Reina a Llerena (Badajoz) (Mélida y Alinari, 1927: 96-97). La propia ladera del sector Este, indica que este tramo necesitó una intervención en la propia falda, para hacer espacio al paso viario. El talud tiene unos 2,5 metros de altura y hace de límite de la caja.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro San Martín de Ondes
	Medievales: Torre de Motovo
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

⁶⁷ Martínez Hernández, 2014. El Mouru: Castrametación en la vía de la Mesa (Belmonte de Miranda/Grao, Asturias). Conferencia presentada en Las Guerras Astur-Cántabras: I Encuentro arqueológico de Gijón. 3 de Octubre de 2014.

La vía dirección Norte comenzaba el descenso por Fonfría hacia La Corredoria. Este sector tiene un ancho de hasta 3,5 kilómetros. El pavimento es de pista compactada recientemente, con la marca del constante tráfico rodado.

En La Corredoria encontramos una venta homónima, en lado Oeste de la Loma del Mouro. El topónimo Corredoria, como ya hemos indicado reiteradas veces, hace sin duda referencia a una calzada antigua. Encontramos por ejemplo otro topónimo idéntico en el barrio de La Corredoria, en Oviedo, por donde pudo existir una ruta romana que hacia el Norte se dirigía a *Lucus Asturum* desde la capital transmontana.



Fig. 112. Restos de calzada al Norte de La Corredoria. Al fondo el Collao Balbona

En los últimos años también se han descubierto otros campamentos romanos, a los cuales dedicamos un capítulo en este trabajo. Uno de ellos en las montañas del territorio afectado por el *Bellum Asturicum* (Camino Mayor *et al.*, 2008: 93-109; Menéndez Blanco *et al.*, 2011a: 145-165), lo que pone de actualidad una vieja idea ampliamente desarrollada en la historiografía regional sobre la conquista del territorio denominado por los romanos como la *Asturia transmontana* (Maya González, 1989: 82-90; Fernández Ochoa y Morillo, 2002: 384- 385; Santos Yanguas, 2006: 25).

En el área de La Corredoria se documenta un tramo empedrado que conducía a Dolia. Se conserva en buen estado dado que la vía empleada, hoy día asfaltada, circula al Oeste de este tramo empedrado.



Fig. 113. Detalle del bordillo lateral



Fig. 114. Restos de calzada a la salida de Dolia por el Sur

Al Oeste del camino localizamos un castro a menos de 2 kilómetros. El castro de Ondes se emplaza sin visibilidad sobre la ruta, pues en una cota inferior teniendo control sobre el cauce del Pigüeña. Se componía de dos fosos excavados en la roca y un contrafoso, y aprovechaba las pendientes de la propia ladera. En el interior se localizan varios derrumbes (Fernández Mier, 1996: 146). Este castro poseía visibilidad directa con el castro de Vigaña a la otra orilla del Pigüeña y una torre protegida por varios fosos que controlaba el cauce al igual que el citado castro de Ondes (Fanjul Peraza, 2004: 159). Al Norte se conserva el topónimo de Carreirigos, quizá asociado al camino mencionado que daba acceso a este poblado desde la vía principal de la Mesa. Este topónimo nos recuerda a la denominada “La Carreiriega de los Gallegos”, asociada a las comunicaciones en la antigüedad en el concejo de Allande.

Conjeturamos el camino por el paisaje de praderías que llega al concejo de Proaza, por el Alto de Santiago hacia Dolia. Es en este lugar del Alto de Santiago donde se identifican restos constructivos, pertenecientes a tres edificaciones y una cuarta construcción difícil de identificar. Su enclave está próximo al camino aquí descrito denominado como el Camino Francés según las fuentes medievales. Las construcciones mencionadas están totalmente arrasadas, lo cual no ayuda a profundizar en su estudio. La ermita de Santiago aquí emplazada se cita en la documentación Bajo Medieval, lo cual podría ponerse en relación cronológicamente con las edificaciones anteriormente mencionadas (Fernández de Miranda, 1993).

Sector 3- Dolia-Grado

Esta última etapa desde Dolia a Grado tiene una longitud de alrededor de 14 kilómetros, de los cuales gran parte se han acondicionado recientemente para el tránsito actual. Desde Dolia en el concejo de Belmonte de Miranda localizamos el cercano emplazamiento de Pico Castiechu, donde se documenta en época Alto-medieval una fortificación que controlaba el valle del Pigüeña. Sabemos que en el año 1164 Fernando II donó al Monasterio de Santa María de Lapedo el castillo de Miranda de Belmonte, aunque desafortunadamente no se conservan estructuras del mismo. Ha sido clasificado como una fortificación en altura de pequeñas dimensiones que formó parte del conjunto de fortificaciones medievales que se han localizado jalonando esta ruta (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 510).

El camino prosigue dirección Norte atravesando el pueblo de Dolia



Fig. 115. Trazado Fossilizado al paso del Pico Matacaleao

por carretera asfaltada (antiguamente enlosado), prolongando su dirección hacia el tramo anteriormente descrito. El camino continuaba asfaltado por donde hoy va la carretera que conduce a Los Lodos. El tramo hasta Las Cruces ha de realizarse por la propia carretera superpuesta sobre el primitivo camino.

El vial se prolonga asfaltado hasta la zona del Llanón del Recuerdo. En este lugar, el camino se muestra fosilizado en la ladera, donde justo en el lugar donde se cruza la carretera local con el límite divisorio del concejo, se visualiza el camino que circula paralelo en una cota superior a la carretera, con el trazado similar entre la carretera y el pico Matacaleao.



Fig. 116. Camino fosilizado en el ascenso del pico Matacaleao, al fondo.



Fig. 117. Vista de la vía cerca de la bifurcación con la carretera GR-101.



Fig. 118. Vista de la calzada enlosada en la zona de La Cruz

El camino circula por el concejo de Grado y en el momento que cruza el concejo de Belmonte de Miranda en la zona alta de La Segada, tiende a separarse algo más de la carretera, unos 200 metros al Oeste por la zona de Las Veigas, dirigiéndose dirección Noroeste hasta confluir nuevamente con la carretera principal en Grado, en la zona de La Venta Nueva y la cara Noroeste de Pico Mirayo.

Este tramo viario conserva restos de empedrado a lo largo de 700 metros dirección Sur desde Pico Mirayo. El estado de la vía está muy deteriorado por el paso rodado a cabañas ganaderas cercanas.

También observamos el trazo difuminado de dos caminos en la ladera Oeste del pico Mirayo. Son estos dos ejes más directos que el propuesto anteriormente por el sector de Las Veigas. Y aunque están fosilizados y no muestran ninguna característica constructiva, podrían estar también asociados al paso viario en dirección a la Venta de Las Cruces.

ZONA	Oeste Pico Mirayo- 680-800 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho 2,8- 3,3 metros
	Largo: 700 metros
DESCRIPCIÓN	Camino acondicionado con grava que rellena la superficie terrera en las zonas carentes del enlosado. Los tramos visibles muestran una composición de superficie de cantos rodados de tamaños pequeños (0,05x 0,10 metros). El camino se encuentra separado por 0,50 metros en el sector central donde ha nacido una capa vegetal que deja oculto este sector, a ambos lados de dicho tramo central hay dos tramos de 1-1,2 metros de ancho aproximadamente. Observamos como el ancho viario se ensancha en la única curva marcada que nos encontramos en el camino, siendo el resto del trazado bastante rectilíneo.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Diversos materiales en la superficie viaria
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales: Venta Las Cruces, zona batalla Los Lodos

La toponimia relacionada con Venta está presente en todo el sector norte del área vía dirección Grado, en nombres como La Ventona, Venta Moutas, Venta Los Lodos, Ventanueva o La Venta Las Cruces.

Desde la Venta Las Cruces el vial podría dirigirse a Los Lodos por la carretera, conservándose un sector

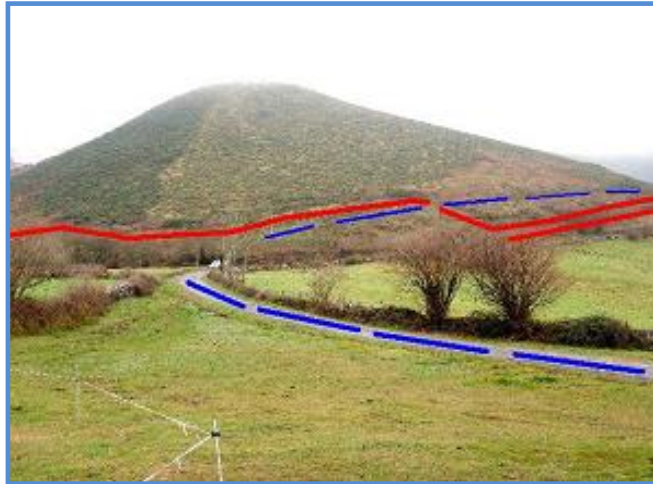


Fig. 119. Trazados propuestos del paso por el pico Mirayo

enlosado, tal y como confirma J. Uría Rúa en el paraje de “La Campina”; vestigios eliminados según los vecinos en fechas no muy lejanas durante el acondicionamiento de la misma. Este autor fue el primero en identificar la vía en 1918, a partir de un documento conservado en el Monasterio de Lapedo fechado en el siglo XII. En él se establece uno de los límites jurisdiccionales del mismo.- “... *per illam viam de illos lutos*”, junto a otros términos de este tramo de la calzada. J. Uría Rúa reduce el término *Lutos* al actual Los Lodos (Floriano Cumbreño, 1960: 61-63; Uría Rúa, 1971: 479).

Sobre el cercano Monasterio de Lapedo, G. M. Jovellanos y Ramírez dedica unas palabras en sus *Diarios* acerca del posible origen romano de la zona. No tenía duda de que el nombre Lapedo se asociaba al latín *lapidoso*, *lapidum*, relacionado con piedra y por tanto con las espléndidas montañas de la zona. En conclusión G. M. Jovellanos y Ramírez creía que esta zona parecía haber tenido una clara ocupación romana aunque desconocía en que siglos (Jovellanos y Ramírez, 1948: 217).

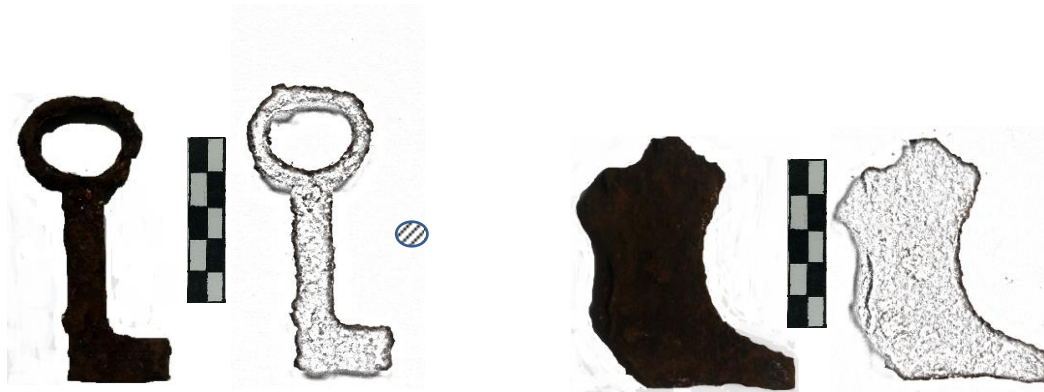
Por otro lado en Los Lodos se conserva una antigua venta y J. Uría Rúa coincide con C. Sánchez Albornoz, en ubicar la famosa batalla de Lutos, batalla donde el Rey Alfonso II El Casto derrotó a Abd-el-Malik en el año 794 (Uría Rúa, 1971: 469-515; Sánchez Albornoz, 1972a: 112-127; García Fernández, Fernández Bernaldo de Quirós, 1976; Fernández Riestra, Fanjul Peraza, Fernández Menéndez, 2013: 33-56).

No lejos de Los Lodos se emplaza el pueblo de Cubia. En la cueva del Palagón se tienen noticias de haber sido localizadas inhumaciones, restos de un hacha y botones perforados. Además en la zona de La Vega y Xonceu se documentaron hendidores fechados en el Paleolítico Medio (Musteriense). Estos hallazgos serían una evidencia más para afianzar la teoría de que quizá esta ruta existiera en fases previas a la romanización (Estrada García, 1999: 315).

Asociado al paso viario por el entorno del pico Mirayo a Los Lodos, un vecino local nos ha facilitado un conjunto materiales encontrados en la vía de la Mesa a lo largo de varios años transitando ese camino. Dada la descontextualización no podemos indicar la zona exacta del hallazgo. El conjunto material se compone por 3 herraduras, 2 hojas de hoces, un gatillo, una clavija campamental, una llave, un fragmento de una posible espuela y un fragmento de lo que parece un clavo en hierro.

El camino desde este el pico Mirayo en dirección al pueblo de Los Lodos lugar se dirige por la carretera a Las Cruces hacia la zona Sur de Los Lodos. Aquí se recupera nuevamente el vial, en la zona occidental del cartel informativo de la entrada de dicho pueblo. Este camino está cegado siendo impracticable su tránsito, parece que bordea por la cara Este el pico anexo al pueblo de Los Lodos, mientras que la carretera lo hace por el Oeste, confluyendo ambas en el sector Norte de dicho pico. Este camino ha quedado cegado en la sección más próxima a Los Lodos, y ligeramente algo mejor en la zona de La Cabaña, aunque muestra restos del empedrado que formaran parte de su primitiva superficie.

ZONA	Los Lodos- La Cabaña 580-590 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1-1,2? metros
	Largo: 600 metros
DESCRIPCIÓN	Camino impracticable cubierto por la vegetación y derrabes que han anulado parte del ancho de la primitiva calzada. Muestra restos dispersos de enlosado de tamaño grande (0,20x 0,40 metros). El camino hubo de estar en su totalidad pavimentado, y posiblemente bajo la vegetación existan más tramos enlosados que los escasamente visibles.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Sangradera transversal en la zona más cercana a La Cabaña. Se compone por dos hileras de piedras rectangulares (0,10 x 0,20 metros), y la sección interna colmatada.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medievales:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos - Romanos:
	Medievales: Batalla de Los Lodos, Venta de Los Lodos
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Venta de Los Lodos



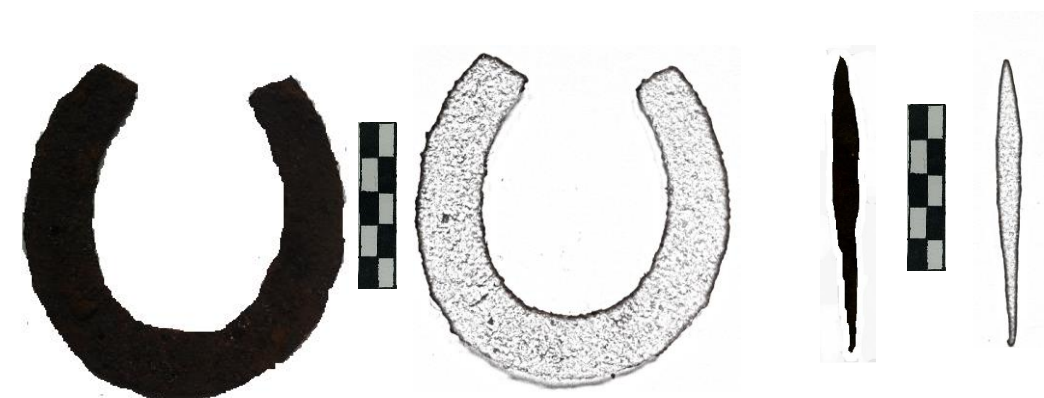
LL-1. Llave

LL-2. Posible fragmento de un gatillo



LL-3. Hoja de hoz

LL-4. Fragmento de espuela



LL-5. Herradura

LL-6. Clavija de tienda campamental

Fig. 120. Materiales descontextualizados localizados en la vía dela Mesa en el entorno del Picu Mirayo

En el entorno de La Cabaña se cruzan pues el vial antiguo tiende al Oeste discurriendo en unan cota superior a la carretera. En una pendiente suave de 1 % bordearía la zona de la venta, y se cuza nuevamente con la carretera discurriendo ahora a su margen derecho hasta confluir definitivamente en El Capítulo.

El tramo antiguo desde El Capítulo a La Fuexa se quedó oculto por el actual paso asfaltado. En La Fuexa es donde se conserva el topónimo de “Carral Mayor”, el cual sin duda hace referencia a la antigua toponimia latina asociada a redes viarias. Además, aquí el talud occidental corta los restos existentes de la caja de la vía justo en el sector más oriental de La Fuexa, que se muestra con un ancho de 0,5 metros.



Fig. 121. Sangradera o desagüe de la vía de Lodos a la Cabaña en las proximidades de la carretera GR- 101



Fig. 122. Vía terrera con el talud lateral trabajado entre la Cabaña y Carafigal



En este punto creemos que deberíamos dirigirnos a Moutas por la carretera, pues no localizamos otro posible recorrido para acercarnos a la Venta de Moutas, una de las mejor conservadas del camino. Hacia el Norte se prolonga un ramal hasta Cabruñana y al Oeste otro hacia la sierra de Moutas, pero el ramal de Grado proseguiría dirección Noreste. La vía pudo conducirse dirección hacia El Putril, donde a mano derecha el camino nos llevará por las casas de La Llanga. El cercano lugar de Santa Cristina aparece mencionado en la documentación medieval del siglo XI, haciendo referencia a una capilla fechada en siglos alto- medievales. Hasta no hace muchos años parece que aún se apreciaban piedras que pudieran pertenecer a una ruta antigua que conducía hacia esta dirección, aunque desafortunadamente ha desaparecido en su mayor parte y el tráfico rodado ha dejado los escasos restos visibles en un estado pésimo.

Creemos que para llegar a Grado, el camino asfaltado hoy día podría sustituir al antiguo que tomaba dirección en descenso por la sierra del Xorro quizá llaneando hacia Picalgallo y Sur de Grado. Al Este de El Xorro en la ladera Oeste del Picu Caborno se documenta la torre de en Villanueva, fechada en el siglo XIII d. C. Se

compone de un cuerpo rectangular y una torre cuadrada con cinco pisos con saeteras y matacanes.

La mayor parte de su recorrido sería una vía terrena sin calzada, pero en zonas puntuales de humedades, erosión, pendientes o lodazal, se solventó, con tramos de enlosados con generoso ancho, vagamente conservados hoy día. En general esta vía discurre por zonas elevadas con buena visibilidad, evitando los puntos ciegos y los pasos de posiciones dominantes, poseyendo un trazado estratégico, que cumple los requisitos tácticos del ejército romano. Las pendientes son suaves y se adaptan al terreno teniendo un desnivel máximo de aproximadamente un 6% (Campbell, 1994).



Fig. 125. Detalle del camino entre Santa Cristina y Moutas

Ramales

V. 1- Ramal al Santuario del Fresno desde Moutas

Desde la citada venta de Moutas se documenta un camino hacia el Norte que comunicaba con Cabruñana. Desde la bifurcación con el camino que se dirige a Grado, la vía hubo de tomar dirección Noroeste bordeando en las mismas cotas en las que veníamos desde La Fuexa (550-560 metros) en el pico Las Peruyales y descendiendo en una cota inferior el pico Aguilera en su cara Oeste, a unos 500 metros. Seguimos por el mismo camino a Alvaré. Todo el trazado es una senda acondicionada para tráfico rodado con un ancho de 2,5 metros que visiblemente no conserva nada de su posible primitivo trazado, pareciendo más bien acondicionada en tiempos modernos. Desde Alvaré tomamos la carretera local que nos dirige a El

Fresno, donde se emplazase el Santuario del Fresno desde el siglo XVI (Fernández Álvarez, 1990: 137-138). A este lugar llegaba el Camino del Interior a Santiago (Argüelles Rodríguez, 2013: 33-56). Desde ahí dirección Norte se llegaría a Cabruñana, donde ya hemos citado la existencia de un paso antiguo, el camino que provenía desde la capital transmontana (*Lucus Asturum*).

No tenemos evidencias físicas que confirmen este trazado, así pues no es un itinerario concluyente, si bien parece el más óptimo y directo para comunicar estos enclaves destacados del entorno. Próximos a Cabruñana se documenta una intensa ocupación humana desde tiempos prehistórico, destacando en cronologías antiguas el citado puente de Casas del Puente que forzosamente tuvo que dar lugar a una red viaria temprana. Por un lado, comunicaba este lugar con el vial que en estos párrafos describimos (dirección Sur- Norte) y por otro lado estaba comunicado con la vía Este- Oeste, punto de paso de la vía que desde Lugo de Llanera se dirigía por Doriga hacia el occidente de la región hasta Lugo. En Cabruñana se documentó una malatería y un templo religioso ambos con cronologías medievales y por otro lado, el propio topónimo Cabruñana posee sufijo – *ana* latino. Además en El Fresno se conserva el castro de La Caridad, donde se localizaron acuñaciones romanas que serían un aval más para justificar la romanización de estos territorios (Fernández Ochoa, 1977: 160; Requejo Pagés, 2005b: 329-334).

V. 2- Ramal del Norte de la sierra del Pedroiro a Moutas

Este camino comunicaba la zona de la sierra del Pedroiro, al Norte de Belmonte con el pueblo de Moutas. Quizá esta vía que desde Moutas conectaba con la vía principal de la Mesa en su conexión Sur desde cerca de pueblo de Pumarada, pudiera haber tenido algún enlace con Belmonte y la vía vaqueira descrita en páginas anteriores. Ambas localidades distan menos de 15 kilómetros, bordeado la sierra de Pedroiro por la cara Norte. No lejos de esta zona, en la citada sierra del Pedroiro se documentaron varias piezas talladas en el Paleolítico Inferior (González y Fernández Valles, 1951: 153-171).

Este camino tiene una longitud de 80 metros. Es interesante porque conserva un tramo empedrado en muy buen estado que nos ha ayudado a intuir el paso viario entre Moutas y la zona Norte de la Sierra del Pedroiro, en el entorno de Cutiellos. Parece que desde el lugar de Moutas paso principal de la vía de la Mesa, un ramal tomaba dirección al Noroeste ascendiendo por la cara Sur del pico las Peryuales para descenderlo por su cara Oeste hasta el pueblo de Cutiellos. Este camino desaparece en la zona del Buscón, pero el resto de la vía conserva en algunos tramos una caja angosta y profunda de casi 1 metro. Se acompaña algún derrabe motivo por el que el vial se estrecha. A ello se acompaña el tramo empedrado citado anteriormente al Este del pueblo de Cutiellos. Desde aquí parece que pudo dirigirse hacia Pumarada donde como ya hemos dicho se pierde el rastro del camino.

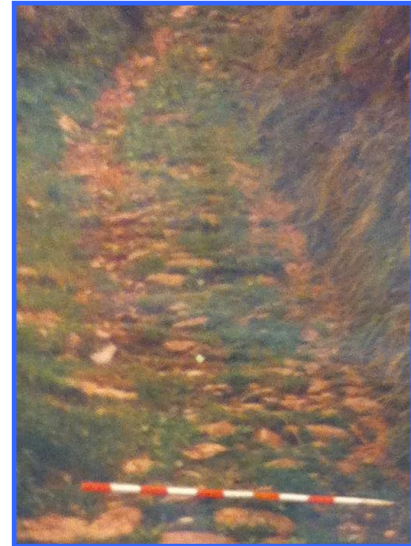


Fig. 126. Restos de calzada en Cutiellos. Fotografía de Carta arqueológica de Belmonte de Miranda N° 87

En camino empedrado tiene un 1 metro de ancho aproximadamente y se forma por piedras de diversos tamaños, a modo de cantos rodados. Se posicionan de forma ordenada y se conservan en su posición primitiva. Estas piedras conseguían una capa superficial lisa y regular, muy cómoda para transitar este tramo con ligera pendiente. Se localiza además un lateral con caja hundida mientras que al otro lateral era la propia ladera de la sierra la que condicionaba en ancho viario.

ZONA	Cutiellos 200- 220 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1- 1,1 metros
	Largo: 80 metros
DESCRIPCIÓN	Se documenta un tramo en muy buen estado de conservación. El camino queda delimitado por una caja de 0,75 metros de profundidad en el sector Sureste, mientras que en el opuesto es el propio desnivel de la ladera quien delimita el propio ancho viario. Este tramo quizá fuera empedrado porque tiene pendiente y este enlosado facilitaría el tránsito. Las piedras que componen el pavimento enlosado son de tamaño pequeño y mediano (0,10x 0,15 metros y 0,20x 0,30 metros aprox.). Se conservan en su posición original y muestran una superficie muy regular bajo una capa terrera
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Caja hundida (0,30 metros) a lo largo del sector de Cutiellos a Moutas.

ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

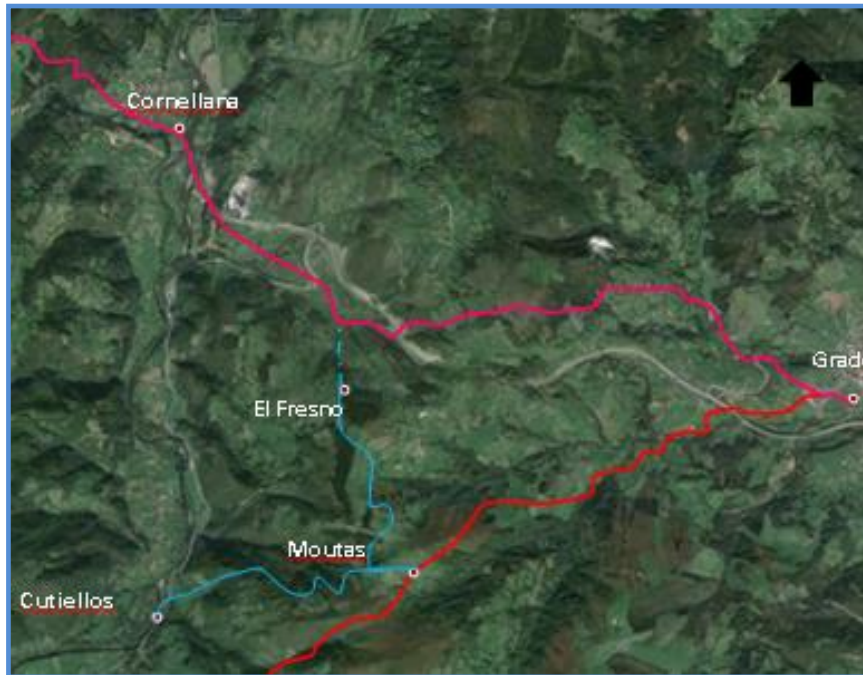


Fig. 127. Mapa con vía de la Mesa (rojo) y vía de Lugo de Llanera a Lugo (rosa) a su paso por Grado. En azul los ramales de Moutas al Santuario del Fresno y la Sierra del Pedroiro.

V. 3 Ramal Jovellanista o Camín Francés: Desde la Sierra del Conto hacia Lucus Asturum y Gigia

Conocemos la existencia de un ramal de vía de la Mesa que iría hacia la capital transmontana de *Lucus Asturum* hasta *Gigia*. Creemos que este ramal se originaba en la Sierra del Conto tomando dirección Este hacia Las Regueras y *Lucus Asturum*. Es en el concejo de Las Regueras donde confluye con la ruta con la que desde la capital transmontana se dirigía al Oeste hacia *Lucus Augusti*. La hemos denominado “la Ruta Jovellanista” pues es descrita en los diarios de G. M. Jovellanos y Ramírez del año 1792, aunque también se la conoce como el Camino Francés (Jovellanos y Ramírez, 1953: 282).

Es una vía de difícil descripción pues en muchas ocasiones el trazado propuesto por los diversos investigadores que la han estudiado, no concuerda en su totalidad (Fernández Ochoa, 1982:48; Uría Ríu, 1989: 97; Ríos González, García de Castro Valdés, 1996). El motivo puede estar en relación a que tal y como constatamos en las prospecciones hemos documentado muchos ramales, atajos y tramos enmascarados, cubiertos por la propia vegetación del entorno, lo cual hace que se planteen diversas propuestas según cada autor.

En la división geográfica entre Somiedo y Teverga desde la ruta principal de la Mesa nacía una bifurcación al Este por la sierra de la Llomba, desde el Cabezo, descendiendo por un camino terrero de 2 metros de ancho al lugar de la Vega de Vicenturo (topónimo que se ha puesto en relación con la IV Centuria romana, que estuvo por esta la zona). Desde aquí el mismo vial ascendería por un camino algo más estrecho (1,8 metros), sin ningún empedrado visible hacia el Alto de Santa Cristina y el puerto de Marabio, donde se emplazó una venta, hoy día visible.

A continuación, localizamos dirección El Cabezo hasta el Alto de Santa Cristina, pasado Vicenturo, de un tramo de unos 200 metros. El sector Sur en mejor estado que el norteño, aunque desdibujado en parte, cubierto por la maleza y con sectores con derrabes, parece ser un camino con composición pétreo que conserva unos 2,5 metros de ancho y una distancia de 1,5 kilómetros. Son piedras de tamaño bastante pequeño, muy dispersas en muy mal estado de conservación, que solamente nos confirman que anteriormente a esta fecha hubo de estar empedrado. Desafortunadamente tenemos noticias por la gente local que este camino fue acondicionado en su sector septentrional con una excavadora y ensanchado para permitir el paso de vehículos de motor de un camino que provendría desde el puerto de Marabio, por lo que si diseño original se vio modificado en fechas actuales.

Tememos constancia de la denuncia realizada por la destrucción de este tramo por el estudioso de caminos históricos en la región B. Canga Meana con se confirma la actuación de acondicionamiento con fotografías de la situación antigua de la vía y la actual hoy día visible (Canga Meana, 1995).

Este sector que forma parte del ramal conocido como “Camín Francés” y es citado por J. Uría Ríu en sus descripciones indicando los ramales existentes en la vía de la Mesa: .-“*un espinazo del que parten hacia ambos lados, en diferentes puntos del camino otros trazados secundarios*”, citando la que se dirigía a Teverga, la que iba a Santa Cristina, y la que desde Cuevallagar se unía con el concejo de Yernes y Tameza (Uría Ríu, 1971: 500-504).

Al Sur del Alto de Santa Cristina en el cordal de la Granda se ha documentado el denominado Carrilón de los Moros, pues se cree que fuera un “carril” hecho por los moros (García Arias, 1993). Con visibilidad directa sobre el inmediato collado de Pando, y en el paso de la ruta que venimos describiendo. Se observa una zanja en el sector Suroeste de 80 metros. Presenta una colmatación en algunos sectores, teniendo de media 3 metros de profundidad.

No se muestra ningún indicio de ocupación antrópica y en las cartas arqueológicas del concejo no se registra como un castro, aunque J. M. González y Fernández Valles lo incluyó en su catálogo de castros asturianos, y posteriores investigadores como M. Fernández Mier o J. M. Fernández Hevia confirman dicho castro aunque discrepan sobre su emplazamiento. En vez de en el



Fig. 128. Lateral de contención en el sector Oeste de la Laguna de Tambaisna.

collado de la Granda, estaría ubicado en el collado de Pando (González y Fernández Valles, 1978: 206; Fernández Mier, Fernández Hevia, 1998: 91-108).

Continuaría según descripciones de G. M. Jovellanos y Ramírez por el Pláganu y luego la laguna de Tambaisna, donde se conservan diversos túmulos prehistóricos. Es en este tramo donde se localiza el ancho máximo viario con 4,7 metros. A lo largo de unos 100 metros se localizan unos bloques pétreos de grandes dimensiones que jalonan en este tramo el camino a modo de contención viaria en

una zona de alta montaña que alcanza casi un 2,5% de desnivel. Diseño similar de contención al documentado en el sector de Dolia a La Corredoria en esta misma vía.

Parece probable que la vía se trazase sobre un camino prehistórico pues hay una evidencia de elementos tumulares que jalonan el trazado: túmulos de Sograndio, túmulo de Tambaisna o los de Lagos de La Barrera⁶⁸.

Entraba en el concejo de Proaza por el Alto de Santiago, donde existió una capilla bautizada como Santiago de la Roza, de la cual solo se conserva su planta⁶⁹. Es significativo el nombre dado a este camino “Camín Francés”, así como la veneración a Santiago en esta ermita ya citada en la documentación medieval. Todo ello avalaría la posibilidad de proponer un uso a este camino con fines religiosos al menos desde la Edad Media, aunque como hemos conjeturado quizá la primitiva vía existiera desde tiempos prehistóricos.

Desde el lugar del Alto de Santiago el camino terrero prolongación de los restos viarios localizados en la laguna de Tambaisna, nos conduce en descenso por La Barreda donde en el lateral derecho pegado a la vía se localiza los citados túmulos. En el extremo oriental de los Lagos de la Barrera se encuentra la divisoria con Proaza y el concejo por el que se dibuja el trazado, Yernes y Tameza. El trecho viario desde el Alto de Santiago a este lugar es de aproximadamente 2,1 kilómetros

El trazado parece que pudo continuar por el Cantu la Frecha, topónimo que hace referencia a un terreno “roto” derivado del latín *fractam*: quiebras o estrechamientos en la orografía. Ello unido a Cantu, indica que era una zona elevada del terreno en una cima donde convergían dos laderas. El camino en este tramo es de tierra apisonada llegando a tener un ancho de 4 metros.

⁶⁸ Referente a citados conjuntos tumulares consultar en Ríos González, 1994. “Fichas N° 21, 15, 14: “Túmulo del monte Culuonda, Túmulo y material lítico de la laguna de La Tamaisna, Túmulos de Llagos de La Barrera”. *Carta Arqueológica del concejo de Yernes y Tameza*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

⁶⁹ Referente a la ermita y los restos hallados consultar en Ríos González, 1994. “Ficha N° 10: Restos constructivos del alto de Santiago”. *Carta Arqueológica del concejo de Yernes y Tameza*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

Confirmamos la descripción de la ruta de G. M. Jovellanos y Ramírez gracias a escasos restos de calzada que hoy día aún se pueden ver en San Bartuelo una vez pasado el puerto de Bandujo, donde existía un camino al pueblo de Bandujo (Jovellanos y Ramírez, 1953: 221).

La vía hubo de dirigirse justo en las proximidades de una capilla dedicada a San Bartolomé de los Acebos. Dados los escasos restos desconocemos si quizá este tramo pudo haber estado totalmente empedrado.

ZONA	Iglesia de San Bartuelo o Bartolomé de los Acebos, 970 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3,3 metros
	Largo: 5 metros
DESCRIPCIÓN	Al lado de la capilla dedicada a San Bartolomé de los Acebos, se encuentra un conjunto de piedras pequeñas alineadas de tamaño regular (0,15 x 0,20 metros) hincadas a modo de límite de vía. Se encuentran en muy mal estado y la mayor parte están dislocadas. Quedan ocultas bajo la vegetación, y apenas son visibles, pero parece que éstas pudieran delimitar el perfil lateral de esta ruta, es decir parecen formar parte de la caja. Desconocemos si quizá este tramo pudo haber estado totalmente empedrado.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Hilera hincada de piedras transversales a modo de lateral de caja. Forma alargada y estrecha. Estado de conservación muy malo. Posiblemente el ancho de vía es mayor tal y como documentamos en otros tramos, piedras y arbustos intrusivos han comido espacio a la propia vía. Similar en composición al tramo de Dolia a La Corredoria , ya citado.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro Peña Constancio, Carangas.
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Desde San Bartuelo la dirección óptima de la vía sería en a Cuevallagar y el Alto la Cruz, donde en algunos puntos del camino se pueden ver restos en los laterales de una moderna calzada. Este trazado nos dirigirá a la malatería medieval que se emplazó en Linares y posiblemente desde aquí se



Fig. 129. Trazado de la ruta en el Alto de la Cruz

penetraba en el concejo de Oviedo por un ramal Norte por la sierra de Buanga hacia Perlavía (topónimo “*por la vía*”), topónimo muy revelador indicador quizá de la existencia de una antigua calzada de antigua.

En el lugar de Cuevallagar se documenta una bifurcación hacia el Este pasando por el Alto de Sograndio del camino que va de Proaza y Villamejín, que describimos en páginas siguientes. También en Linares existe una bifurcación hacia el Norte del camino que conectaba con Sama de Grado y Perlavía y hacia el Este a Castañedo del Monte y Trubia.

En el entorno de San Andrés se cataloga la Castiellu Peña de Guanga, con visibilidad sobre el territorio de Perlavía y Sama de Grado. Este castro a 400 metros de altitud. Aunque pertenece al concejo de Oviedo, se encuentra en la entrada del valle central de Santo Adriano cerca de la zona límite que en documentación de Alfonso III, en el año 891 atribuye a esta comarca en su zona Norte. La relevancia de este enclave durante el medievo se confirma con la amplio elenco de citas recogidas, entre las que recopilamos alguna: .- “*usque in illo rego qui discurrit de Buanga*” (Floriano Cumbreño, 1950: 329); .- “*Gundissalvo Pelaiz sedente in castro Boanga*”, .- “*...ilia villa pernominata Perlio que es in alfoce de Buanga*” (Floriano Llorente, 1991: 307-308); o .- “*Fernando Velaz principante Tinegio et tenente Buanga et Pruaza*” (García Larragueta, 1962: 465). Este emplazamiento tiene una posición estratégica, con un origen incierto pero al menos documentada su ocupación hasta la Edad Media, en la que está bajo el control señorial del Conde Gonzalo Peláez. Parece que esta fortaleza se emplaza sobre antiguas estructuras castreñas. Se registró un conjunto de trozos de cerámica romana, y otros altomedievales. En concreto varias tégulas y ladrillos, cerámicas de pasta roja fina y con restos de desgrasantes (Fernández Conde, Pedregal Montes, 1998: 141).

El castillo de Buanga emerge como un dispositivo de control administrativo y señorial en un territorio puesto en relación con la guerra entre el conde Gonzalo Peláez con el rey Alfonso VII de León, durante los años 1132- 1138 tal y como se recoge en las fuentes medievales (Floriano Llorente, 1968: 305- 307; Fernández Conde, Fernández Fernández, 2010: 35-67).

La ocupación de este territorio se ve influenciada por poblamientos anteriores como el castro de Serandi, castro del Arbeyal, el Picu les Pedreres de Labarejos o el castro Constante. Nacerán los primeros poblados en pequeños valles encajonados a cierta altura casi siempre distantes de la vega del Trubia en especial desde los siglos VIII- IX (Muñíz López, 2012: 89). Este desarrollo territorial deberá afectar a la red viaria existente en ese momento, dando continuidad a su uso, ampliando diversos ramales de acceso a las nuevas villas y acondicionando viejos viarios.

El castillo se muestra como un lugar de control espacial pues está situado en la confluencia de los valles fluviales de Sama- Perlavía y el de Trubia y también tendría fácil acceso al Camino Real de la Mesa. Sería un acceso cómodo a través de sus ramales para comunicar este lugar con el centro ovetense.

El sistema de defensa realizado en mampostería se compone por un talud de forma pseudo- anular. Pudieron existir estructuras murarías no visibles hoy día. Se observan en el interior evidencias de algunas estructuras en piedra, aunque el material principal debió ser la madera. Se asocia directamente al antiguo ramal del Camino Real de la Mesa, pues se emplaza a los pies del mismo⁷⁰. No se relaciona este lugar con el amplio control vial, pues se emplazaba a los pies de la ruta solo visualizando una pequeña parte de la misma. Posiblemente buscaba una amplitud de recursos agropecuarios y facilidades en la comunicación. Se asocia con el Castillo de Cabrera al Este y al Oeste el de Coalla, asociado a su vez este último con el Picu Castiello, catalogado por J. M González y Fernández Valles. En los tres se documentan monedas, cerámicas y objetos de plata y hierro de cronologías medievales. Apenas quedan huellas de la atalaya y su cronología oscila entre los siglos XIII- XIV (Fernández de Miranda, 1982: 101-102).

El citado Picu Castiello se localizó mediante las encuestas orales, a un kilómetro desde La Peña l' Castiello de Buanga. Se registraron en este lugar de varias estructuras de aterrazamiento, y muros de mampostería en seco con dos

⁷⁰ Gutiérrez González, 1995. Citado autor ha descrito 16 puestos de control similares a éste, en el territorio de antiguo reino de León. Estructuras sencillas, semejantes a ésta descrita, que se sitúan entre los ss. IX- XIV.

hiladas exteriores y relleno desordenado. Quizá se pudiera ponerse en relación dada su cercanía, con el citado Castillo de Buanga, con el que posee conexión visual directa. No se descarta la idea de una conexión entre el lugar central, tal y como el Castillo de Buanga, y este enclave para el control vial y de impuestos⁷¹.

Al Oeste de Perlavía se encuentra el pueblo de Trasmuria otro topónimo que se podría poner en relación con alguna antigua construcción y, al Sur de dicho pueblo se encuentra La Corredoria, ya citada en varias ocasiones. Topónimo puesto en relación con el trazado de antiguas calzadas, coincidiendo siempre la existencia de un antiguo camino donde se asocia dicho nombre.

Dada la cercanía a este emplazamiento de Buanga con el hallazgo del tesorillo de Chapipi, en Lasniellas, podemos asociarlo al uso más antiguo de esta vía pues se documentaron a principios del siglo XX 16 monedas romano-bizantinas de oro fechadas entre los siglos IV- V d. C.. En estos siglos se cree pudo realizarse la ocultación, junto con un anillo del oro y otros objetos también de época romana (Escortell Ponsoda, 1973: 43-54). En este mismo lugar se conserva el característico topónimo de Carrilancha, quizá podría asociarse con la vía descrita.

Los asentamientos más antiguos de Trubia se han localizado en los pueblos de Las Cuestas y El Perlín, donde se han catalogado respectivamente los castros de El Cogollo y el Pico el Castiellu, situados a ambos lados del río Trubia, en las partes más elevadas del valle. Por otro lado el primer registro documental de la zona se fecha en el año 863 en una carta que el obispo de Braga donde Cladila envía a unos monjes a Trubia, otorgándoles la concesión de poder establecerse en esta zona (García Larrageta, 1962: 8).

Unos 5 kilómetros al Norte de estos enclaves arqueológicos, cerca de Udrión se documentan los puentes de Gubín y Godos, cuyos restos no se han podido confirmar como romanos, pero pudieron haber sustituido a otros de esa antigüedad (Quesada Alonso, 1993: 310-322).

⁷¹ Gutiérrez González, 1995. El Castillo de Buanga posee total visibilidad del camino que desciende desde Perlavía, hacia Buanga, comunicando con la Mesa. El momento de máxima importancia para este tipo de impuestos es en los siglos XIII- XIV.

F. Martínez Marina cita: *.-“... en Godos y en Godín, término de Udrión, dos puentes de piedra suntuosos, que están cortados por este lado...”*. Lo que parece indicar que entre finales del siglo XVIII y principios del siglo XIX, los restos tenían una cierta magnitud. P. Madoz Ibáñez habla de un puente de piedra cortado en Godos: *.-“... cincuenta varas más debajo de la barca, ... cuya obra parece ser de época de los romanos...”* (Miguel Vigil, 1889: 227).

Desde tiempos remotos parece que su finalidad fue comunicar la zona Sur de Asturias con la central, vertebradora del territorio desde épocas antiguas con unas buenas condiciones geográficas. Era un terreno poco abrupto con temperaturas suaves y una posición excelente para acceder a los principales núcleos de la región.

Del puente de Gubín nos indica M. Fernández Mier que en 1992 existían restos de empedrado próximo al puente, conocido como el “puente el moro” (Fernández Mier, 1992). En el puente de Gubín también conocido como puente de Udrión, se documenta una marca de cantera que hace que se pueda asociar al trabajo de la piedra relacionado con el románico de Villaviciosa, y al menos, con total seguridad se podría fechar en época Pleno-medieval (quizá Alto-medieval sea algo arriesgado afirmarlo) (Fernández Hevia, Argüello Menéndez, 1994: 213).

Al Oeste de Gubín se emplaza en el concejo de Grado el castro El Cayascal de Bercio. Parece que poseía un sistema multivallado de defensa, hoy día imperceptible. Sus fosos se encuentran colmatados o deformados a modo de camino. Este castro poseía visibilidad sobre el cauce medio del Nalón (Fanjul Peraza, 2004: 152-153).

Al Sur del puente de Gubín se ha catalogado el puente de Godos, a escasos kilómetros uno del otro. C. Fernández Casado atribuye este puente a fábrica romana: *.-“...tiene 8 vanos, pues quedan ruinas de todas las pilas que no se mantiene ningún arco, pero aparecen los arranques de las bóvedas con buenas fábricas romanas. Hay una senda en a ribera que conduce a Trubia faldeando”* (Fernández Casado, 1980).

Parece claro es ambos puentes poseen una fábrica similar y su traza actual se asocia a cronologías medievales. Las fuentes escritas citan su existencia anterior al siglo XIV. Las primeras menciones documentales son de los años 1274 y 1300 (García Larragueta, 1957: 157). Con anterioridad a estas fechas desconocemos si existía como indicamos otro puente anterior o el paso se hacía por mediación de barcas. J. Uría Ríu se percató en la antigüedad de la ruta que hubo de cruzar por estos puentes en el paso del Nalón y asoció estos puentes a la vía descrita en estas páginas. Indica J. Uría Ríu del interés por restaurar tanto este puente como el de Godos en el año 1478, pues por esa fecha nos mantenía ninguno en pie en la zona (Uría Ríu, 1987: 505-545).

Existe otra referencia del año 1449 que hace alusión al puente de Godos y a la vía que por él pasaba: .-“*La carril que va pora la ponte...*”. Años después en año 1470 el Cabildo de la Catedral de Oviedo ordenaba que parte del dinero destinado al puente de Mieres se invirtiera en el de Godos (Fernández Hevia, Argüello Menéndez, 1994: 212).

Parece que comunicaban la vía descrita por las cercanías de Trubia con el pueblo de San Pedro de Nora, pues tenemos varias referencias del paso viario desde el año 1078: .-“... *strata antigua*” (doc. LXXVIII) o en el año 1053: .-*uilla qui discut Naura qui est... super illa ponte....*” (doc. CXVII) (Floriano Llorentes, 1968).

También desde el Sur provenía un camino que comunicaba la zona central de Santo Adriano desde Tuñón, Peña Constancio, Pozoval y el Perlín hasta los puentes de Godos y Gubín. Este camino que se dirigía a Oviedo también daba acceso al núcleo de Caces y los analizamos en páginas siguientes.

Pudieron existir dos trazados desde el paso del Nalón, desde el puente de Gubín una vez en San Pedro de Nora, un acceso hacia el Norte a Gallegos y el Escamplero donde ya enlazaba con la ruta a *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti* ya analizada en este trabajo (Álvarez Marrero, 1984: 867-878). Quedaba el Oeste el lugar de Priañes, emplazado en el El Picu l' Castro, que responde a las mismas características que el resto de emplazamientos castreños del concejo de Oviedo. El castro se ubica en un espigón fluvial, si bien no va precedido de un foso, como es

común, probablemente por la dificultad que entrañaría enclavarlo en la roca caliza. Posee una muralla de unos 30 metros de longitud y 2 metros de ancho por 6 metros de alto (Junquera Lantero, 1982: 187-189). Recientes trabajos otorgan a en este yacimiento cronologías que se amplían hasta una ocupación tardo antigua, en un contexto de explotación agropecuaria fechados entre los siglos IV-VI d. C. (Requejo Pagés, 2014: 205-307). Se observa por tanto una continuidad ocupacional en el área del Trubia, valle muy antropizado donde las vegas y los ríos fueron puestas en explotación, modificando sustancialmente las formas de hábitat prerromanas (Fernández Fernández, 2011: 326).

Desde Gubín pudo trazarse un camino dirección Este que comunicara directamente con la ciudad de Oviedo, tras pasar San Claudio dirección el barrio de Olivares. En San Claudio se ha documentado el castro La Planadera que registró materiales desaparecidos hoy día (al menos una moneda) fechables en época romana (Maya González, 1988). Ubicado a 210 metros de altura muestra un bastión por el Oeste y el resto del poblado sería protegido por las defensas naturales (García Chaín, López Blanco, 2002: 215-233). Poseía un perfecto control visual del enclave de Oviedo y también de la vía que accedía por este sector.

En Olivares existe el topónimo Columbi y pasaba una antigua vía, tal y como indican las fuentes medievales en el año 1057: *.-“Colombi... usque in rivulo Maya sursum per illa karrale antigua”* (doc. XVII) (Floriano Llorentes, 1968). Es en Olivares donde hacia el Oeste se dirigía el ramal ya descrita dentro de la vía de Lugo de Llanera a Grado, que desde Oviedo se dirigía por un camino más al sur que el que partía de Lugo de Llanera, pasando por Feleches hasta Grado, donde confluía con el de *Lucus Asturum- Lucus Augusti*.

Hacia el Norte de Oviedo es posible que esta vía buscara una salida a la costa, quizá cerca de Muros del Nalón. La ruta toma el trayecto descrito en este trabajo en la vía a Pravia, en donde se propone la posibilidad de la existencia de dos ramales de retorno hacia el Suroeste a Cornellana o Grado. Es decir desde Oviedo, Cornellana y Grado confluía una vía en Pravia buscando una salida hacia el Norte por Soto del Barco y Muros del Nalón, entroncando con la vía costera. Es aquí

donde se documentan además de diversos castros con fases de ocupación prerromanas y romanas, y fortificaciones costeras como es el caso de la batería del Espíritu Santo y el castillo de Aguilar⁷².

V. 3.1- Ramal de Linares a Castañedo del Monte, Villanueva y Proaza

También en Linares se documenta un camino hacia el Este que desciende por Castañedo del Monte. Es citado por G. M Jovellanos y Ramírez, quien sólo indica la dificultad de su trazado (García Díaz, Díaz Álvarez, 2011: 105, 211). Linares dada su posición geográfica era probablemente un cruce de comunicaciones que presentaba cierta relevancia en las arterias del concejo. El collado en que se emplaza esta localidad, fue “paso obligado”, de ahí que se eligiera este lugar para emplazar la malatería citada por J. Tolivar Faes, ya que estas construcciones asistenciales se ubicaban en lugares estratégicos en la Edad Media y Moderna (Tolivar Faes, 1966). Esta relevancia territorial debió existir al menos hasta el desarrollo de la red moderna de comunicaciones.

El camino se dibuja en una cota inferior que la moderna carretera, siempre paralelas, con un talud verticalizado en el sector de la ladera. Desde Linares se dirige hasta la fuente de Las Fileras por la actual carretera que se ha solapado bajo la antigua vía. Es a partir de la fuente de Las Fileras donde vía y camino se desdoblán, y desde dicha fuente hasta el núcleo de Castañedo (a donde accedemos por su extremo noroccidental), se conserva la caja original de la vía de 0,4 metros de profundidad que se muestra visible justo desde debajo la fuente.

Desde Castañedo del Monte proponemos la dirección del camino hacia Villanueva de Proaza. El trazado viario parece se realizaría por un tramo en pendiente acusada hacia la cuenca del arroyo de Sabadía. El tramo que conduce hasta Villanueva muestra varias reformas en su tipo de firme y caja, no distinguiendo

⁷² Referente al Castiello de Aguilar remitimos a este mismo capítulo, vía de la Costa; p. 272 y para la lectura sobre el ramal de Pravia, pp. 725-735.

cual sería la primitiva acción. El camino conduce a Villanueva por el extremo noroccidental. El tramo que circula por la peña Sabadía es difícil de describir pues se muestra muy desdibujado y oculto en el propio paisaje. Este vial corta on la vía que por Proaza iba a Santo Adriano al Norte y al Sur hacia el Alto de Sograndio y que describimos más adelante. En la otra orilla del río Trubia se emplazaba Tuñón de donde partía un ramal que conectaba Proaza con Santo Adriano para entroncar con la vía del puerto Ventana dirección al centro de la región y que en páginas siguientes detallamos. Este tramo desde Castañedo del Monte a Villanueva aparece mencionado en la obra de P. Madoz Ibáñez (Madoz Ibáñez, 1984: 121).

En Tuñón se edificó un monasterio a finales del siglo IX por orden de Alfonso III y Jimena, otrora influyente abadía. Se erigió como emplazamiento articulador de todo el territorio que la *Regla Colorada* denominó como: .- “*terminus suis anticuas*”, que era territorios de Santo Adriano vinculados directamente con el paso de los caminos secundarios de la vía de la Mesa (Fernández Conde, Pedregal Montes, 1998: 131, 147-148).

Este enclave fue excavado en los años 90 sacando a la luz un conjunto de tumbas medievales con materiales cerámicos asociados fechables desde el siglo VIII, aunque parece que la fundación de la iglesia fue en el siglo IX. Las tumbas y los materiales muestran una cronología documentada hasta el siglo XIV (Jordá Pardo, Cabo Pérez, Adán Álvarez, 1991: 357-396).

En la orilla opuesta de Villanueva se localiza el castro de Collaín, rebautizado en estudios recientes como una fortificación medieval, cuyo principal fin sería el controlar el paso de esta vía descrita por el valle del Trubia (Fanjul Peraza, 2004: 164). Desde El Collaín se dominan con facilidad las tierras llanas y fértiles que bordean el pueblo y la iglesia prerrománica de los Santos de Adriano y Natalia de Tuñón, bordea también una buena parte de Valdolayés, lugar de paso obligatorio hoy día para algún pueblo alto que todavía funciona en la actualidad. Aquí se documentó una cueva donde se halló un conjunto de cerámicas gris medieval correspondiente a una única pieza, características del ambiente Pleno Medieval asturiano (siglos XI-XIII), (Fernández Conde, Pedregal Montes, 1998: 166).

El acceso a Proaza desde Villanueva se hace por la carretera moderna que se ha solapado al primitivo camino. Es necesario cruzar el puente de Villanueva justo en el límite concejil entre Santo Adriano y Proaza. Este puente es mencionado junto con la Casa de Prada durante el viaje realizado a estas tierras siguiendo el camino desde Oviedo por G. M. Jovellanos y Ramírez (Jovellanos y Ramírez, 1915:64). Este puente fue destruido en 1587 por una riada y además, tenemos información sobre su construcción de madera, sustentado por tres pilares de piedra y argamasa. También las fuentes medievales hablan de la solicitud de su reconstrucción ese mismo año del procurador general del concejo de Proaza D. Andrés de Prada (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 251-255). En la actualidad muestra un ojo con lomo apuntado. En la bóveda se muestran dos tipos distintos de fábrica, correspondiente a dos etapas constructivas diferentes. Los sillares del arranque tienen mortero y el ancho de la calzada asfaltada mide 2,7 metros (Quesada Alonso, 1993: 297, 307-310).

V.3.2- Ramal del Alto de Sograndio a Proaza y hacia Villamejín

Se documentan restos de una antigua ruta que, aunque acondicionada en tiempos posteriores modernos, podría remontarse a siglos medievales. Se ha puesto en relación con la fecha de creación en época medieval de los pueblos por donde pasa, así como con la vía con la batalla de Alfonso II, y por el puente de Zarameo de cronologías también medievales. Para el estudio de esta parte del principado, son interesantes las descripciones de caminos recogidas sobre Proaza en las “Respuestas al interrogatorio de Tomás López” (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 251-255).

En el entorno de los concejos de Proaza, Santo Adriano y Yernes y Tameza se documentan diversos ramales secundarios que darían acceso a pueblos o brañas, con acondicionamientos a lo largo del tiempo, como por ejemplo el camino de Yernes a Braña de Murias, el camino de Vendillés a San Miguel o el de Yernes a Braña de la Folichega entre otros. Algunos de estos caminos existentes en concejos anexos, analizados en este capítulo también han sido estudiados en su conjunto por

P. Pisa Menéndez (Pisa Menéndez, 2000: 211- 244). Tenemos noticias de que uno de estos caminos que unían con la vía del puerto Ventana se solicitó que se reparara (Florinano Cumbreño, 1960: 176).

El camino del Alto de Sograndio fue una vía terrera donde no se conserva ningún tramo primitivo. Proponemos lo que parece el diseño más óptimo en función de la orografía a la que nos enfrentamos. Este camino se bifurcaba del ramal citado anteriormente como el Jovellanista y que hacia el Noreste se dirigía a Linares y Perlavía en las proximidades de Cuevallagar.

Un camino terrero se dibuja por la falda de la Campa de los Cuadrados a lo largo de 2 kilómetros, en una cota de 820-840 metros. Es una pista sin ningún acondicionamiento necesario, que tiene un ancho medio de 2- 2,2 metros y conduce al el pico Piorices cerca de la Ermita de San Pedro. Desde aquí iniciaba un descenso constante hacia el pueblo de Sograndio, Rozadas y Cuevas donde enlazaba con la AS-228 en el Suroeste de Proaza. El descenso hasta Proaza tenía un desnivel de casi un 5,5 % por lo que la vía faldeaba la ladera de la montaña adaptándose con marcados zigzags que ampliaban el ancho en las curvas, siendo en este descenso la propia más estrecha. En Proaza se conserva la torre de El Campo con un emplazamiento próximo del paso viario. Fue construida en el siglo XV por D. Vázquez de Prada en una loma, por tanto con buena visibilidad y a un kilómetro de la Casa Fuerte de Prada y el Palacio de los González Tuñón. Construcciones todas ellas que se han de poner en relación cronológica con el uso viario del camino descrito (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 506). El puente de Prada muy cercano a la casa de Prada, se halla abandonado y su único arco se encuentra hormigonado y ampliado en fechas recientes siendo solapado a otro por sus estribos derechos.

Por Proaza pasaba otro ramal con dirección Norte-Sur desde Linares. Este camino comunicaba la población al Sur de Proaza, Villamejín con la quirosana de Aciera. J. Uría Ríu sostiene que por esta calzada discurrió Alfonso II, tras su derrota en las proximidades del puerto Ventana. C. Sánchez Albornoz por el contrario sostiene un trazado que discurrirá por la sierra del Aramo, bien entre los Picos de La Gamonal y la Mostaya o bien bordeando los Pandos de Serandi y la Venga de Canal

Seca. J. Uría Ruí propone la trayectoria por cotas más bajas llegando a la collada de Aciera (Uría Ríu, 1971: 471-515).

En el pico Arbeyal al Oeste de Serandi se localiza el castro El Cantu el Arbeyal descubierto por J. M. González y Fernández Valles y cuya ocupación gracias a estudios más recientes, plantea una cronología ocupacional hasta fases medievales analizada en estudios reciente (González y Fernández Valles, 1976b: 139; Fanjul Peraza, 2003). Desde el pico Arbeyal se visualiza el cauce del río Trubia a su paso por Proaza, por ello tendría un buen control visual sobre este tramo viario. Desde Proaza la moderna carretera de Proaza a Serandi sustituyó el antiguo camino viario. Citan las fuentes antiguas la existencia de un paso antiguo por las proximidades de Serandi en dirección a Oviedo según un documento del siglo X (Floriano Llorente, 1968: 64).

De este modo tomamos esta carretera hasta el lugar de Villamejín atravesando la carretera por el puente de Zameo, donde bajo el camino asfaltado se intuyen ocultos enlosado de usos anteriores. Este puente de piedra es de un solo ojo, con el lomo ligeramente apuntado, típico de construcciones medievales. Muestra en el arco central unas dovelas regulares y trabajadas, frente a la composición pétreo del propio puente, formada con piedras regulares de tamaño pequeño. El ancho de la calzada que lo atraviesa es de unos 3 metros. Este puente aparece citado en el diccionario de España y Portugal en el año 1827 aunque su autor no detalla la descripción del mismo (Miñano y Bedoya, 1827: 147).

El camino asfaltado toma dirección Sureste a Las Llendes hasta conducirnos a una pista terrera de unos 2,5 metros llaneando por el margen Este del río Las Fayas. La misma vía inicia el ascenso a Las Rozas donde un tramo con empedrado se localiza en el ascenso más marcado de casi un 4% a la Llinde la Faya. Se conservan en Llinde la Faya unas cuadradas cuya construcción primitiva fuera una malatería medieval, emplazada en el paso viario (Pedregal Montes, 2006: 167).

Proseguimos por una senda terrera que nos conducirá a la Collada de Aciera donde se conserva otro un tramo empedrado formado por cantos sin devastar parcialmente colmatados que conducen al Alto de la Collada de Aciera a unos 680 metros. Son recorridos con pendientes suaves a excepción de los tramos empedrados,

más o menos rectilíneos, y con curvas marcadas en zonas que se ha de salvar desniveles. La anchura media de la vía oscila entre 2,30 y 3 metros.

ZONA	Llende la Faya / collado de Aciera 650-680 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,5- 3 metros
	Largo: 150, 200 metros
DESCRIPCIÓN	<p>Se evidencian dos tramos con características similares, ambos en el trayecto de mayor pendiente de este ramal de 5 kilómetros Es una composición de cantos rodados medianos (0,20x 0,25 metros) que colmatan el camino. Han perdido su posición original y se encuentran desplazados. Se documentan en los tramos de mayor desnivel de la vía, por lo que se ha de asociar con un trabajo de mejora del firme viario.</p> <p>Se observan marcadas curvas durante el tramo de ascenso más fuerte.</p> <p>Este tramo primero tiene casi 2 metros de ancho y las piedras dislocadas de su posición original, no ayudan en la andadura, pues es un firme poco asentado que dificulta el avance. En su origen habrían ayudado a un ascenso más cómodo bien posicionadas en un firme compacto.</p> <p>El segundo sector muestra cantos sin devastar parcialmente colmatados. Tiene un ancho este tramo de 2,5 metros.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Sangraderas transversales, remodeladas en madera, que debieron sustituir a otras en piedra que hemos documentado en diversas vías en la región localizadas en el segundo sector
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente de Zarameo
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro del Arbeyal
	Medievales: Torreón de los Bernaldo Quirós, Las Agüeras, Malatería Llinde la Faya
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro del Arbeyal
	Medievales: Torreón de los Bernaldo Quirós, Las Agüeras, Malatería Llinde la Faya

El aspecto de estos tramos muestra diversas actuaciones de reparación y acondicionamiento, en especial relacionadas con la cercana explotación del espato flúor en las laderas de La Tene.

La descripción general de esta vía según M. Vierna es: *.-“la subida y bajada, ya expresada hasta las Agüeras, es de excavación de tierra; y alguna parte de peña, cuyo tránsito en la operación, se deberá dirigir con algunas vueltas, para poder moderar los repechos pero siempre quedará en términos, de que para subir un carro, regular, con cuarenta arrobas, necesitará de dos pares de bueyes que sean buenos”*⁷³.

⁷³ Depositado en la Real Academia de la Historia en los papeles de F. Martínez Marina. 9/6038, Nº 7.

En las proximidades de Aciera, en Tene (concejo de Quirós), cruzaba otra vía con esta descrita; Era la vía del puerto de Ventana, que desde La Muela ascendía a Tene o Bermiego dirección Pedroveya. Concretamente en Tene se han reinterpretado unas estructuras en el Castiello de las Llanas, catalogadas como parte de una torre de control vial junto al camino (Fanjul Peraza, 2003). También se documenta en este lugar el castro del Castiecho o castro Mairín que poseía unas dimensiones mayores que el del Castiecho (Estrada García, 2005b: 442).

Posiblemente dada su posición los tres emplazamientos estaban coordinados, formando un único conjunto de El Castro. Se ubicaron en un nudo de comunicaciones que controló este sector desde tiempos antiguos hasta épocas de poblamiento medieval y moderno. Próximo a El Castro la zona Sur y Oeste se conoce como Carral. Está claro como ya hemos indicado en reiteradas ocasiones que hace alusión a una vía por la que se podía circular con este tipo de vehículos (Predregal Montes, 2006: 162-166).

Este ramal fue recorrido por G. M. Jovellanos en Junio de 1792, indicando el mal estado del camino, y que era imposible que en ese momento pasaran carros por él, no reuniendo las características de “Camín Real” (Jovellanos y Ramírez, 1953: 250-251).

V. 3.3- Ramal de Villanueva a Puerto

El complejo entramado viario ente Yernes y Tameza, Santo Adriano y Proaza es recogido en el diccionario de Madoz, citando de modo genérico los ramales existentes nexos entre la vía del puerto de Ventana y la de la Mesa (Madoz Ibáñez, 1984: 26, 377).

Desde Villanueva se documenta un acceso norteño hacia Puerto. Este ramal parte de Villanueva dirección Las Xanas solapándose con la actual carretera AS-228. Prosiguiendo por la vía asfaltada ascendemos a la vaguada de Valdolallés, donde cerca de un repetidor, en una curva muy marcada (pues veníamos de un camino rectilíneo), se encuentra un sector muy corto (5 metros) de caja suspendida sobre el

margen Suroriental de la carretera, cortado por esta. Aquí se conserva el original camino que se desgaja del moderno, circulando paralelos pero a una cota superior a 360 metros, hasta llegar bajo el citado Picu Collaín, del que ya hemos indicado se ha registrado una fortificación medieval, cuyo principal fin sería el controlar el paso de esta vía descrita por el valle del Trubia (Fanjul Peraza, 2004: 164).

El camino terrero con gravilla moderna y un ancho de unos 2 metros llegaba a Tenebreo, donde se ha documentado una venta, asociada al paso viario. Fue reparada en el siglo XVI, desconociendo el momento de su construcción (Quesada Alonso, 1993:280). El camino desde aquí se encuentra asfaltado para llegar al Alto la Collada en donde nace en la ladera occidental una pista terrera de similares características que el tramo anterior, pero con un ancho mayor que llega a los y 3,2 metros y que no deja visible ningún tramo estructural de la caja. Bordeando la cara Oeste de El Cordal llegaremos a la carretera que da acceso a Cuatromonteros, donde un camino terrero descendería con una pendiente suave y con sucesivacurvas a Puerto bordeando el Alto de Coruxera por el Oeste, y accediendo por el Suroeste a Puerto.

En Puerto se documentó un camino que unía al otro lado del Nalón con Caces al menos desde el siglo XIX: .-“*el camino desde Las Caldas a la Barca de Puerto*” (Fernández Conde, Torrente Fernández, Fernández Noval., 1981: 251). Tenemos documentado en 1306 de Fernando IV, como existía una barca para cruzar el río .- “...*cada anno otro dia dezan Pedro que ye en mes de junio ála Barca de Porto, .-“... el Nalón, río caudaloso con su barco, por no tener puente...”*⁷⁴. Sabemos de la intención de construir un puente en 1602, para cobrar el paso del mismo, pero sus obras fracasaron por una riada quedando nuevamente el servicio de la barca en uso. El topónimo Puerto parece derivar de *Portium* “Derecho de paso” (Ozcariz Gil, 2007: 1-19).

V. 3.4- Ramal de Castañedo del Monte a Puerto

⁷⁴ A.A.O, Despacho I, Leg. 66 (1577-1877), Puente de Puerto: Puente de la obra (plano), repartimiento y otros documentos relacionados con la construcción de dicho puente.

Otra opción para llegar a Puerto es desde la localidad de desde Castañedo. Creemos que la vía partía del núcleo al otro lado del río en Tuñón donde ya hemos hecho referencia al monasterio edificado en el siglo IX por orden de Alfonso III y Jimena. Las fuentes medievales hacen referencia a una “*carrale antiqua*” que discurría cerca del monasterio de Tuñón y de un puente antiguo (creemos hacía referencia al cercano puente de Villanueva) (García Larragueta, 1962: 122; Risco, 1793: 333). Cruzando el reguero de Rozapín a la salida del pueblo, se muestra una senda terrera que inicia el ascenso hacia la Cuesta. Es una pista semi asfaltada de 2,3-2,5 metros de ancho con un marcado ascenso de 140 metros y una pendiente constante de un 3% que se suaviza con cerradas curvas. Se conserva cerca, al Suroeste de la vía asfaltada un trazado de la primitiva caja, aunque ligeramente ensanchada en fases posteriores a la que habría sido su origen. Continuado por la pista asfaltada, pasamos por Les Curuxes al extremo meridional de la vega Tuñón, para ascender de modo suave y constante al Canto El Cogollo, siendo el tramo final el más empinado. Este tramo, dada la pendiente y la acción de escorrentías, deja un corrimiento de tierras que permite intuir lo que podría ser un empedrado oculto bajo dicha capa de tierra, visible aquí pues está sin asfaltar. Antes de coronar el Canto El Cogollo se observan restos de cantos rodados sueltos, es decir que han perdido su posición original pero que en origen serían un enlosado, que como indicamos en otras partes visibles parece estar oculto bajo la nueva pista asfaltada en fechas recientes. Es aquí donde se localiza un ramal al Suroeste dirección a Tenebredo que enlazaría con la vía descrita en el párrafo anterior a Puerto. Prosiguiendo desde el Canto El Cogollo, la vía de similares características a lo largo de todo el camino, se dirige al Norte a Rodada y Las Carangas, descendiendo desde este lugar por una pista terrera sin asfalto ni acondicionamiento visible, hasta la falda de Peña Constancio por su cara Sureste, donde a la altura de El Bustiellu al Noreste de Cuatromonteros, entroncaba con el ramal descrito anteriormente a Puerto.

V. 3.5- Ramal de Santo Adriano dirección Oviedo por Trubia o Caces

Este camino es descrito por P. Madoz Ibáñez en su diccionario de España (Madoz Ibáñez, 1984: 120-122). También se menciona en el trabajo de M. Vierna del

año 1752⁷⁵, donde cita todos los caminos existentes de León a Oviedo en la zona central de Pajares, Ventana y San Isidro. M. de Vierna lo recorre en dirección Sur saliendo de Oviedo. Indica el paso por la ermita de San Emeterio hacia Las Caldas, haciendo referencia a la salubridad de sus aguas. Cita un ascenso a Labares que sería dirección hacia el camino de Palomares, siempre haciendo referencia de las distancias en leguas para conducirse por un puente de Villanueva a Proaza, y también al puente de Prada. Este es un breve resumen de una descripción muy detallada del paisaje que M. Vierna recorrió en el siglo XVIII, junto con las vías hacia Grado y Teverga. G. M. Jovellanos y Ramírez también recorre estas tierras mencionando este ramal a Oviedo desde Santo Adriano en sus diarios (Jovellanos y Ramírez, 1915: 64).

Del diccionario de P. Madoz Ibáñez extraemos la cita que indica un camino muy frecuentado de Oviedo a Riera de Abajo, a su paso por el Nalón, por la barca de Caces, hasta Puerto y Castañedo, donde entroncaba con las vías descritas. También otro camino que sería desde Villameijín coge dirección hacia Tuñón a Villanueva. En Tuñón había un puente de piedra y madera , y en Villanueva otro de piedra que conducía a Santo Adriano por Prada cerca de la citada casa de Prada, donde también se conserva otro antiguo puente (Madoz, 1984: 377).

El camino a Oviedo pudo realizarse desde Puerto al que accedíamos desde Siones a donde llegábamos de la vía que desde Castañedo del Monte llegaba a Puerto hacia Soto de Ribera entroncando con la vía de la Carisa. También se podía acceder a Oviedo cruzando el Nalón por barca (como ya hemos indicado anteriormente) a Caces entroncando con el camino que desde el puerto Ventana llegaba a Pedroveya y Caces.

Desde Tuñón la vía compartía el trazado por Peña Constancio hasta lugar de Cuatromonteros por donde cruzaba la vía dirección Puerto, creemos que este camino debió dirigirse a por Labarejos y El Malato, pues es la zona geográficamente más óptima. El propio topónimo de El Malato podría asociarse a un antiguo

⁷⁵ Depositado en la Real Academia de la Historia en los papeles de F. Martínez Marina. 9/6038, Nº 7.

emplazamiento asociado con la malatería o albergue de peregrinaje, aunque dicha construcción no se ha conservado.

En Peña Constancio donde se cruzaba con la vía dirección a Puerto, cerca de donde J. M. González y Fernández Valles catalogase en su día un asentamiento fortificado. Poseía dominio visual directo sobre la cubeta kárstica circundante pero estaba limitado por cordal de Siones al Noreste, el de Cuatomonteros- Coruxera al Este y el de Estopo al Sur (González y Fernández Vallés, 1976b: 117, 1987b: 99-132).

Tenía una muralla que hoy día está derrumbada siendo visibles los bloques pétreos blancos. Su planta poseía un contorno oval. Este enclave se pone en relación con los recursos mineros de Labares y el Estopo, siendo un punto bien comunicado por la vía que discurre a sus pies. Dadas las dudas que presenta su estructura ha sido incluido en el catálogo de fortificaciones medievales de la región (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 506).

Poseemos varias referencias medievales de este enclave y el paso viario, pues desde este emplazamiento castreño se dominaban y controlaban varios espacios y poblados de la parte alta de Santo Adriano: el pueblo de Las Carangas con su entorno agrario o de aprovechamiento ganadero, el pequeño núcleo poblacional de Cuatomonteros, el castro de Siones, y el “camino viejo” que va desde esta localidad a Siones, según reza en los límites del documento de Alfonso III: *.-“per illa carrale antiqua que discurrit a Sando Martino de Siones que es de domna Faquillo per illo termino de Sando Martina”, .-“per cruce de Siones, pero illo calce de Constanti directa unas usque in illo scouio de suo penna...”*, *.-“uillam in Ualles cum castro Constanti”* y *“calce de Constanti”* (García Larragueta, 1962: 112-119).

Parece que desde este lugar la vía seguiría: *.-“directa line ausque illo scouio de sub penna”*, correspondiente con el paraje hoy día conocido de Sopeña, en los términos de Siones (Doc. CXVII) (García Larragueta, 1962: 212-219). Este es un camino con una pendiente de casi un 4% que descendemos por una pista de tierra donde la caja viaria ha sido horadada en la propia ladera de la montaña, aunque no se conserva caja ni mayor acondicionamiento que una adaptación dela vía a la propia

ladera hasta Pozoval, donde se emplazaba el ya citado castro de Pozoval de Siones también conocido como Picu el Castiellu. (Fernández Conde, Pedregal Montes, 1998: 141). El castro posee pequeñas dimensiones y forma ovalada. Su recinto se adapta a un pequeño aterrazamiento marcado por el espacio disponible de la pendiente natural de la ladera. Es un espolón al extremo de un cordal, que disfruta de excelente posición estratégica en el valle del Nalón (Junquera Lantero, 1982).

Desde este lugar las fuentes medievales son confusas haciendo referencia a un paso por el río Trubia y Buanga, es decir podría dirigirse el camino al ya citado castro de El Perlín y confluir con el ramal que accedía a los puentes de Godos y Gubín descritos anteriormente.

Desde Siones dirección Este hubo de dirigirse a Caces a menos de 2 kilómetros pues de este modo conectaría con la vía del Puerto de Ventana que provenía del concejo de Quirós. En el cercano lugar de Las Caldas se documenta el topónimo La Calzada que hace alusión al antiguo viario, aunque desafortunadamente no tenemos evidencias del primitivo camino que conectaría Siones con Caces, cuyo trazado podría haber sido similar a la actual OV-1.

En frente de Caces a la otra orilla de Nalón se emplaza Las Caldas donde con motivo de la creación del actual balneario, de cuyas aguas ya hemos hecho referencia en párrafos anteriores (nos indicaba M. Vierna sobre su salubridad). En esta zona se registró la actividad antrópica más antigua en el tercer cuarto del siglo XVIII. Desconocemos por tanto si en tiempos medievales o romanos estas aguas fueran conocidas y si alguna vía pasaba por las inmediaciones de las mismas (Ríos González, 2009a: 83-88).

V. 3.6- Desde Tuñón a Palomar y Soto de Ribera

Desde el monasterio de Tuñón a unos 500 metros nace un camino de tierra de escasos 2 metros de ancho que inicia una marcada pendiente de casi un 3% por una senda terrera de montaña hacia La Braña, hasta entroncar cerca de Renuevo con el citado camino que ascendía a Tenebredo y Las Carangas. Desde aquí observamos

una triple ramificación hacia Puerto, Caces y Palomar. Los caminos a Puerto y Caces ya han sido descritos anteriormente, respecto al que se dirigía a Palomar creemos que desde Cuatromonteros cruzaba a Labarejos hoy día por la moderna RA-1. En el pico Les Pedreres del término de Labarejos, a unos 421 metros de altitud, se ha propuesto una localización de un emplazamiento castreño. Dada su particular configuración externa J.M. González y Fernández Valles no lo incluyera en un primer momento en su obra de catalogación de castros asturianos ya citada en reiteradas ocasiones. Desde este emplazamiento se divisaba el propio pueblo de Labarejos, La Mortera y la cercana torre Bajo- medieval de Peñerudes en Morcín (Fernández Conde, Pedregal Montes, 1998: 144).

Parece que el camino hormigonado se dirige a El Malato quedando al Norte durante el descenso el pueblo de Fuejos. Al Suroeste de este lugar, la pista asfaltada se separa de la primitiva traza a lo largo de unos 490 metros, donde al Norte de La Pruvinda nuevamente se solapan. Este tramo primitivo visible es un camino de tierra compactada, sin caja lateral visible ni otro acondicionamiento a destacar. Muestra un pequeño caballón en el lateral izquierdo de 1 metro de altura. Nuevamente por la vía asfaltada llegamos en descenso al Palomar donde el camino muestra marcadas curvas de 90°, respecto a la dirección rectilínea de tramos anteriores. Desde este sector de Palomar el camino pudo tomar dirección a Soto de Ribera, siguiendo el moderno trazado de la AS-322. La térmica de Soto de Ribera dificulta mucho la descripción del recorrido pues el nuevo paisaje antropizado no ha conservado ningún vestigio de la primitiva traza.

En el lugar de Soto de Ribera confluía en algún punto desconocido con la vía principal de la vía de la Carisa, que conectaba con un ramal desde el Alto del Padrún en la zona de Biforcós se dirigía hasta la zona de la térmica de Soto de Ribera.

Parece que este ramal tuvo cierta antigüedad pues informantes locales hablan de que este camino era el primitivo acceso de los correos a Castilla, según habían oído en su familia en tiempos pretéritos.

V. 3.7- Ramal del Camín Real de los Puertos del Bandujo

J. Uría Ríu plantea este camino como un posible ramal entre la vía de la Mesa y el centro de la región a través de la sierra de Tameza (Uría Ríu, 1971: 471-515). C. Sánchez Albornoz y C. Fernández Ochoa también la mencionan como un camino que atraviesa el concejo de Proaza, argumentando una serie de topónimos asociados al paso viario (Fernández Ochoa, 1982: 48). El camino que se conserva está en la Collada de Santiago, en el límite de Teverga, cerca de la Capilla de Santiago de la Roza. Desde aquí creemos pudo pasar por el lugar de la Malata, donde desaparecen las señales del camino. Creemos que es en esta zona donde debió de existir la bifurcación hacia Bandujo, pasando por Bustiello, Fabar y el valle de Santibañez en Teverga. El trazado es una pista terrera de unos 3 metros de ancho, con marcados desniveles y curvas, sin ninguna actividad constructiva visible que detalle su antigüedad o composición.

Bandujo se muestra como un importante núcleo en la Edad Media, aparece citada ya a finales del siglo VIII inicios del siglo IX. En la Alta Edad Media encontramos una primera villa de “*Vandugio*”, con poblamiento en ladera con dedicación agraria y la explotación de los pastos de altura en la braña de Atambo. Quizá la red caminera del entorno pudiera asociarse a esta primera ocupación. El poblamiento se inició en el entorno de la iglesia de Santa María.

En la Baja Edad Media el desarrollo de la aldea en varios núcleos y comienza a concretarse con la presencia de una nueva barriada en el Toral. Es el momento en que se construye una nueva iglesia, en el tránsito entre los siglos XII - XIII, asociada al poder señorial de San Salvador de Oviedo y su red de parroquias.

Bandujo juega un papel como centro gestor de los bienes capitulares asignados a la yegüería de la Trigal y el granero a ella adscrito. De esa época son los Álvarez de Banduxu, que construyen como símbolo de su poderío una torre de planta circular, existente al menos en el siglo XIV. Esta torre es el testimonio de otro barrio, el del Palacio (Muñíz López, 2014).

V. 4 Ramal de Teverga “La Calzadina”: Desde el Puerto de Marabio a Las Navariegas

El origen de esta ruta pudo originarse en la desviación hacia el Este que existe en la Sierra la Llomba, desde el trazado principal descrito. Este trayecto de 4,5 kilómetros comunica el Alto del puerto de Marabio cerca de la Ermita de Santa Ana, con el pueblo San Martín, capital de Teverga. Esta vía junto con otros ramales que atravesaban Teverga, Proaza, y Santo Adriano, también han sido analizados por P. Pisa Menéndez (Pisa Menéndez, 2000: 245-278).

G. M. Jovellanos y Ramírez denominó este tramo como “La Calzadina” en sus *Diarios*, y lo describió como: *.-“un camino de no mucha pendiente, con casas de ganado en las proximidades que servían para dar cobijo, guardar el estiércol, y ordeñar el ganado”* (Jovellanos y Ramírez, 1915: 78-79). No era sino una calzada de pequeñas dimensiones que comunicaba esta zona ganadera con el puerto del Marabio. El camino hoy día se sigue usando con el mismo fin, lo que deteriora cada vez más el empedrado que está desapareciendo al

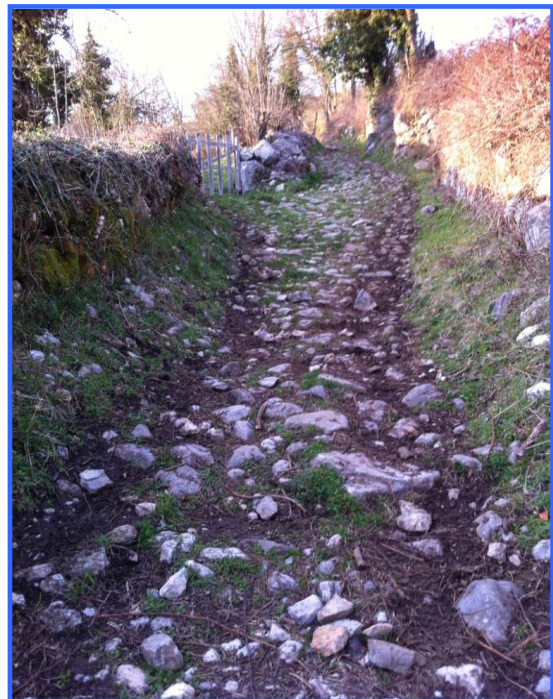


Fig. 130. Vía de Entrago a Gradura

ser empleado para construir lindes cercanas. Su actual estado de conservación es regular pues aunque hay sectores conservados *in situ*, la mayoría del pavimento está dislocado y en otras ocasiones ocultas por grandes barrizales.

Desde la Ermita de Santa Ana en el puerto de Marabio, se dirigía por una pista de tierra hacia el Este. Es una ruta que desciende pausadamente hasta Reborio a tan solo un kilómetro. A mano izquierda ha quedado la Peña de Gradura y al frente veremos el valle de Valdecerezales y la Peña Sobia. El camino continúa otros 2

kilómetros hasta mencionado pueblo de Gradura. En este tramo de la ruta aún se conserva varios conjuntos de piedras que pudieran recordar la antigüedad de esta calzada.

Las partes de empedrado que aun hoy día se pueden ver están en muy mal estado, como hemos señalado debido al uso que se le ha dado durante siglos no solo por el hombre sino también por el ganado. En muchas partes ha desaparecido el enlosado original y simplemente se conserva la tierra apisonada, mientras en otros puntos aún se ve un pavimento de pequeños y medianos cantos encajados unos sobre otros formando una manta de piedras. Esta calzada tiene un ancho de 1,60 metros.

En Santa Ana nuestro punto de partida, también existió otro ramal similar a “La Calzadina”, aunque carente de empedrado, que partía hacia el Este para comunicar la zona conocida como Cantera Roja, de la cual se pudieron extraer la mayor parte de piedras que se emplearon para la construcción de este camino.

Se aprecia como la calzada tiene diseñados los canales o sangraderas para el desagüe. Son piedras alargadas que forman estrechos canales para evitar charcos en la propia ruta, que carece de abombamiento central para facilitar el desagüe.



Fig. 131. Detalle de la tajera de drenaje en Gradura



Fig. 132. Vía de Gradura al Puerto de Marabio

Desde Gradura a Entrago hay aproximadamente 1,5 kilómetros y el camino se transforma en una vía más estrecha que el tramo anterior, sin empedrado alguno y cubierta en grandes partes por la maleza. El único punto de la ruta donde se conserva algo del trazado original es un pequeño sector a mano izquierda tras pasar el pueblo de Prado. Es un camino de las mismas características que el anteriormente citado.

Es una vía estrecha no apta para el tráfico rodado y por sus características estuvo completamente enlosada, lo cual no suele ser la norma común de los caminos romanos y menos en este caso que sería un ramal de una vía principal. Posiblemente este ramal se construye siglos después del Imperio Romano, con el fin de conectar los pueblos teverganos con las zonas altas de pasto, es decir un ramal ganadeo enlosado, pues observamos que es una zona húmeda con lodazales a lo largo de gran parte de la ruta.

ZONA	Ramal La Calzadina: Marabio- Gradura 1000- 700 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,6 metros
	Largo: 5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	La ruta comunicaba el Alto de Marabio con Teverga. El empedrado muestra vierteaguas cada 10-15 metros, cuyas piedras son más alargadas que las que forman el ancho de la vía. La calzada se compone por cantos de pequeño tamaño bastante regulares (0,15x 0,20 metros), que se conservan en no muy buen estado, y ello es debido no solo al paso constante del hombre, sino también animal. Estos 5 kilómetros carecen de caja marcada que delimite el ancho de la misma, que es de 1,6 metros, por lo que no estaría habilitada para el paso de carruajes. Existe en algunos tramos los muros laterales que se elevan para delimitar los prados colindantes, haciendo de corredor al paso de esta ruta, tal y como es el caso frente a la Cantera Roja. Estos muros se formaron con las propias piedras del camino. El desnivel es constante y se suaviza con prolongadas curvas de fácil andadura. La pendiente oscila entre el 0,5 y 1,1 %.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Sangraderas o vierteaguas cada 10-15 metros. Losas transversales de tamaño alargado (0,10x 1,25 metros) con doble hilada a modo de canal- desagüe, colocadas de forma diagonal respecto a la dirección de la vía Noreste-Suroeste.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro El Combu , Bustiello, Peña Constancio, Berrueño
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

El descenso nos dirige hacia Piquelle, pasando por el Este de Montillín para llegar a Entrago. En este pueblo se documentan los restos del Palacio de Miranda, torre señorial circular y conjunto palaciego Pleno Medieval, posicionado a los pies de esta vía. La ruta llegaba a este pueblo por donde se cruza hoy día con la Senda del Oso y el edificio de la Guardia Civil. Desde aquí la calzada irremediamente hubo

de atravesar el río Teverga, hoy día por un pequeño puente de traza moderna, dirigiéndose hacia el Sur en un camino paralelo a la actual carretera T-3. Proponemos una opción que tomaría rumbo posiblemente hasta San Martín de Teverga y para ello pudo tomar dirección a La Favorita, para llegar a la capital tevergana, donde aún se conserva el topónimo de Palacio El Muriu.

Según se menciona en las tradiciones de este concejo, el propio topónimo de Teverga deriva del nombre del emperador Tito, que estuvo varios unos meses en la zona durante alguna de las muchas guerras libradas en *Hispania* (Arias y Caunedo, 1884: 7).

Al Este de Entrago se han estudiado dos castros muy importantes, La Cogollina y La Garba a los pies de la sierra de La Sobia. En La Cogollina nos encontramos con un modelo castreño de comienzos de la Edad del Hierro y en el caso de La Garba se documentó una muralla exterior, un horno y una cubeta con cronologías prerromanas, mientras que la acrópolis se fechó en el siglo IV d. C. con una ocupación hasta el siglo V d. C., lo que muestra el proceso de romanización de esta zona. Se formó en este lugar un aparato defensivo, con la huella de un foso y taludes. El enclave pudo sufrir grandes transformaciones y actualmente se encuentra ocupado por el bosque, confirmando la ocupación desde tiempos prerromanos en esta zona (Fanjul Peraza, Fernández Rodríguez, López Pérez, Álvarez Peña, 2007: 465-472).

También en el sector Norte de Teverga se encuentra el pico la Ferreirúa. Este lugar aunque no es un enclave de paso de la calzada, no se encuentra muy alejado de ella, y lo ponemos en relación también por la relevancia de su significación toponímica: *Aurea* > *Oro*. Aunque no se ha constatado la existencia de un área minera, conocemos otros muchos casos en la región en los que el topónimo ha estado ligado a yacimientos explotados en época romana (García Estrada, 2009b: 434-440).

Desde San Martín de Terverga no se documenta ningún camino antiguo pero parece posible que la propia calzada prolongara su recorrido hacia el Sur para penetrar en tierras leonesas por Las Navariegas. La ruta podría haber imitado el cauce del río Páramo cerca de Montecillo, donde se conserva la Ermita de Santa

Lourdes y la Barrera, dejando al otro margen del río el Santuario de El Cébrano, para así llegar a Santo Tomás de Riello.

La ruta terrera de antigüedad desconocida continuaría cerca del lugar de San Salvador de Alesga, donde se conserva el citado castillo de Alesga, que pudo ser una torre de control de la zona y por lo tanto vinculado no solo a este camino sino también al más importante, la vía de la Mesa. Se ha catalogado como una *Turris* de control vial fechada en el siglo III. d. C. Se localizó una estructura de 40 metros de largo por 20 metros de ancho realizados en bloque de areniscas y calizas, que muestra al menos dos momentos defensivos. Intramuros se registró un pozo de saqueo y otro pozo mayor que pudiera haber sido el aljibe del castillo en épocas posteriores. Se catalogan tres pendientes de bronce cuyo estilo se documenta desde la época del Hierro hasta centurias medievales, por lo que su cronología es de difícil atribución. Por otro lado, se catalogó un As de *Calagurris* de época de Nerón.

Poseía un control visual de las rutas que facilitaban el acceso a los territorios cercanos, así como la comunicación de Castilla. Se cree que su cronología se determina si se interpreta como una de las *stationes* militares que Augusto manda construir a lo largo de las rutas con diversos fines; posta, almacenamiento, control, etc...., y cuya presencia comienza a abundar en la tardo- antigüedad. Es esta una de las torres que posteriormente durante la Edad Media se convierte en el centro de población medieval. Terreno en el que se erigen otras torres de vigilancia y atalayas asociadas al paso de esta antigua ruta (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2005: 181-191).

Conjeturamos que el río Páramo se cruzaba en el lugar de La Puente, por el propio topónimo que nos hace referencia a un puente, que permitiría cruzar este río antaño. Llegamos así hasta Fresnedo donde se erigió en el castillo de Orcechón construido en la Alta - Plena Edad Media, cuya estructura sabemos se formó al menos por dos elementos, hoy día en ruinas (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 510).

Desde este lugar sugerimos una ruta que se separaba de la AS-228 dirigiéndose hacia el Suroeste por una senda terrera de 2, 6 metros de ancho, que

imitaba el cauce del Regueiro, cruzando por Vauchéu y Presories hasta llegar a La Focella a 7,5 kilómetros de San Martín.

El tramo final hasta Las Navariegas en el límite geográfico con la provincia de León, está a 4,5 kilómetros de éste último lugar citado. Desde La Focella planteamos la ruta que dirección Sur se encauzaría a la Fuente de Chamas, atravesando la Mortera y cruzando el río Cuevas, para continuar hacia el Fornón y el Michadoriu. Desde aquí pudo seguir el cauce del Reguero de la Verde que conduciría a Las Navariegas a 19 kilómetros del puerto de Marabio, donde nos hemos desviamos de la ruta denominada en este trabajo como el Ramal Jovellanista.

De esta ruta propuesta sólo conserva *in situ* la parte inicial del trayecto hasta Entrago, descrita en el primer tramo de esta descripción, con una longitud 4, 5 kilómetros. El resto de la ruta desde Entrago a San Martín no conserva ningún tipo de evidencia arqueológica que pueda ser asociada para confirmar esta propuesta descriptiva de su paso, por lo cual planteamos lo que para nosotros el trazado más óptimo en función del territorio sobre el que se diseñó, elementos arqueológicos asociados y poblamientos antiguos que comunicaría dicha vía.

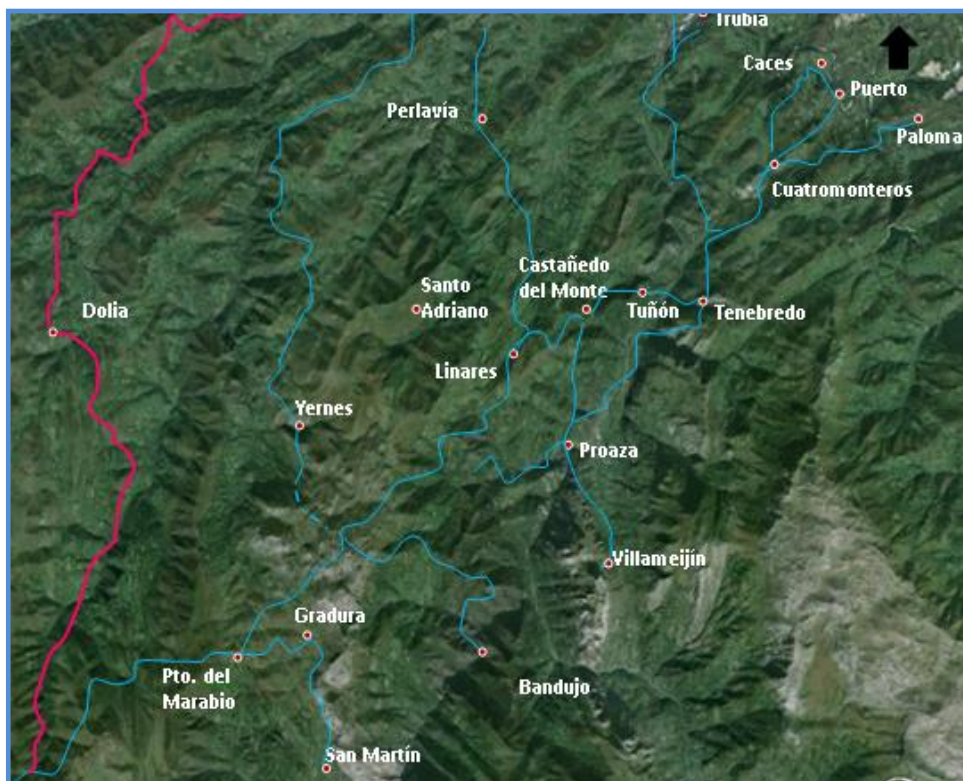


Fig. 133. Mapa con ramales asociados a la vía de la Mesa (rosa) en los concejos de Yernes y Tameza, Proaza, Santo Adriano, Teverga y Soto Rivera (azul).

VI- La Vía del Puerto Ventana “La ruta de las reliquias”: Desde el Puerto de Ventana a Lugo de Llanera

Introducción

El camino era conocido como la “Calzada del Camino Real de puerto Ventana o *Trobaniellu*”, que comunicaba la Alta Babia leonesa con tierras asturianas⁷⁶. Se trazó entre las vías de la Mesa y Pajares, posiblemente quedando eclipsada por éstas en época antigua y tomando más influencia como ruta de peregrinación en tiempos medievales, aunque ha sido conocida como: .-“*antigua calzada romana por Ventana*” (González García, 1965: 57).

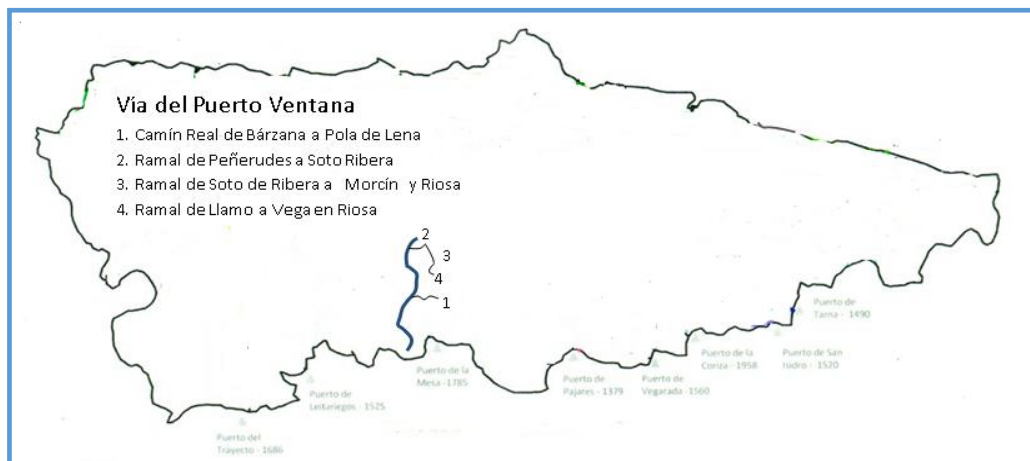


Fig. 134. Trazado de la calzada del Puerto de Ventana y los ramales analizados de esta calzada

Desde lo alto del puerto Ventana describió G. M. Jovellanos y Ramírez: .- “*un puerto de excelente suelo donde se pudiera hacer un buen camino veraniego*”, éste lugar estaba cercano al inicio del “Camín Real de la Mesa”. G. M. Jovellanos y Ramírez nos informa que en el puerto de Ventana que existía una cruz tal y como leemos en los diarios: .-“*...Una cruz señala el camino de Ventana del Puerto de la Mesa. En este lugar había una ermita dedicada a Mamés*”, de la cual sólo se conservaban según este autor, en la fecha de su viaje restos en ruinas (Jovellanos y Ramírez, 1915: 65, 76; 1953: 250-251).

⁷⁶ Ruta catalogada en el Inventario arqueológico del Concejo de Quirós: Estrada García, 2000. “Ficha Nº 36: Camín Real de Ventana”. *Carta arqueológica del concejo de Quirós*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias, Inédito.

Más relevante que las descripciones de G. M. Jovellanos y Ramírez son los ya citados escritos de M. Vierna⁷⁷. Este autor recogió apuntes sobre la estructura, composición y paso de varios caminos de comunicación entre León y Oviedo y Gijón en el mismo año que G. M. Jovellanos recorriera la vía. Un extracto de su obra se recopila en diferentes capítulos de la obra de caminos históricos del centro de la región. Según recoge P. Pisa Menéndez los principales pueblos del paso de la calzada según M. Vierna eran: *.- “El Cristo de Aspera, Santo Medere, Larrivera, Río Nalón y Puerto, Cueto Montero, nueva, Villa Mejín, Llende Lafaya, Alto de llende Lafaya, Aziera, Las Agüeras, San Pedro de Arrojo, Barcena, Santa Marina de Piélago, Ronderos, Truebaniello, Alto del Puerto de Ventana”*.

También se recoge cómo fue el camino por el puerto Ventana el elegido por D. Bierza, mientras él mismo supervisaba la construcción del Camino Real por el puerto Pajares: *.- “en el primer viaje que a este país hizo el Sr. Bierza para la dirección de la Calzada Real, que ahora se está ejecutando por el puerto de Pajares estuvo medio inclinado (sino casi todo) a dirigirse por este”* (Pisa Menéndez, 2000: 262).

En el año 1789 T. López de Vargas

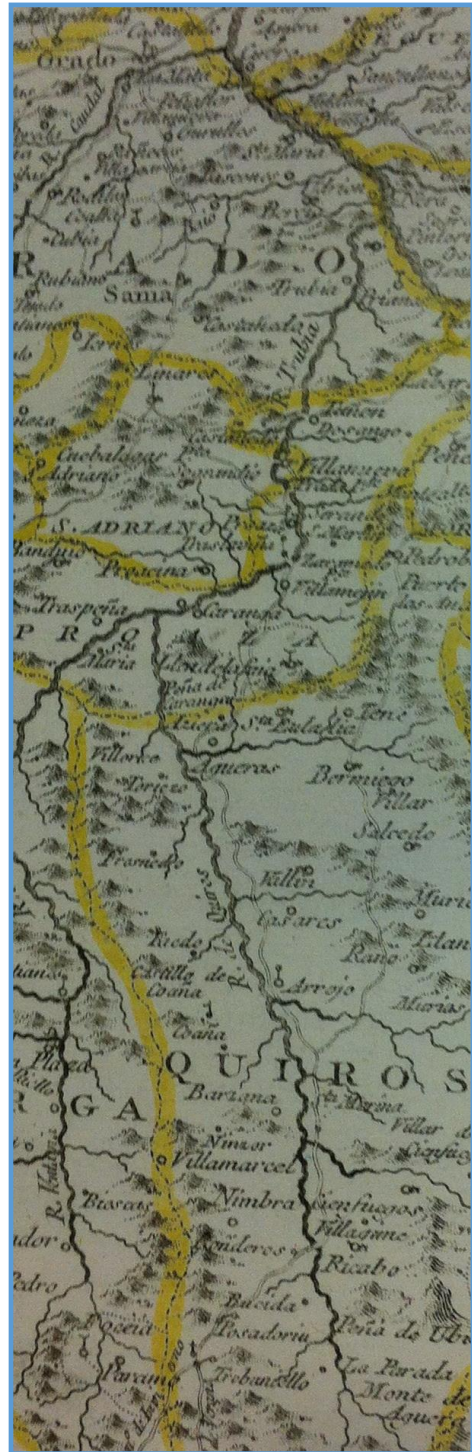


Fig. 135. Mapa de Asturias de T. López de Vargas, 1777. Fragmento de la vía del Puerto Ventana con los ramales a la vía de la Mesa por Tuñón, Quirós, Trobaniellu, Villanueva y Proaza. Mapa extraído de Pisa Menéndez, 2000: 262.

⁷⁷ Depositado en la R. A. H. en los papeles de Martínez Marina. 9/6038, Nº 7.

indica que el paso por Proaza al puerto Ventana era el único en ese momento que permitía el paso de carros: -“*es el Camino Real muy frecuentado para castilla por el Puerto de Ventana, y tan franco que los demás coches que pasan de la Corte a Oviedo por dicho puerto y ese valle pasan*” (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 251).

En el siglo XVIII se documentan varias reparaciones con el fin de facilitar el paso de carros y carretas, de ahí que los tramos que a continuación localizamos bien empedrados, puedan asociarse posiblemente a estas cronologías:- “*...desde el barco de puerto del concejo de la Ribera de Abajo asta el puerto de bentana...*”⁷⁸.

Ya hemos visto en la descripción de la vía de la Mesa que existen muchos ramales que conectaban ambas vías y eran paso de parte de los pueblos citados por M. Vierna y que posteriormente serían plasmados cartográficamente en el croquis y mapa de Asturias T. López de Vargas (Pisa Menéndez, 2000: 253; Anes y Álvarez, 1977: 163).

Se considera que la calzada del puerto Ventana una de las principales vías de comunicación entre Asturias y León durante la romanización. Goza de especial interés militar, administrativo y económico. Al Sur de Torrebarrio, ya en el alto del propio puerto, se documenta un antiguo puente de un solo ojo con arco dovelado. Los restos de su estructura son atribuidos a una base de cimentación romana formada por sillares regulares de piedra local (Rabanal Alonso, 1984: 139).

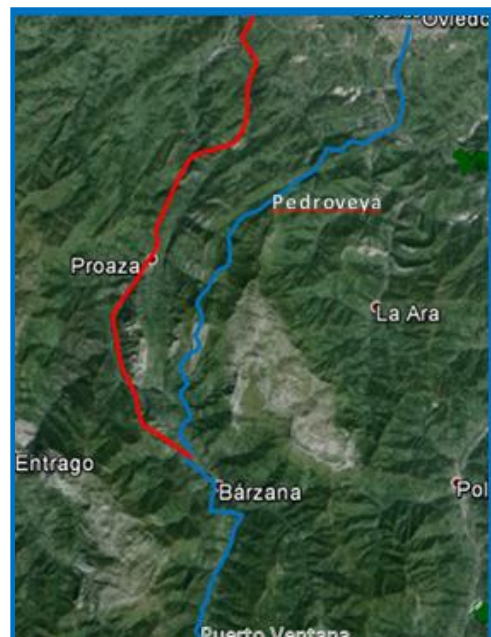


Fig. 136. Mapa de la vía del Puerto Ventana o Camino de las Andrúas por Quirós (azul), y el ramal occidental por Proaza y Santo Adriano (rojo).

⁷⁸ A.G.A.P.A. Sig. 88. p. 186, del año 1770.

Desde aquí el camino parece que penetraba hacia Asturias para dividirse en Porcinero en dos ramales, el que se dirigía hacia San Salvador de Alesga (pasando por Monte Grande, Braña las Cadenas y Páramo) y el que tomaba dirección a Quirós, el cual describimos a continuación, pues es el conocido como camino del puerto Ventana (González Collado, 2009: 166-184).

Esta ruta fue la que recorrió el rey Alfonso II el Casto cuando derrotado en las proximidades de Torrestío y Quirós, en el año 795, Oviedo huyó a través de la sierra del Aramo por el puerto de Andrúas (Suárez Fernández, 1976: 169-171).

A lo largo de esta ruta nos encontramos numerosas ermitas datadas entre los siglos XI- XII, siendo catalogadas algunas de ellas incluso en el siglo IX, como es la Iglesia de San Pedro de Arrojo. Desde el siglo VII la aristocracia local promovió también la construcción de iglesias y monasterios por el territorio regional y también en sus propios *fundi* (Gutiérrez González, 2012: 386-390). Estas construcciones cercanas a la vía confirman la relevancia religiosa del tránsito de la ruta en siglos alto y pleno medievales.

Tenemos dos accesos principales a la zona central desde el puerto Ventana, uno de ellos es el descrito en este trabajo en la descripción de la vía de la Mesa, es decir los ramales que desde la zona de Quirós conectaban los concejos de Santo Adriano, Yernes y Tameza, Proaza hacia Oviedo. El otro acceso es el que describimos a continuación, el que desde Quirós se dirigía a Soto Ribera y Oviedo. Este acceso también es conocido como el Camino de las Andrúas (Pisa Menéndez, 2000: 281-296).

Sector 1 -Puerto Ventana- Arrojo

Desde el puerto Ventana a 1587 metros de altitud, creemos que el camino se diseñó por la ruta que hoy día se conoce como “*pista de Ricabo al Alto de Ventana*”. Esta pista de tierra apisonada con un ancho de entre 2,5 y 2, 8 metros. Desciende en su inicio con marcados zigzags por la cara Oeste del Canto de los Tuérganos hasta la cota 1600 metros. Se alarga por la ladera en dirección por los Cavanales, Braniecha y Sierros Negros, a los Sierros de la Canguinia, donde se emplaza la ermita de

Trobaniellu (de la cual toma nombre el camino). Esta ermita se emplaza en territorio tevergano pero muy cerca del límite de concejos entre éste y el de Quirós. Aquí hubo una alberguería o una venta que estuvo siglos atrás relacionadas con el paso de un camino. Se argumentan dos caminos que transitan paralelos al paso de la ermita a lo largo de 350 metros. Parece más antiguo el occidental, aunque muy difuminado entre el paisaje, en algunos sectores puntuales permite ver la caja del lateral Oeste. Una caja de 0,30 metros de profundidad y 0,25 con de ancho. A la altura de la ermita se solapan ambos itinerarios durante 150 metros y al Noreste nuevamente nace el que parece más antiguo.



Fig. 137. Vista desde el Puerto Ventana de la vía a su paso por el Picu El Coma, al Sur de Trobaniellu



Fig. 138. Vista del camino bordeando el Segundo Pico Imagen extraída de: <http://pateosmontunos.blogspot.com.es/>

El camino se conduce al Colláu de Garafe desde donde proponemos el vial primitivo (con restos de enlosado), el que toma dirección Norte por la Pxa Navachos al Valle Romanteira y Ricabo.

También G. M. Jovellanos y Ramírez la menciona en la descripción de su viaje que lo recorre en dirección inversa al descrito

en estas páginas el 4 Junio de 1792 dirección a León: .-“... a fuerza de subir y dar vueltas se dobla la Peña de Parada...” (Jovellanos y Ramírez, 1915 65). Son unas curvas que han sufrido una destrucción parcial en fechas recientes por la construcción de la moderna pista de Ventana. Éste pista contemporánea corta hasta en 5 ocasiones el complejo nudo de tornos, unos solapados a la moderna vía y otros abandonados a día de hoy. La pendiente en este tramo supera el 5 %, circulando a una cota de 950 metros. El camino conduce al Sur de Ricabo, quedando al margen este de la vía el pueblo de Buedia, a una cota inferior.

En las proximidades de Buedia se ha conservado una necrópolis medieval. Está compuesta por un grupo de enterramientos formados por cerramientos pétreos laterales y lajas en la parte superior. Esta necrópolis está relacionada con la capilla de Santa María Magdalena, cuya fisonomía ha

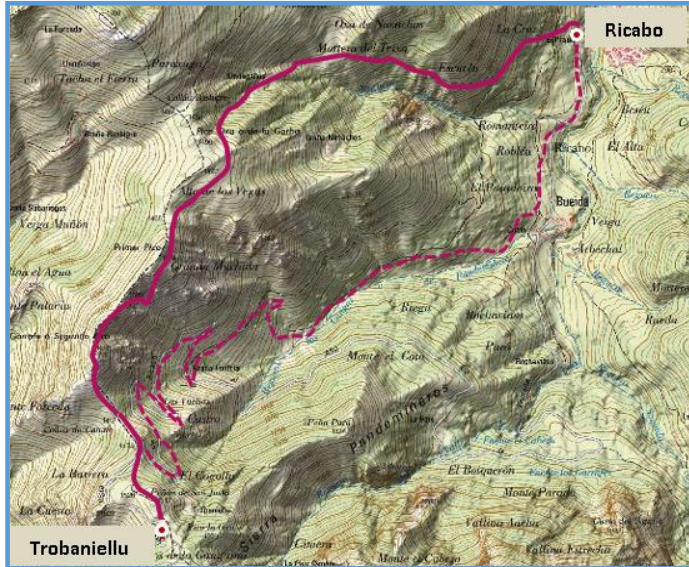


Fig. 139. Trazado Norte con empedrado propuesto como el viario más primitivo. En intermitente el ramal recorrido por G. M. Jovellanos y Ramírez.

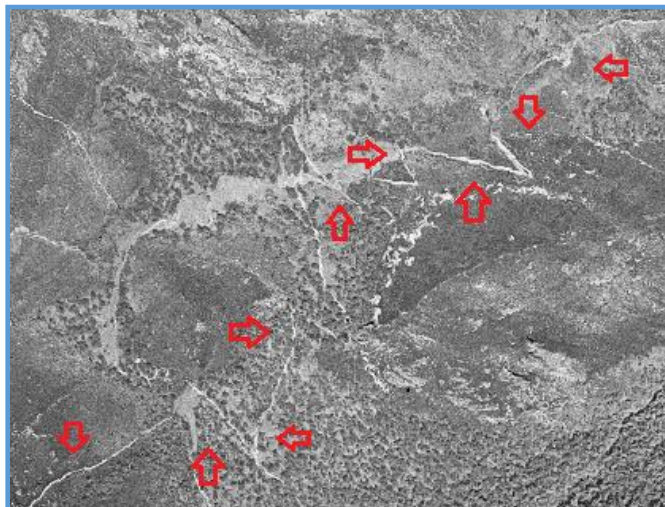


Fig. 140. Vista de Las vueltas de Garafe según fotograma del vuelo Americano 1956-57. Serie B.

sido modificada a través de los siglos (Hevia González, Montes López, 2009: 385-392).

Quizá este camino por “las vueltas de Garafe” fuera una alternativa al que a continuación describimos por el valle de Romanteira y Pico el Oteiru, por ser éste último un camino de trazado más directo, pero en unas cotas más elevadas, que estaría nevado parte del invierno, e inaccesible en muchas ocasiones.

El que proponemos como el trazado primitivo desde Trobaniellu y Colláu Garrafe se prolonga dirección Norte por la pista terrera que conduce al Colláu Busgibre y Paraxuga donde se localizan sectores intermitentes de enlosado, en continuo descenso que conducirán por Escuréu hasta Ricabo a lo largo de unos 3 kilómetros, cruzando el reguero Romanteira por un sencillo puente de madera.

El camino en fuerte descenso se salva por marcados tornos, gira en dirección norte por la vertiente Oeste de la cuenca del río Ricabo, por la falda de la s

ierra del Sobia. El ancho de la vía oscila entre los 2,5 y 3,1 metros. Conserva un empedrado regular. El estado de conservación varía de unos sectores a otros, siendo el mejor conservado el de Escuréu. El área muestra en ciertas partes de la vía escorrentías superficiales y argayos estando afectado su estado de conservación.



Fig. 141. Tramo empedrado en Escuréu

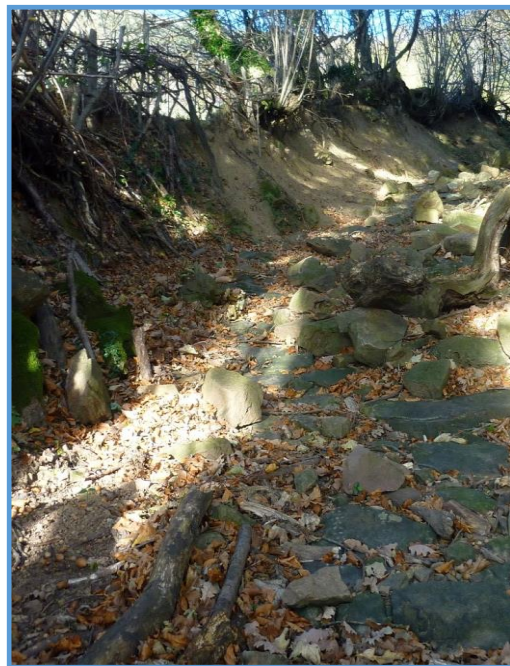


Fig. 142. Restos de enlosado cerca de Pousaoriu

ZONA	Cara Sur del Pico El Oteiro 800-1200 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,3 - 4 metros.
	Largo: 3 kilómetros metros.
DESCRIPCIÓN	<p>Sector con tramos intermitentes de enlosado. El sector mejor conservado son unos 150 metros en la zona de Escurú. Se forma por empedrado rectangulares de 0,20x 0x30 metro aproximadamente dispuestas de forma uniforme, apoyadas en una bases terrera. Facilitan el tránsito en este tramo que como hemos observado tiene escorrentías, y se ayuda de un diseño de zigzags marcados para frenar la pendiente. El ancho viario oscila entre 2 y 4 metros, siendo los sectores de mayor ancho, aquellos con curvas marcadas, como es el caso de la curva de 45 grados al Noroeste en el ascenso entre Romanteira y Escurú.</p> <p>El resto del sector, intercala tramos pavimentados, con otros solamente terreros. En los casos que localizamos algún empedrado, son zonas aisladas de escasos metros y que siempre conservan el sector central, siendo ambos laterales terreros, posiblemente de paso rodado, como es el caso del cercano sector a Ricabo de El Pradal.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>En el sector occidental del sector de Escurú conserva una caja ligeramente hundida de unos 0,20 metros de ancho.</p> <p>Hemos hecho referencia a un pavimento regular con ancho especial en las curvas que frenan la pendiente que alcanza un 6,5 % .</p> <p>En algunos tramos el camino se adapta a la ladera, localizando pequeños caballones terreros laterales, y en otros es necesario realizar espacio para su paso. Localizamos excavaciones de la ladera, terrera, para permitir el paso de la calzada. Este trabajo se ve bien en el sector de Posoiru.</p>
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro de la Picona, mina La Oxa de Mixaoros, Cochao Castro.
	Medievales: Necrópolis de Buedía
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro de la Picona
	Medievales:

J. M. González y Fernández Valles cataloga en Ricabo el castro de La Picona, uno de los cinco registrados en el concejo de Quirós. Este emplazamiento se asienta sobre un espolón, localizado en la ladera oriental del río Ricabo. Posee un foso de gran tamaño y traza arqueada por el lado Este. Parece que su defensa se completó con una muralla de la cual sólo se conservan restos de una banda pétreo. En el recinto interior se recuperó un molino barquiforme, una piedra moledera, así como algunos elementos de metal. Hoy día este lugar se ha transformado en una parcela agrícola, lo cual ha dañado considerablemente dicho emplazamiento (Maya González, De Blas Cortina, 1973: 717-722; Estrada García, 2005b: 442-443).

Dejado atrás el pueblo de Ricabo prosigue la calzada dirección a Ronderos, donde a lo largo de 450 metros se solapa este camino con una pista que asciende a las brañas en la zona de la Oxa.

Desde este punto localizamos una pista terrera que nos conduce a Ronderos. Creemos que la ruta pudo circular próxima a este pueblo, pues aquí donde aún se atesoran hoy día los restos de lo que fue un castro prerromano emplazado en el pico Ronderos. Por otro lado, no muy lejos de este lugar, se localiza hacia el Oeste La Oxa de Michaoros, enclave puesto en relación con antiguas explotaciones auríferas.

El castro del pico Ronderos denominado Cochao Castro, se ubicó a una altitud de 1059 metros. Se localizó un foso de unos 100 metros de longitud y en el extremo contrario, algo más elevados, se localizaron varios fosos de pequeñas dimensiones. La particularidad de este recinto defensivo sugiere un posible desarrollo constructivo estructurado en dos fases. La cronología de este lugar tiene una horquilla que engloba desde final de la Edad del Hierro, hasta una posible ocupación imperial y posterior fase medieval (indeterminada). Entre los materiales registrados se atribuye a la Edad del Hierro una pulsera semejante a los torques castreños (Fernández Gutierrez, 1996: 103).

Planteamos desde aquí la ruta por una pista de montaña de no más de 3 metros de ancho, sin ninguna composición que muestre un posible acondicionamiento humano. A nuestra izquierda queda el estratégico enclave de Cochao Castro mientras que el primitivo camino nos conduce hacia los actuales pueblos de San Vicente de Nimbra, Rodiles y Santa Marina, donde se juntan el río Ricabo con el Trubia. El trazado desde Rodiles cruzaba la ribera del río de Ricabo y la vía terrera queda solapada con la actual de montaña QU-3 a Santa Marina. Es en este pueblo donde vadea el río Lindes por un puente de posible cimentación romana, aunque actualmente tiene ciertos arreglos de fases medievales. Muestra arco imperfecto y de factura pobre que tiende a apuntarse ligeramente en la parte central. Una hilada de sillarejos sobresale del plano de la boquilla en la zona central y se dispuso con la finalidad de ensanchar la calzada medio metro. Tanto el muro de sostenimiento como el estribo son hoy día de hormigón, pues la estabilidad de la bóveda es dudosa (Quesada Alonso, 1993: 301-302).

Tenemos noticias de una reparación de un puente en Quirós en el año 1546 denominado: .- *“la puente de Quirós”*⁷⁹ pero parece no se ha de asociar con este de Santa Marina, sino con el vecino de Rondeiros desaparecido junto al de Ricabo.

Desde Santa Marina la vía asfaltada AS- 229, creemos que superpuesta con el antiguo viario, nos conduce a Barzana. Proponemos según la orografía y el poblamiento de la zona que el antiguo vial se dirigía posiblemente al Noroeste a Bárzana donde conjeturamos que la calzada se dirigiera hacia la antigua capilla de San Miguel y la



Fig. 143. Vista panorámica de la calzada del Puerto Ventana desde Arrojo.

torre señorial de Bárzana, asociada a la ruta (aunque no a los pies de la misma). Es una torre de llanura, con planta circular (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 506). Desafortunadamente esta edificación ha desaparecido, pues se enclavaba en el lugar donde hoy se han construido un grupo de casas en una barriada al Suroeste del municipio de Bárzana (topónimo latino con sufijo *-ana*).

Desde este lugar creemos que la vía podría circular paralela a la moderna A-229 para dirigirse a La Fábrica, justo a la otra orilla del río Quirós donde se enclava el castillo del Alba de Quirós, a unos 3 kilómetros de distancia de la mencionada torre de Bárzana. Este castillo en altura es una construcción del período de la Reconquista y desde 1132 perteneció a Alfonso VII de Castilla. Era una fortaleza de carácter defensivo utilizada para la vigilancia y la protección del camino, de la que tan solo quedan escasas ruinas (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2007: 206, 515).

⁷⁹ Martínez Marina, 1956. fol. 87. Se citan tres pequeños puentes: el de Santa Marina, uno en Rondeiros y otro en Ricau.

El Castillo del Alba es una fortificación en altura. La particularidad es que se adapta al espacio natural creado en el terreno entre dos salientes rocosos. Consta de un grueso muro en el lado Oeste de 4,70 metros de alto según los estudios realizados por J. L. Avello Álvarez. En la parte exterior se localizaba un foso, cuyas evidencias son perceptibles por el distinto desarrollo de la vegetación con respecto al terreno limítrofe (Avello Álvarez, 1997: 541).

Proponemos que el camino llegaría a las proximidades de Arrojo por la carretera asfaltada a una altura de 620 metros y un kilómetro al Norte del Castillo del Alba y 23 kilómetros del puerto de Ventana. Al Oeste del Castillo del Alba en la vertiente Suroriental de la sierra del Gorrión, se ubica el asentamiento fortificado de Vachicastro. Se enclava en un espolón al Noreste del pueblo de Fresnedo. Aquí se documentó un pequeño foso muy colmatado y dos afloramientos rocosos en el sector Sur y Noroeste que también ejercían de defensas naturales. El recinto era alargado y mostraba un perfil alomado con una alineación pétreo de sillarejo, asociada a una posible edificación (Estrada García, 2005b: 442).

Sector 2- Arrojo-Pedroveya

El tramo de Arrojo a Pedroveya alcanza 16 kilómetros. Desde el Sur de Arrojo no se observa ruta alguna que pudiera tener cierta antigüedad, así pues, planteamos un camino por la actual carretera hasta que encontramos una vía terrera de 1,8 metros de ancho dirección Las Agüeras.

El torreón de los Bernaldo de Quirós en Las Agüeras, es una torre Bajo-medieval emplazada cerca del río Golondríz. Ésta fue arrasada al construir el pantano de Valdmurio. Se emplazó a menos de 2 kilómetros de Bermiego, zona a la que se documentada un acceso antiguo. Así pues, esta torre poseía un enclave estratégico de control territorial (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 506).

Antes de llegar a Las Agüeras localizamos desde el Norte de La Muela tres posibles rutas, todas ellas descritas en la obra de P. Pisa Menéndez: la de la derecha conduce a Tene, la de la izquierda a El Llano y Perueño y el ramal central a Aciera y Las Agüeras entroncando con el camino descrito hacia Proaza. Existe un cuarto

acceso más al Este que los anteriores citados que podría ser la ruta que más directa que nos conduce, en constante ascenso por El Cuélebre, a Bermiego. Es un pueblo emplazado en una media ladera al cual llegamos por la pista asfaltada que en zigzag toma el nombre de El Cuélebre (Pisa Menéndez, 2000: 245-278). El acceso a Bermiego se realiza por el ascenso anteriormente mencionado desde La Muela. Creemos que la ruta pudo practicarse por un camino que nace al Noreste de Las Agüeras y bordea la cara Oeste de La Xeinal, dirigiéndose hacia la Capilla de la Virgen del Carmen en Bermiego. El camino hasta aquí es una senda de tierra con guijos modernos, cuyo ancho oscila entre el 1,5 y los 1,9 metros.

En el lugar de Bermiego parece que se cruzaba el arroyo La Fontana a través de un viejo puente de aspecto medieval, de un solo ojo y tamaño modesto, que desconocemos si pudiera haber sido edificado sobre uno de cronologías previas.

Esta última es la ruta propuesta como la principal según P. Pisa Menéndez para proseguir este camino del puerto Ventana. Un camino directo, pero algo estrecho y de difícil paso para los carros, así pues, podría ser un atajo para ir a pie o a caballo. Este acceso sería el más directo para proseguir dirección Noreste y sin duda más rápido que la opción por Tene.

Otros autores como R. Estrada García⁸⁰ con el cual compartimos opinión, creen que la ruta correcta es la de Tene, cuyo ancho llega a los 4 metros y presenta parte de la caja lateral de 0,6 metros de profundidad. Además, transita por las proximidades de los castros de Tene, Cochao Castro y la torre de Las Agüeras. Destacan los anchos de la vía al Sureste del pueblo de Aciera y al Sur de la intersección con la carretera de Tene, al Este de las Brañas de Aciera.

Ya hemos hecho referencia al enclave de Tene como punto de encrucijadas donde confluía con la vía que se ramificaba de la principal de la Mesa, desde el Alto de Sograndio por Proaza y Villamejín hasta Aciera, y cerca de donde se emplazó el

⁸⁰ Estrada García, 2000. “Ficha Nº. 36: Camín Real de Ventana”. *Carta arqueológica del concejo de Quirós*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias, Inédito.

conjunto importante de El Castro⁸¹ (Predregal Montes, 2006: 162-166; Fanjul Peraza, 2003). A su vez este ramal a Proaza conectaba con Santo Adriano y Belmonte de Miranda al acceso principal de la vía de la Mesa.

De Tene el camino debía tomar dirección Noreste posiblemente bordeando Sierrromomín para acceder al Pandu la Mortera, punto donde parece confluía con el acceso que desde Tene que se podría haber realizado por un camino terrero de 2,2 metros que faldea por el Este de la sierra de Tene hasta este lugar.

En este punto esta senda nos conduce por una zona de montes y camperas, donde el camino apenas es visible pues se difumina en el propio paisaje boscoso hasta Cabaña Nueva y Entrecuetos. Tras una pendiente en fuerte ascenso de un 6 %, no queda otro remedio que cruzar el collado de la Canal Seca (a 844 metros de altura) para atravesar Andrúas por una calzada que conserva restos de enlosado y descender a La Rebollada y la ermita de Santa Bárbara.

En Canal Seca se encontraron restos tumulares y castros que confirman la ocupación de la zona desde tiempos prerromanos. No referimos al castro El Cantu el Arbeyal, localizado unos 3 kilómetros al Oeste de Serandi. Su reducida dimensión y su complejo sistema de defensa hace que de la catalogación de castro realizada por J. M. González y Fernández Valles sea replanteada proponiendo una ocupación que se alarga hasta fases medievales (González y Fernández Valles, 1976b: 139; Fanjul Peraza, 2003).

El tramo desde Canal Seca hasta la parte alta de La Rebollada conserva aproximadamente unos 300 metros de calzada *in situ*. Dado su buen estado de conservación y el confirmado uso de la vía en siglos medievales y modernos, descartamos que fuera un enlosado romano, siendo posiblemente una mejora de la Edad Moderna, aunque no por ello se invalida la idea de que en tiempos anteriores hubiera estado empedrado.

⁸¹ Referente al ramal a Villameijín y Aciera este ramal remitimos al Cap. III, vía de la Mesa. pp. 334-338.



Fig. 144. Sector con enlosado sobre la roca nivelada de la estructura viaria

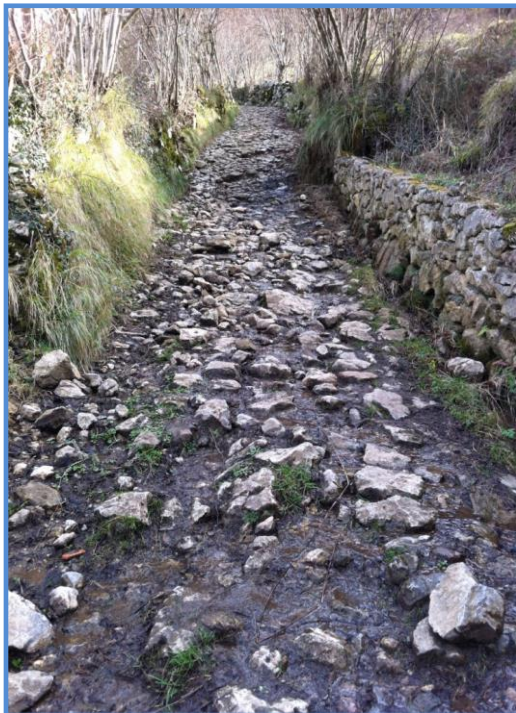


Fig. 145. Empedrado original de la calzada en el descenso hacia el Norte desde la Canal Seca.



Fig. 146. Sector acondicionado con aspecto más moderno con cantería trabajada y regular en Andriás



Fig. 147. Calzada a su paso por La Rebollada

ZONA	Canal Seca- La Rebollada 840 – 700 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,3- 2,5 metros
	Largo: 400 metros
DESCRIPCIÓN	<p>En el sector más próximo al paso por Canal Seca la vía se estrecha localizando algún derrabe, que muestra la capa primitiva original de la vía, el lecho rocoso florece en determinados puntos aislados. Localizamos un sector de 90 metros acondicionado con losas trabajadas y una superficie lisa de fácil tránsito. Su aspecto más elaborado tiende a proponer un acondicionamiento del que fuera el enlosado anterior que a continuación describimos en otros sectores de la vía.</p> <p>Se conserva aproximadamente unos 300 metros de calzada <i>in situ</i>. La calzada en el tramo que desciende desde Andruías, conserva parte de las piedras originales. Al acercarnos más a La Rebollada se atesora la calzada en mejores condiciones. El sector mejor conservado son los 100 metros más próximos a la parte Sur de La Rebollada. El recorrido trabajado de Andruías muestra un formato similar constructivo (con losas trabajadas de forma regular por todas sus caras), al sector más moderno de la calzada de las Foces del Río Pino “ramal del Puerto de Vegarada”.</p> <p>Se compone de piedras regulares de mediano tamaño calizas y sílices (0,15x 0,20 metros) que se encajan a la perfección sin necesidad de ningún cemento visible, ni en los sectores antiguos ni los más modernos. Se intuye en algún tramo la capa inferior compuesta por tierra y pequeñas gravas a modo de <i>nucleus</i>. Sobre una capa terrera se asienta dicho pavimento. Este tramo de la ruta, se encuentra delimitado con unos muros que sirven de lindes de los campos próximos, construidos con la misma piedra que la de la calzada, en ocasiones invisibles debido a la maleza. Se ve además en algunos puntos, unos pequeños desagües de canalización a modo de sangraderas, para evitar encharcamientos en la calzada. Este tramo posee una pendiente de un 6%. Este pavimento junto con las curvas marcadas en zigzag, ayudaban a afirmar un suelo de difícil diseño orográfico.</p>

OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Cada 25- 30 metros, desagües de canalización a modo de sangraderas o alcantarillas, para evitar acumulación de agua. Localizamos dos en el tramo conservado. Piedras alargadas de 0,10x 0,30 metros, con ligera orientación Noreste- Suroeste, para ayudar a evacuar el agua con la propia orientación de la ladera. En el tramo más cercano a La Rebollada aparecen lindes de mampostería que delimitan el ancho viario a 2, 2 metros aprox.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro- fortificación de Cantu El Arbeyal, Serandi. Medievales: Castro- fortificación de Cantu El Arbeyal, Serandi.
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Medievales:

Al acercarnos más a La Rebollada se conserva la calzada en mejores condiciones. En este tramo final la vía tiene un ancho de 2, 4 metros y muere en una plazoleta asfaltada. Este sector se compone de piedras regulares de pequeño y mediano tamaño de calizas y sílices, que se encajan de forma regular y muestran una superficie uniforme.



Fig. 148. Sangradera o sistema de desagüe de la calzada. La Rebollada

Se intuye en algún tramo una capa terrera inferior a modo de *nucleus*. Este tramo de la ruta al igual que el anterior se encuentra delimitado con unos muros laterales de mampostería, a modo de división en las lindes.

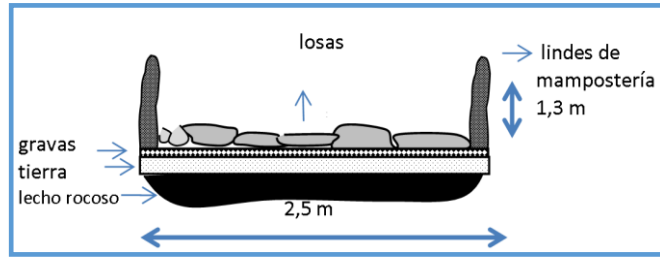


Fig. 149. Perfil de la vía en el sector de La Rebollada

Tras cruzar el pueblo de La Rebollada (entero asfaltado), el camino se reanuda en la parte baja (zona Norte), próxima a La Mortera. En este punto de la ruta localizamos un fragmento cerámico, en un tramo empedrado de unos 20 metros que va desapareciendo hasta convertirse en una pista terrera. La superficie viaria muestra características idénticas al sector de La Rebollada aunque su ancho es menor, 1,5 -1,8 metros. Conservamos el camino original hasta Pedroveya durante 3 kilómetros.



Fig. 150. Calzada al Norte de La Rebollada, próxima a La Mortera



Fig. 151. Fragmento cerámico hallado en la superficie de la vía de La Rebollada a La Mortera.

El fragmento cerámico de apenas 3 cm., pertenece a un cuerpo de una pieza de paredes finas hecha a torno. Al exterior no tiene ninguna marca de incisiones ni pintura, pero está bastante erosionada, mientras que al interior muestra una pasta vítrea de color blanco. Dadas las características creemos que podría ser una pieza fechable en la Edad Moderna, y quizá asociada con el uso y paso viario en esta época.

Siguiendo los vestigios de este camino nos conducimos serpenteando entre campos por La Décima (topónimo numeral, quizá asociado a puntos de paso de las rutas). Desde aquí la vía se pierde tras pasar el molino de Secundino. A continuación, llegamos a una valla negra en el arroyo de la Boya, donde descubrimos lo que pudo ser un puentecillo quizá romano, de pequeña apariencia, compuesto por dos muros de piedras similares a las empleadas en el piso del camino, de unos dos metros de ancho y sobre estos descansan dos hiladas de sillares regulares sin mortero. La losa inferior es la mayor, de 1,60 metros de largo y 0,20 metros de alto y la superior se compone cuatro grandes losas de menor tamaño.



Fig. 152. Detalle de la calzada en Pedroveya.



Fig. 153: Vista de la vía en ascenso hacia la parte occidental de Pedroveya.

El puente nos permite continuar el trayecto, ahora en ascenso, durante unos 600 metros a Pedroveya. El camino se conserva *in situ*, pero está oculto por grandes musgos y helechos. Esta parte final hasta Pedroveya es la peor conservada de los sectores viarios documentados hasta este punto. El camino nos lleva a un arroyo por donde discurren las aguas fecales del pueblo y continuación, en una curva cerrada a la izquierda, que frena la pendiente final de la vía, podemos apreciar el empedrado con las mismas características de La Rebollada, aunque oculto por la vegetación. Este tramo tiene un ancho de 2,3- 2,8 metros y nos conduce a la depuradora de Pedroveya.



Fig. 154. Puente próximo a Pedroveya.

ZONA	La Mortera- Pedroveya 650- 600 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,3- 2,8 metros.
	Largo: 2,5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Tramos empedrados de piedras calizas y silíceas de 2,4 metros de ancho. Se intercalan sectores enlosados con otros terreros, siendo el de mayor longitud de 140 metros. Son Piedras regulares pequeñas, puestas de forma anexa entre sí, y gran número ausentes o descolocadas. El camino va a morir a un pequeño puente de piedra sobre el arroyo de la Boya. El primer tramo hasta el puente es un descenso con un 1,3% de desnivel, que nuevamente asciende para llegar al fin del tramo empedrado en Pedroveya alcanzando un 3,5 %. Esta segunda parte del camino conserva <i>in situ</i> la mayor parte de la ruta a lo largo de casi 2 kilómetros, con ancho mayor que la primera (2,6 metros) pero está oculto por grandes musgos y helechos. Esta parte final hasta Pedroveya es la peor conservada de todo este tramo descrito.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	El desnivel que sufre esta vía, lo salva con varias curvas que alargan el trazado y suavizan la pendiente.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Puentecillo de Pedroveya. Estructura pequeña formada por dos muros de piedras más grandes (sillares) que las empleadas en el piso del camino. Tiene unos dos metros de ancho, y sobre estos descansan dos hiladas de losas. La inferior son dos grandes losas, la mayor de 1,60 metros de largo y 0,20 metros de alto y la superior se compone cuatro grandes losas de menor tamaño. Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Sector 3- Pedroveya- Lugo de Llanera

Desde Pedroveya a 550 metros de altura valoramos la posibilidad de que el camino se dirige hacia el Norte al concejo de Morcín, siguiendo el cauce del arroyo de las Xanas, pasando por El Artoxu y La Cotina hasta llegar a Peñerudes, ya en Morcín. Hasta Artoxu la vía está asfaltada y desde este punto, en una cota superior a la carretera encontramos un camino de tierra de 1,9 metros aproximadamente que conduce a La Cotina pueblo anexo a Peñerudes.

Es en Peñerudes se conserva un torreón construido en el siglo XIV. Posiblemente sustituyó a otro más antiguo relacionado con el control la zona y el paso del camino. En el año 1900 se mostraban restos de muros y líneas defensivas tal y como recoge J. S. Rodríguez Rodríguez, hoy día no visibles. La torre muestra una planta cuadrada de casi 7,5 metros de lado. Se construye en sillarejos dispuestos tanto al interior como al exterior. Posee tres alturas y su sistema de cubierta apenas ha dejado improntas en los muros. Este edificio puede ser considerado una transición entre torre y castillo (Rodríguez Rodríguez, 1900: 161-169; Avello Álvarez, 1991: 153-155). Tenemos noticias del siglo IX que hablan de paso viario al pie de dicho torreón: .- “...*scobio de Campo*” (Magín Belenguer, 1968: 151).

Desde Peñerudes planteamos dos direcciones, al Norte a Puerto y al Este a Soto Ribera. El trazado norteño a falta de evidencias que nos indiquen a ciencia cierta el primitivo paso viario, podría proseguir al Norte al lugar del Carrilón, topónimo que podemos poner en relación con antiguas vías para carros. El trazado más óptimo hubo de ser por la carretera local RA-1 hasta Lavarejos donde confluía con la vía que provenía de Tuñón en Santo Adriano. Una vez entroncando con esta vía podía tomar dirección a alguno de los núcleos bañados por el Nalón: Caces, Puerto, Palomar o Udrión. Siendo el paso más directo el de Puerto⁸². Ya hemos indicado que en Puerto confluían diversos caminos con intención de cruzar el río

⁸². El topónimo de Puerto se refiere a *portus*, o lugar de paso obligado donde se cobraba el *portorium*, (Ferreira Priegue, 1998). Ozcariz Gil, 2007: 1-19, *Portorium: Derecho de paso, un impuesto de transporte sobre la circulación de mercancías que corresponde a tres impuestos diferentes: el de aduana, el de entrada o salida de la ciudad y el de comercio entre provincias.*

Nalón, de ahí la necesidad de construir un puente, cuyas obras fracasaron, y la intención de cobrar una vez construido el puente el paso del mismo⁸³. A este lugar llegaba el camino de Villanueva desde el Oeste en tierras de Santo Adriano, el Camino a Caces hacia el Norte y hacia el Este .- “*el camino desde Las Caldas a la Barca de Puerto*”⁸⁴.

Desde Caces existe al Oeste un camino que conduce por la moderna OV-1 hacia el Oeste, para dirigirse a Siones, (topónimo latino con sufijo *-ones*). Se emplaza en Siones el ya descrito castro de Pozobal. Aquí confluía con las rutas que se ramificaban de la vía de la Mesa por el Concejo de Santo Adriano, Proaza, Yernes y Tameza y Teverga. Llegando a este lugar la vía del Monasterio de Tuñón, estudiada en páginas previas como un ramal de “Camín Real de la Mesa”.

Desde la ermita de San Juan discernimos un camino que nos conducirá por La Mueza y el Perlín, donde se encuentra el lugar del Carral, para llegar a Santa María de Trubia. El castro de Perlín se ubica sobre la cumbre aplanada del cerro. El recinto se delimita por un talud más o menos vertical que por el Norte conserva un pequeño foso. Es un emplazamiento sobresaliente de un cordal que se yergue sobre el río Trubia, alcanzando gran visibilidad del Concejo de Santo Adriano (Fanjul Peraza, 2004: 132).

El ya citado topónimo Carral o Carrera, es un indicador de antiguas calzadas, se interpreta como “camino ancho” y procede del latín vulgar *Carraria*, del cual derivó la abreviación *Via Carraria* (vía para carros) a todas las lenguas romance (Selfa Sastre, 2000).

Al llegar a Trubia se ubica al Oeste otro castro, el castro Pico l’ Cogollo. Posee éste una forma ovalada con un eje longitudinal Oeste-Este de casi 80 metros. Se defiende con taludes y un foso excavado en la roca que define el recinto. El emplazamiento es un castro a media ladera del monte. Las defensas artificiales, muro y foso son reforzadas por la altitud por su disposición y por constituir el monte

⁸³ A.A.O, Despacho I, Leg. 66 (1577-1877), Puente de Puerto: Puente de la obra (plano), repartimiento y otros documentos relacionados con la construcción de dicho puente.

⁸⁴ Sobre los caminos a Puerto remitimos al Cap. IV vía de la Mesa, pp. 338-340.

Lloe una de las vertientes más escarpadas del valle de Trubia (Fanjul Peraza, 2004: 131-132). El monte de Lloe está bien comunicado por caminos surcados, por lo que su establecimiento próximo al paso de esta ruta, facilita el acceso a este enclave.

Creemos que el tramo final para dirigirnos a la capital transmontana, se realizaría por el único camino accesible, una pista semi- asfaltada que posiblemente se superpone sobre la antigua calzada.

Desafortunadamente los puentes que se conservan en Trubia son todos de traza moderna y carecemos de fuentes que nos indiquen con exactitud cuál de todos fue el que desde tiempos antiguos permitió el paso de los transeúntes por esta ruta.

A unos 3 kilómetros al Norte de Udrión al otro lado del Nora se cataloga el castro de Priañes, emplazado en el El Picu l' Castro. Últimas publicaciones otorgan a en este yacimiento cronologías con una ocupación tardo antigua en un contexto de explotación agropecuaria fechados entre los siglos IV-VI d. C. (Requejo Pagés, 2014: 205-307). Se observa por tanto una continuidad ocupacional en el área del Trubia, valle muy antropizado donde las vegas y los ríos fueron puestos en explotación, modificando sustancialmente las formas de hábitat prerromanas (Fernández Fernández, 2011: 326).

Al Suroeste de este enclave tardorromano se emplaza el Castiello de Ambás. Su escasa altura a 184 metros, hace que sólo visualizara parte del cauce del Nalón. Posee tres defensas naturales y una cuarta de un foso tallado en la roca (González y Fernández Valles, 1976b: 111).

En Udrión cruzaba el camino el río Nalón por los antiguos puentes de Gubín y Godos⁸⁵ completando así la vía que iniciamos en el puerto Ventana, con un total de 70 kilómetros. A la otra orilla del Nalón conectaba la calzada con el ramal que desde el Occidente proviene del “Camín Real de la Mesa”, el cual hemos denominado en este trabajo como el “*Ramal Jovellanista*”⁸⁶, y cruzaba con el

⁸⁵ Referente a los puentes de Gubín y Godos, remitimos a este mismo capítulo, vía de la Mesa. pp. 329-331.

⁸⁶ Referente al Ramal Jovellanista remitimos a este mismo capítulo, vía de la Mesa, pp. 321-332.

acceso Este desde Oviedo y Felechés de la vía Oviedo-Grado y más al Norte con la que tomaba dirección dirigía Grado al Oeste y a Oviedo (por Olivares) al Este.

Ramales

VI. 1 Camín Real de Bárzana a Pola de Lena

Desde Bárzana se bifurca un ramal que hacia el Este que conduciría hasta Pola de Lena. Es conocido como el “Camín Real a Pola de Lena” (Sánchez Piñán, Canga Meana, 2009: 119-121). Esta antigua ruta fue sustituida en gran parte por la actual AS-230 y la QU-2.

Quizá el camino se iniciará al Sureste de Bárzana tomando en un primer momento al AS- 230 y posteriormente la QU-2 desde la carretera que veníamos transitado por el camino principal del puerto Ventana o Camino de la Reliquias, a unos 500 metros de Bárzana. Entonces parece que se iniciaba el ascenso por el Suroeste de la Pena el Puerco hasta el pueblo de Rano. Aquí, en San Martín de Rano se conservan restos de la ermita de Santa Rita fechada en el siglo IX, creemos posible que coincidiría con las cronologías de uso de esta vía.

Irremediablemente el camino hubo de bajar al valle donde confluye el Reguero de Forcona con el Muriellos, en algún punto desconocido se cruzaba el cauce, quizá próximo a Fuexas al igual que lo hace la AS- 230, para proseguir por Murias y Llanuces al Alto la Cobertoria, próximo al límite del concejo entre Quirós y Lena.

En Llanuces se erigió el castro de San Juan sobre un espolón a casi 900 metros de altitud. El asentamiento se erige sobre una corona cuya cumbre se bordea por pronunciados taludes. Se construyó un foso pequeño por el sector Sur que discurre paralelo a la pendiente, y posiblemente se pudieran haber diseñado otros dos fosos más, también en el Sur, además del mencionado. En el interior se catalogó un fragmento de *meta*, molino giratorio realizado en arenisca de grano grueso. En este

lugar siglos después se erigió la iglesia de San Juan de arquitectura románica y protogótica (Estrada García, 2005b: 443-444).

Hasta este lugar vemos como la AS- 230 se ha superpuesto al antiguo vía, quedando visible en algunas curvas que no comparte exactamente el primitivo trazado, siendo ahora parte de caminos locales también modificados por el uso contemporáneo. Estas ligeras alteraciones son visibles en la curva al Sur de Rebories, en el descenso al valle del paso de los regueros de Forcana y Muriellos y al Sur de Reibustio, tramo que daría acceso a citado pueblo.

Entroncamos desde este tramo en el Ortigosu con una senda no asfaltada que podría haber sido el primitivo camino hasta Tresperal. La ruta nos conduce en continuo descenso, de algo menos de un 3%, hacia por Tablao por una pista de 2 metros de ancho y formada por un suelo *terrenae* sin mayor condicionamiento. Prosigue a La Mortera para cruzar el arroyo de Teyera, donde entroncamos hoy día con la AS-230 nuevamente a la altura del Sur de Armada. El camino nos conduce a Piedracera y el Fresno en Palaciós, a un kilómetros escaso de Pola de Lena.

En Palaciós, al Noroeste del núcleo de Otero es donde se emplaza El Castro. Al Oeste conserva un gran foso de paredes casi verticales. Se recuperaron algunos restos óseos y una probable piedra moledera próxima al enclave. Observamos como desde este lugar se controlaba el sector final de la vía descrita y del cauce del río Naredo (Estrada García, 2005d: 450-451).

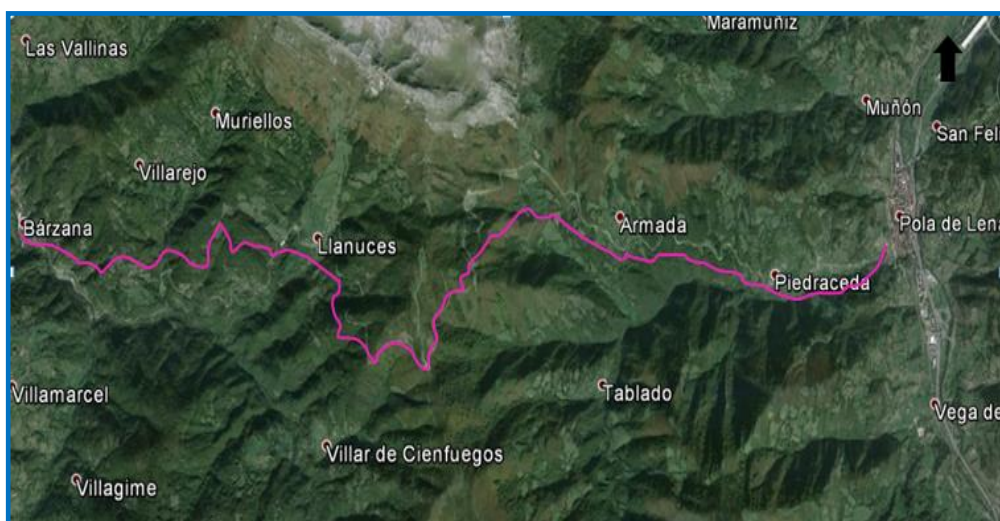


Fig. 155. Trazado propuesto para el ramal de Bárzana a Pola de Lena.

VI. 2 Ramal de Peñerudes a Soto Ribera

Desde Peñerudes planteamos la opción alternativa a la propuesta en el vial principal por La Mortera y Puerto, de dirigirse bordeando el Embalse de los Alfílorios hasta Soto de Ribera. La falta de datos arqueológicos en ambas rutas, plantea la opción de no descartar a ciencia cierta ninguna de ellas. No se conservan evidencias arqueológica de este camino pero dada la orografía planteamos un trazado en una cota superior que la MO- 5 bordeando la parte Norte del Embalse. El camino hubo de continuar en la misma dirección que la senda de montaña bordeando La Torre y el sector Este de El Pico para descender suavemente a La Joya, barrio al Sur de Soto de Ribera.

En Soto de Ribera cerca de la térmica se conservan los topónimos de La Barquería y el Llano del Barco. Estos topónimos se han puesto en relación con las noticias del siglo XVI, donde se informa de la polémica de construir un puente sobre el río Nalón en “el barco de Soto” o en Puerto. Los partidarios del paso por Soto de Ribera se referían al camino como: *.- “camino más ordinario y pasaxero que avía en el dicho río”*. Finalmente, como ya indicamos en páginas previas se optó por realizarlo en Puerto aunque las obras no llegaron a buen fin (Pisa Menéndez, 2000: 285; Madoz Ibáñez, 1984: 163). Como este paso estaba conectado con la vía de Ventana que daba acceso a los concejos de Ribera de Arriba, Morcín, Riosa y Quirós, estos concejos en el año 1756 promoverían la construcción para: *.- “el re- edificio del puente de Barca de Soto”*. La intención de estos concejos era construir un puente para



Fig. 156. Ramal de Peñerudes a Soto Ribera al Este y Peñerudes a Puerto hacia el Norte (rosa). Ramal de Soto Ribera a Morcín y Riosa hasta Llamo (azul).

cobrar el paso, sin embargo, en 1758 cuando la obra estaba casi finalizada, una riada la destruyó al igual que ocurriera con el puente de Puerto (García Cuetos, 1996: 206).

Desde Soto Ribera la ruta tomaría dirección a La Manjoya, a unos 3 kilómetros donde pasaba la vía de la Carisa dirección a *Lucus Asturum*. Desafortunadamente no hemos identificado el trazado de este ramal, documentado con citas medievales y modernas, o con elementos arquitectónicos asociados al trazado.

VI. 3 Ramal de Soto de Ribera a Morcín y Riosa

Tenemos constancia por las Actas de la Junta General del Principado de Asturias que en el siglo XVIII se solicitó una restauración completa de este camino, por lo que desconocemos como podría ser el aspecto viario con anterioridad a dicha fecha⁸⁷.

Posteriormente en el siglo XIX P. Madoz Ibáñez deja constancia del paso del camino por la parroquia de La Foz, calificándolo como “Camino Real”: .- “*una ruta sin rodeo ninguno pues antes se atajan cerca de dos leguas....*” (Madoz Ibáñez, 1985).

La descripción más exquisita que encontramos de este camino se recoge en la obra de “Guía de Asturias” indicando que el tramo desde La Foz a La Vega era : .- “*áspero camino*” (Bellmunt Traver, Canella Secades, 1971: 158).

Este ramal de aproximadamente 22 kilómetros de distancia, parte al Sur de Soto Ribera desde la zona más industrializada para conducirse hasta Argame, lugar a donde hemos propuesto podría llegar un camino que bordeaba el Norte del embalse de los Alfilorios desde Peñerudes y Pedroveya. De este modo entroncaba el vial a Morcín y Riosa y a su vez con la calzada del puerto Ventana. Este paso de Argame

⁸⁷ A.G.A.P.A. Sig. 26. p.509. 30 de marzo de 1770.

a La Foz de Morcín sería el descrito por el diccionario de Madoz y en la “Guía de Asturias” (Bellmunt Traver, Canella Secades, 1971: 158).

El camino es una vía semi asfaltada de unos 2,2 a 2,6 metros de ancho que se conduce al desfiladero de Sidrán, en ascenso hasta La Rasa al Norte de Peñanes. Nos indica G. Schulz era un camino:- *“peligroso y molestísimo por el famoso Escobio de Peñanes entre Argame y Santa Eulalia de Morcín”* (Schulz, 1900: 337).

Es en este sector donde se conservaba el un tramo empedrado hasta principios del siglo XX (y hoy día visible en algunos sectores). Tenemos constancia que el camino estaba en uso al menos hasta 1900 cuando aún no se había construido la carretera: .-*“Este desfiladero es como el dintel del gracioso recodo de Santa Eulalia, cuadro encantador, pues cautiva y arroba el ánimo del hombre de gusto, que contempla por primera vez desde el mirador de Argüarnes aquel mágico panorama”* (Bellmunt Traver, Canella Secades, 1900: 162).

El descenso desde Peñanes hasta Santa Eulalia se realiza en un primer tramo por un camino asfaltado de aproximadamente 600 metros, que enlaza con una pista que conserva restos de empedrado de 2,8 metros de ancho que desciende de forma constante y suave hasta Santa Eulalia, existiendo algunos tramos intermitentes cegados por la propia vegetación. Se forma por piedras pequeñas y regulares que facilitan el descenso de modo bastante directo sin quiebros.

Queda enclavado en Peñanes visualizando el paso viario el castro de Picu Llera y controlado 360° el paisaje, desde el concejo de Soto Ribera al Norte y Oeste, hasta por el Sureste la sierra del Gobia. Se defendía por los propios taludes de la montaña y en el Sur se localizó un foso excavado en la roca de 8 metros de ancho, así como derrumbes de muralla. Se localizó una mano de moler y otros materiales como machacadores o pulidores. Se asocian posiblemente al trabajo cerámico y también a este enclave se asocia las actividades mineras de cuevas cercanas. Se catalogaron de época romana varias monedas y su similitud con el Castro Picu Corona de Manzaneda, confirmaría la presencia romana en esta zona (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 113).

ZONA	Peñanes 380- 450 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,8 metros.
	Largo: 130 metros.
DESCRIPCIÓN	Este tramo viario se forma por piedras de tamaño pequeño (0,10 x 0,1 5 metros) con superficie aplanada, que facilitan el tránsito en un tramo con una pendiente que supera el 3,5 %. Entronca con el camino alto del camino que nace al Sureste de Peñanes que está asfaltado por lo que no se descarta que todo este sector tuviera empedrado antiguamente.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medievales:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos : Castro Picu Llera
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro Picu Llera
	Medievales:

Desde la capital del concejo el camino toma pendiente en ascenso hasta Calvin y el alto de La Collada. Desafortunadamente este tramo se ha convertido en una carretera local. El antiguo camino quizá cruzaba esta carretera en el alto para descender a Panizales y La Puente pues enlaza con un sector empedrado a la altura de La Collada dirección a la carretera de Riosa. Este recorrido se encuentra a una cota superior que la actual carretera, de la cual observamos que en el mapa MTN 1:50000 de 1946 aun no figuraba, siendo solo este camino empedrado el único acceso posible. En el vuelo Americano de 1956-57 (Serie B) observamos que tampoco existía aún la carretera, aunque sí comenzaba a crecer el cercano pueblo de Las Mazas hasta entonces formado solamente por un par de casas, tal como se ve en el vuelo Americano de 1945-46 (Serie A).



Fig. 157. Tramo empedrado en La Collada. Imagen extraída de Pisa Menéndez, 2000:340.

En la otra orilla del monte la Boza a un un kilómetros el línea recta desde Calvín, se localizó conjunto de cerámicas bajo medievales en la zona de Peñamiel. Estos restos en superficie no se han podido asociar a ningún otro hallazgo en la zona (Estrada García, 2005e: 456).

Desde el sector Oeste de La Collada nacía un camino que ascendía en marcada pendiente hasta el Mayáu les Capilles, donde en este valle se conservan dos ermitas la de Santa María Magdalena y la basílica de Santa Catalina (Álvarez Martínez, 1984: 592).

Este tramo se encuentra en una cota superior a la actual carretera partiendo de la zona Noroeste de La Collada en un trazado rectilíneo que va a chocar con la zona baja del Canto la Sierra y desde aquí por la carretera llegar a La Puente.

El tramo empedrado es un sector que transita de forma rectilínea a lo largo de 250 metros hasta llegar a las rocas de se compone de una capa de rodadura empedrada, con cantos rodados de tamaño pequeño y regular, que facilitan el suave descenso hasta unos cientos de metros antes de La Puente.

ZONA	La Collada 450 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3- 3,2 metros
	Largo: 250 metros
DESCRIPCIÓN	Superficie empedrada formada por cantos uniformes de tamaño pequeño (0,10x 0,15 metros). Tramo en pendiente de aproximadamente un 2,5%. El buen estado de conservación hace que asociemos este tramo a uno de los últimos usos de la vía antes de la creación de la carretera MO-3, ya en el s. XX. Desconocemos el estado anterior del primitivo aspecto viario. No se observan cajas de la vía, ni sangraderas. Tampoco conocemos su composición estructural para la que sería necesario realizar un corte estratigráfico en la vía.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos :
	Medievales: Castillo de Entrefoces
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Parece que el camino podría salvar el estrecho paso de del desfiladero por donde hoy día lo hace la carretera hacia Entrefoces. Al paso viario se visualizaría el castillo en altura de Entrefoces, justo antes de llegar al Lugar de Abajo. Esta construcción se fechó en la Plena -Alta Edad Media, con estructuras compuestas al menos por dos elementos (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 510). Desde aquí se poseía gran visibilidad sobre el cauce del Riosa y la ruta que aquí se describe.

En el Lugar de Abajo se hallaron materiales romanos. Son *terras sigillatas* del siglo II. d. C., unido a restos de cerámica común y ladrillos de la misma cronología. Además, se localizó un fragmento de *meta* de molino circular realizado en arenisca con grano relativamente grueso y sin decoración. No poseía visibilidad directa sobre la vía descrita (González Morales, Márquez Uría, 1981: 5- 6).

En el concejo de Morcín se albergaba una lápida de cronologías romanas, la estela de *Vianeglo*, actualmente custodiada en el *Tabularium Artis Asturiensis*. También se suman otros hallazgos epigráficos como es el epitafio de *Iustus*, el epitafio de Felix, el desaparecido fragmento de inscripción de San Antonio de la Foz, y a la inscripción fundacional de Santa Eulalia de Morcín (García de Castro, 1995; Diego Santos, 1985: 78, 95-97).

Parece que el camino podría proseguir hasta La Ará, donde se conserva un puente que facilitaría el paso del río Riosa, en el concejo de Riosa. Del denominado puente de La Ará o La Hazada la noticia más antigua se remonta al siglo XVIII cuando se solicita el paso en esta zona por un puente de piedra, aunque desconocemos si con anterioridad pudiera haber existido otro de madera. Con el fin de justificar la inversión del gasto se indicaba: .- “*este camino es el único que sostiene la comunicación de correos y comercios con las Castilas las muchas veces que falta el puente de Santullano... hace sus funciones el que se dice de la Hazada en dicho concejo de Riosa*”⁸⁸.

⁸⁸ A.G.A.P.A. Sig. 115, Nº 22. Año 1784-87. “... es mas que otro alguno penoso a sus naturales en la continua construcción de caminos, que se arruinan por desgajarse montañas enteras.... La necesidad y en la del menos costoso puente de piedra de La Hazada contando para ellos sobre la

Esta calzada se dirigía a La Vega ya por la orilla Este del río, donde localizamos el topónimo El Carril. El camino pudo realizarse por una vía terrera de 2,2 metros de ancho que imita el cauce del río, en una cota próxima a éste.

En la otra orilla del pueblo de La Vega se encuentra en altura, en castro Pico Castiello. Este enclave controla el paso viario sobre un promontorio junto al lugar del collado con una fuerte caída sobre el río Riosa y Vega. J. M. González y Fernández Valles lo descubrió en 1960 y lo definió como “un recinto de piso irregular” en el que abunda la piedra menuda. La plataforma que señala el castro tiene forma ovalada con una caída marcada hacia la zona meridional. En esta zona aparecieron cipos y lápidas en las que se leía "*Oregino*" y "*Pvblío Avrio*" y una estela romana con una inscripción dedicada al dios indígena *Reus Paramecus*. Además, su estructura se asemeja enormemente al Castiello de Lladreo, por lo que se ha puesto en relación su ocupación en época antigua (González y Fernández Valles, 1976b: 116; Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 106).

Desde este lugar nacía una bifurcación al Sur el camino hacia Llamo, mientras que al Sureste se dirigía a Pola de Lena. La vía Pola de Lena parece pudo partir de la parte alta del pueblo ascendiendo por un camino terrero sin ningún acondicionamiento, hacia Fresneo (donde se cruza con la carretera que circula a una cota superior que dicho camino). Este ramal terrero llevaría El Canto la Vara, para posteriormente queda bajo la superpuesta la carretera AS- 231. Nuevamente se recupera la pista terrera en el alto del Cordal, ya en el límite del concejo con Lena. Parece que hasta este tramo la carretera actual imitó en trazado antiguo taparndo en algunos tramos a ésta. En la 1ª edición del MTN 1:50000 figura este camino como “Cº de Pola de Lena”, desafortunadamente las evidencias físicas del mismo apenas son relevantes para poder conocer más que lo que aquí describimos del mismo.

El camino que transita dentro del concejo de Lena es inexacto dada la falta de información. Citamos en este tramo las posibles opciones ya planteadas por P. Pisa Menéndez: el camino podría bajar a El Venceyal directamente o a través de un

asistencia personal de todo vecino en el repartimiento que se considere necesario, y para que este sea tolerable entre aquella pobreza.... la cantidad de quatromil rrs. O al menos 56 doblones”.

tramo con restos de empedrado por Muñón Cimero (tramo del cual hay varias referencias escritas⁸⁹). Otra opción es que desde El Venceyal se descienda por la margen derecha del valle El Trechuru a Santo Medero, a las orillas del río, donde hay una ermita y antiguamente habría un monasterio (Pisa Menéndez, 2000: 341).

Desconocemos de estas opciones cual podría ser el vial primitivo, pero parece que las ruta se conduciría a El Bayo y La Barraca a un kilómetros de Pola de Lena.

VI. 4 Ramal de Llamo a Vega en Riosa

Entre las localidades de Llamo y La Vega se han identificado restos del antiguo Camino Real que unía las localidades situadas en el valle del río Llamo. En ambas poblaciones se documentan dos construcciones religiosas medievales, la iglesia de Santa María de la Vega y en Llamo la Ermita de las Nieves. Estas construcciones junto con la torre de Peña Cocheu podrían avalar al menos unas cronologías medievales para este acceso por el concejo de Riosa.

Este camino sería una prolongación al Sur del anteriormente descrito desde Soto de Ribera hasta Riosa. A lo largo del recorrido de unos seis kilómetros, se localizaron tres puntos con restos de empedrado. El primero a la salida de Llamo, el segundo en La Calzada tras pasar Santo Adriano y el tercero en la salida de Felguera.

Este camino unía las localidades situadas próximas al valle del río Llamo, circulando paralelo al cauce del río, unos metros por encima de la carretera actual, en una cota aproximada de 600 metros.

Desde el Sur de Vega nacía este camino por la orilla Oeste del río Riosa, no siendo necesario cruzar el río de La Ará anteriormente citado, pero si habría que vadear el arroyo de Grandiella. A la salida de Vega se localiza el citado castro Pico

⁸⁹ Concepción Suárez, 1995: 94: .-“...*El Venceyal. Poblado sobre El Trechuru en el Camín Real por el valle del Muñon hacia Riosa*”. p. 206: .- “*El Trechuru. Poblado sobre el valle de Muñón, en un paso más apacible del Camín Real que sube de La Barraca por Santu Mederu hacia Riosa...*”. p. 132: .-“*Por El Bayo pasa el Camín Real que se prolonga por el fondo del valle hacia los altos de Riosa...*”.

Castiello que no solo controlaba desde su posición el paso por el río Llamo que aquí confluía con el Riosa, sino también el ascenso hacia El Fresnedo a Pola de Lena. Unos 3 kilómetros al Oeste del cauce del Riosa, en Grandiella se emplazó el castro- torre Picu La Peral. Este enclave no se encontraba en una posición de acceso directo respecto a la vía, pero si poseía control de la zona en la confluencia del arroyo Grandiella con el río Riosa.

El tramo inicial se desdibuja entre el paisaje montañoso, siendo en muchas ocasiones difícil de distinguir su propio trazado con accesos que se dibujan para llegar a casas o cabañas en la ladera de Muriellos y La Escalabrona. Una vez cruzado el arroyo Code localizamos un tramo empedrado a la altura de Felguera. Es un tramo en un entorno boscoso que va comiendo la propia vía, no viéndose los límites del camino con exactitud. Parece éste el tramo más ancho de los tres a describir con 2,5 metros en una longitud de 130 metros. Se forma por losas planas de tamaño mediano bien afianzadas sobre el terrero en buen estado de conservación.

El camino terrero parece proseguir a más altura que la carretera dirección La Granja para cruzar el arroyo Riviellas hasta La Cantera en Santo Adriano. Es aquí donde localizamos otro tramo empedrado de escasos 100 metros de longitud y un ancho algo menor que el anteriormente descrito.

El camino siempre imitando el cauce del río Llamo tomaría dirección al pueblo homónimo, cuya ocupación se ha documentado al menos desde la Edad Media y donde se puede identificar el tercer tramo empedrado. Éste muestra un ancho de algo menos de 2 metros, y a lo largo de sus 120 metros de longitud los arbustos invaden el camino siendo visualmente el tramo abierto de algo más de 1 metro de ancho.

ZONA	Felguera, Santo Adriano, Llamo 600 m.s.n.m. aprox.
DIMENSIONES	Ancho: 1, 3- 2,5 metros
	Largo: 6 kilómetros

DESCRIPCIÓN	Los tres tramos documentados muestran similitud constructiva, por lo que se han de asociar a una misma fase de ejecución. Se forma por losas planas y rectangulares de tamaño regular (0,10x 0, 30 metros) de material calizo, con algún canto rodado intercalado. No se muestra la caja lateral porque la vegetación invade los laterales del camino. Son unos tramos bastante llanos y de fácil andadura.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Sería necesaria una limpieza de la vegetación que cubre la mayor parte del camino para poder analizar estructuralmente la vía.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Medievales: Castro Peña Cocheu
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Medievales: Castro Peña Cocheu

El castro Peña Cocheu en Riosa en un primer momento se asoció a una estructura castreña, pero finalmente últimos estudios los mancomunan a una torre de vigilancia medieval, más que a un primer ocupamiento castreño con fases medievales (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004; Fanjul Peraza, 2004: 163). Visualmente este emplazamiento controlaba la zona minera de Rioseco y tenía control sobre todo el cauce del río Llamo, es decir sobre los 6 kilómetros de trazado de esta vía.

Cerca de este enclave se localizan las minas del Aramo y la de Peñón del Castiello en Rioseco, que ponen en relación este camino con el citado a Pola de Lena, pues sabemos en el siglo XIX se usaba para sacar el mineral hacia el concejo de Lena.

VII. Vía de la Carisa: Desde el Pico Tres Conceyos hasta Lugo de Llanera

Introducción

En 1970 se identifica un viejo camino asociado a lo que pudiera ser la vía de acceso durante la conquista romana de la región asturiana. Sería J. M. González y Fernández Valles quien estudie esta zona, tras conocer los diversos descubrimientos que habían ido teniendo lugar hasta la fecha. En 1976 impartirá la primera conferencia sobre la “Caldada romana de la Carisa”. Desafortunadamente sus estudios no fueron publicados, debido a su cercano fallecimiento.

Se documentan en las fuentes las primeras reformas en el camino en el año 1525, haciendo alusión al paso por el pico Lanza hasta la zona de Olloniego con dinero donado por el obispo Diego de Muros, deseoso de establecer comunicaciones desde Oviedo con Benavente y Valencia de don Juan⁹⁰. Coincidiendo años sucesivos la reparación de los importantes puentes en este camino de Ujo y Olloniego⁹¹. Posteriormente tenemos información que en los años 1550-51 gracias al impulso de Alonso González de la Rúa, se gestionan obras de acondicionamiento del camino



Fig. 158. Trazado de la vía de la Carisa con los ramales estudiados

⁹⁰ .-“... que vean el dinero que dio el obispo para los caminos. Que vean los canteros donde es mejor gastar los 3100 mr. Que quedan de los 20000 que dio el obispo para los caminos en el Pico Lanza. A.A.O. año 1525. fol. 217. .-“deciden juntarse con los vecinos de Olloniego por ver el remedio en Piélagu Negro (Pico Lanza), para romper las peñas y alargar el camino” . A.A.O. año 1525. fol.356.

⁹¹ A:A.O. fol. 179. 20/11/1600

Oviedo- León (por la vía de la Carisa), y desde Oviedo hacia el Puerto de Gijón, donde existía un puerto nuevo desde 1550 ⁹².

El camino recibió siglos después del paso romano por la península, el nombre del “Camino de Castilla o Camino Real” muy transitado desde el siglo XVIII, terminando las obras de la nueva carretera León-Gijón en 1830, que sustituiría el antiguo viario (Madrado Madrado, 1977: 100-102; Cadiñanos Badeci, 2008: 72).

El erudito del siglo XIX E. García-Tuñón Quirós fue el primero en reconocer los vestigios arqueológicos asociados a la Carisa. En 1849 un vaqueiro halló en la zona una plancha de bronce decorada con relieves. Quizá la noticia llegó a oídos del propio E. García –Tuñón Quirós, lo cual fue el inicio de la investigación en el Alto de La Carisa (Camino Mayor, Viniegra Pacheco, 2010: 24-37).

Sin duda los conocimientos militares del E. García- Tuñón Quirós ayudaron a la capacidad de interpretación de lo que allí descubrió. Estudió las defensas de Monte Curriechos y documentó cascos que confirmaron la presencia romana en la zona (Camino Mayor, 2005a: 143-151). Lo que no hizo fue poner en relación la antigüedad del camino que transitaba, con los restos que allí encontró. Sí que asoció el topónimo de La Carisa con la ocupación romana, pues a sus ojos era una derivación directa de *Publio Carisio*, el legado de Augusto durante las guerras. *Publio Carisio* fue el fundador de *Emérita Augusta* y gobernador de Lusitania. Sería enviado por el emperador Augusto con el fin de someter a los astures (Fernández Ochoa, 1981:719).

El foso de La Cava de distinta composición que los restos del monte Curriechos, era por tanto un sistema indígena, lo cual confirmaba su teoría de que ese fue el célebre *mons Medullius*, citado por L. M. Floro y P. Orosio, identificado con el último refugio de los cántabro-astures durante las Guerras Cántabras (29-19 a. C.) (Floro, II, 33, 54-58).

⁹² Alonso González de la Rúa solicita gastar el dinero de cuatro meses de sueldo del corregidor Juan de Avilés y Cespedosa, que estuvo ausente en el camino que va desde Oviedo a León. Al corregidor que haga información. A.G.S, Registro General..1545/ 8 mayo. pp.234-235.

J. Somoza de Montsoriú y García Sala, en su capítulo a la conquista romana, critica la teoría de E. García-Tuñón, sin valorar el trasfondo de estos descubrimientos, tachando cualquier vinculación de las fortificaciones romanas con el monte Curriechos o La Carisa (Somoza de Montsoriú y García Sala, 1971).

Serán las publicaciones de F. Diego Santos y C. Fernández Ochoa, las que acepten el significado histórico de esta vía, ofreciendo una información genérica. En estas páginas intentaremos ampliar los datos arqueológicos de esta vía con la información extraída de nuestras propias prospecciones y las publicaciones existentes así como las últimas excavaciones del lugar que desde 2003 se llevan a cabo por el equipo de J. Camino Mayor en la Carisa (Camino Mayor *et al.*, 2008: 93-109)⁹³. Esta calzada ha sido interpretada por C. Fernández Ochoa como la vía de *Asturica Augusta- Lucus Asturum* citada por el Anónimo de Rávena (Fernández Ochoa, 1982: 50-52).

Su trazado se diferencia en el resto de caminos en que todos siguen y adaptan su recorrido a los valles y cursos de los diversos ríos. En el caso de la vía de la Carisa prosigue su andadura por lo alto de la cordillera, por terrenos elevados con suaves desniveles que en su tramo inicial de montaña llegan casi al 6%, y trazados a cubierto de posibles emboscadas, penetrando en el interior hasta la capital transmontana y posteriormente enlazando una salida a Gijón. Se denominaba este tiempo de vías “calzada lomerías”, por circular por lo alto de las sierras. Esta ruta, así como el resto de los caminos tradicionales que cruzan la cordillera, tenían como misión enlazar los centros vitales del Imperio y por lo tanto contaban con un destacado valor estratégico-militar. Durante la dominación imperial se acondicionaron y mejoraron los caminos, bajo supervisión romana y mano de obra indígena. Al ser una zona de montaña que durante el invierno se cubría de nieve dificultando su tránsito. Se sabe que se empleaban según la estación del año, las “calzadas bajas” (trazadas en cotas inferiores) frente a las mencionadas “calzadas lomerías”.

⁹³ Así denominó E. García-Tuñón al monte donde se encontraban los restos fortificados de La Carisa: “Monte Curriechos”.

Entre los numerosos pasos que existen conectando la cordillera Cantábrica, uniendo las antiguas tierras cismontanas con las transmontanas, destacan por su antigüedad y uso en el período romano la vía de la Mesa, la del puerto de Leitariegos y ésta, la vía de la Carisa.

La conservación del primitivo camino de la Carisa, es mínima debido a la reconversión de la mayoría de sus tramos en pistas de montaña o zonas asfaltadas (al igual que ha ocurrido en otras vías de la región). Por ser una zona elevada de escaso tránsito y difícil ingeniería, se aprovechó la antigua calzada para dar acceso a los diversos pueblos de la zona.

Como indicamos en el inicio de esta exposición, fue el arqueólogo J. M. González y Fernández Valles, quien clasificó esas antiguas fortificaciones con el nombre de Casticho de La Carisa, que no era sino lo que en su día E. García- Tuñón Quirós bautizó con el monte Curriechos (García- Tuñón Quirós, 1890: 128). Sería J. L. Maya González, quien alineó la opinión de ambos estudiosos en un único yacimiento, conjugando los indicios castreños de la zona con las referencias militares existentes, pergeñando de este modo la teoría de que el poblado prerromano se reocupó por una guarnición militar con el fin de controlar aquel paraje de tránsito (Maya González, 1984: 175-183).

Respecto a la vía de comunicación, sería el geólogo B. Sánchez Alonso quien en 1970 atribuía un carácter romano al viejo camino que cruzaba la cordillera. J. M. González y Fernández Valles así lo confirmaba en la conferencia de 1976.

Sector 1- Del Alto de la Carisa - Ujo

La calzada alcanza la cota de 1800 metros de altitud en el paso que se adentra en los valles asturianos. Proviene del área leonesa, por el margen derecho del río Camplongo, para cruzar al Este, en dirección al Pico Tresconceyos.

Parece que la ruta en zigzags ascendía para salvar la pendiente de casi un 8% que conducía a Retuertas (León), pasando entonces por el enclave de La Collada

Propinde, donde al Oeste se conservan los restos del castro El Rincón, emplazado en el pico Llagüezos. A 1678 metros sobre el flanco septentrional de la mencionada Collada Propinde, recientes publicaciones atribuyen a este lugar la denominación de campamento romano. La parte culminante de la loma fue rodeada con obras de fortificación bien visibles en la mitad occidental. Se observa lo que parece un lienzo pétreo hoy día ya desmantelado, a la que se debería asociar una empalizada de material perecedero, similar a la defensa del campamento que más adelante mencionaremos del monte Curriechos, 5 kilómetros al Norte de éste. Se cree por tanto que la zona de acceso a la transmontana se realizaba por este sector controlado por dicho recinto campamental. Los hallazgos pertenecientes a una cronología de época romana suman un total de quince elementos, de los que más de la mitad conciernen a piquetas de tienda campaña. Además de las piquetas de tienda, ha tenido lugar el hallazgo de una punta de proyectil ligero asociado a una *manuballista* y una moneda de la gens de Calpurnia del año 90-89 a. C. Este campamento se asocia a las operaciones del *Béllum Astúricum* desarrolladas por el eje de La Carisa (Martín Hernández, Camino Mayor, 2013: 267-276).



Fig. 159. Vía de la Carisa a su paso por Los Corraones, en la ladera del pico Tresconcejos. Imagen extraída de Camino Mayor, 2005a: 14.

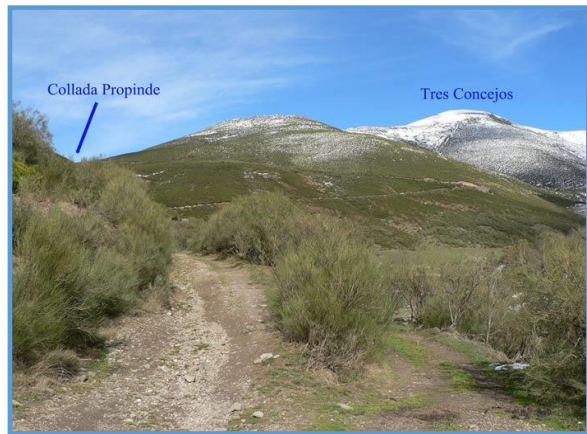


Fig. 160. Paso viario por el Cordal de Carracedo



Fig. 161. Denario de Lucio Piso Frugi, familia Calpurnia. Imagen extraída de Martín Hernández, Camino Mayor, 2013: 273.

Próximo al pico Tresconceyos en Los Corraones, es donde se ve la caja de la vía a lo largo de unos 500 metros, en lo que nos muestra su amplia explanada con entre 4 y 5 metros de anchura, en un tramo visible de 3,5 kilómetros. El topónimo de “Camín Viiyu”, parece conservar la clara relación del “camino viejo”, asociado a esta calzada romana, en oposición al nuevo que circula en unas cotas más bajas.

ZONA	Alto la Carisa - Tresconceyos 1650-1500 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 4-5 metros.
	Largo: 3, 5 kilómetros.
DESCRIPCIÓN	En la zona próxima al Mayau de Carracedo se han localizado pequeños bloques de caliza. No presenta continuidad dado el deterioro en el que se encuentra. Pudieron formar parte de una primitiva estructura viaria. No parece un enlosado sino el límite de ancho de la propia caja, un acondicionamiento para reforzar la estructura del camino en un lugar de tránsito difícil, con fuertes pendientes de casi un 6 % de desnivel.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	El primer sector localizamos restos de bloques de caliza, posible parte de la caja de la vía.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Prerromanos- Romanos: Campamento Monte Curriechos, asentamiento prerromano Foso de la Cava y Homón del Faro.
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Campamento Monte Curriechos, campamento Pico Llagüezos.
	Medievales:

La calzada pudo diseñarse por el denominado Bosque de la Carisa. Queda al Este el topónimo Los Carriones, “doblemente” latino, pues conserva el sufijo latino *-ones*, y su origen proviene de “*carrum*”, es decir un camino grande y apto para carros. Ya en el lugar de Tresconceyos, pasamos cerca de las minas de Cuanya hacia el Mayao de Fierros.

La vía terrera transita al margen del Cordal de Carracedo, tras un breve zigzag en ascenso pasa el pico Navadiecho, para frenar de este modo con cerradas curvas el ascenso marcado de este tramo inicial, y de esta forma llegar cerca del Pico la Boya al famoso Monte Curriechos, donde las recientes investigaciones, asocian sus restos fortificados con lo que fuera un campamento romano.

En la zona próxima al Mayau de Carracedo, se han localizado pequeños bloques de caliza, en un tramo de unos 3 kilómetros y con un ancho de entre 4 y 5

metros, que no presenta continuidad dado el deterioro en el que se encuentra. Pudieron formar parte de una primitiva estructura viaria. No parece un enlosado en el sentido estricto, sino más bien un acondicionamiento del camino en un lugar de tránsito difícil.



Fig. 162. Vista de la Vía de la Carisa a su paso por el campamento romano en el monte Curriechos. Imagen extraída de Camino Mayor, 2005a: 81.

El campamento romano tiene dos fortificaciones conectadas entre sí. La primera son tres líneas defensivas concéntricas que rodean la cumbre del cerro, mientras que la segunda se extiende por la cara Sur, hacia la ladera occidental, compuesta por dos barreras y fosos dobles. En definitiva, las dos líneas de fortificaciones se componen de una sucesión de foso y terraplenes, de casi 50 metros de anchura. En ninguno de los dos sectores se conservó suelo vegetal previo a la llegada romana, lo cual significa que fue eliminado antes de levantar las fortificaciones.

La conexión del campamento romano con el paso de la vía de la Carisa, parece claro. Por la ladera Oeste del campamento, discurre paralelo a la cárcava de La Fuente la fosa, hasta alcanzar la vía de la Carisa. Esta cárcava debió existir antes

de que existiera la vía, haciendo de esta forma su coincidencia de paso por este punto, afirmando la posibilidad de establecer la relación cronológica entre fortificación y calzada.

Otro factor que ayuda a sustentar la hipótesis de que en esta zona se hubiese establecido un campamento militar, son los diversos hallazgos arqueológicos allí hallados. Referente a las armas se han documentado dos puntas de lanza que fueron el arma ofensiva principal de los *auxili* y la caballería del ejército romano en la época de la República y Alto Imperio. Se halló así mismo *pilum*, un arma arrojada compuesta por un astil de madera con una delgada varilla de hierro rematada en una cabeza aguzada. Además, entre otras piezas militares se hallaron regatones o talones de lanza, proyectiles de honda o dardos de catapulta (Camino Mayor, Estrada García, Viniegra Pacheco, 2001: 261-276).

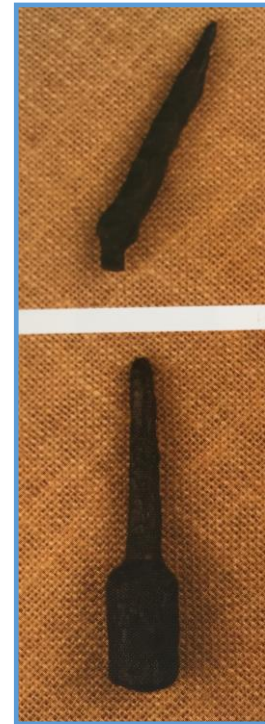


Fig. 163. Fragmentos de jabalina “pilum”, hallados en el campamento. Imagen extraída de Camino Mayor, 2005a: 98.

A este registro arqueológico hallado, se le ha de añadir un gran repertorio de herramientas vinculadas a los trabajos de fortificación, es decir a las labores de construcción del propio campamento (azadas, hachas, agujadas, dolobras...) y piezas eminentemente relacionadas con el mundo militar, aunque no por ello con el factor bélico. Estamos refiriéndonos a una contera (talón de un estandarte), clavijas de las tiendas de campaña, tachuelas de las *caligae* (sandalias militares), etc...

De la ladera Norte del monte Curriechos, se disgregan del cordal dos ramales, uno de ellos se denomina El Rasón y el otro transcurre por la sierra de Carraceo, para concluir a 15 kilómetros en la confluencia de los ríos Aller y Lena.

Proseguimos la prospección por la sierra de Carraceo⁹⁴ a algo más de un kilómetro desde el campamento romano, donde se deben ubicar los mencionados restos que cita E. García- Tuñón Quirós, El Homón del Faro o Ciirru Nigrú, a más de 1650 metros de altura.

El yacimiento del Homón del Faro comparte características similares con las estructuras halladas en El Muru⁹⁵, asociadas a la vía de la Mesa. En este caso se excavó un foso colmatado, que quizá no llegó a terminarse. Se acompaña un talud que reforzó la capacidad defensiva. A este sistema se añadieron dos muros formados por una sola cara de piedras que formaron parte de la muralla, de características similares a las halladas en otros castros de la región (Camino Mayor, Estrada García, Viniegra Pacheco, 2007: 53-62; 2013b: 297-308).

Se asocia por tanto el yacimiento del Homón del Faro a una ocupación astur donde además se documentó un gran cúmulo de piedras, interpretadas como proyectiles agrupados en dos arsenales. Para R. Estrada García provinieron de un depósito de cantos estratificado en las cercanías de El Mayéu Espines, a unos 10 kilómetros de este emplazamiento.

Se aprecia en el terreno las marcas de lo que pudo ser un ramal que daba acceso desde la ruta de la Carisa al Este, hasta llegar al Homón del Faro y hacia el Norte el camino que comunicaba con La Cava, desde donde se retomaba la ruta principal de la Carisa.

La última estructura asociada a este complejo arqueológico del que forma parte del conjunto campamental de la Carisa, es el ya citado sector de La Cava (Camino Mayor, 2001: 24-29). La Cava se ubica en la ladera occidental de El Homón, conectados ambos por la pista que pasa por la sierra. En un primer lugar se

⁹⁴ La prensa local ha publicado en fechas recientes el hallazgo de otro recinto campamental en el Cordal de Carracedo. Al ser este una novedoso descubrimiento aún no disponemos de más información para completar estas páginas. <http://www.lne.es/cuencas/2016/07/14/arqueologos-hallan-carraceo-tercer-campamento/1956255.html> [14/07/2016].

⁹⁵ Referente a las estructuras de El Muru, remitimos a este mismo capítulo, vía de la Mesa, pp.291-293.

interpretaron estos restos como la caja de un camino que pasaba por este territorio del monte Curriechos, es decir la antigua calzada romana. Y. Viniegra Pacheco conoedora de los antiguos caminos de esta región, se mantuvo escéptica aduciendo que la profundidad era desproporcionada para ser simplemente una caja del camino. Efectivamente gracias a las excavaciones de 2004 en El Homón de Faro, La Cava se interpretó como un foso de buenas dimensiones, paso crucial de la trasera de la fortificación de El Homón. Esta estructura sirvió, por tanto, para proteger a los ocupantes de este enclave, es decir a los indígenas astures de las invasiones romanas (Camino Mayor, 2005a: 175).

Tras esta breve introducción sobre las principales estructuras que componen la excavación arqueológica de la Carisa, describiremos a continuación, lo que parece haber sido la vía romana.

La calzada terrera a los pies del enclave romano del monte Curriechos proseguiría dirección a El Homón del Faro, para desde aquí descender por el también citado lugar de La Cava. En este punto la vía y la pista vuelven a coincidir en el actual camino del pico el Acú donde cruzamos una zona arbolada hasta La Cochá Acú, lugar desde donde abandonamos el concejo de Lena para entrar en el de Aller. Es en este sitio, gracias al exhaustivo estudio del entorno de J. Camino Mayor y su equipo, apreciamos la sección de la explanada de la vía donde se distinguen dos pavimentos de terreno superpuestos que pudieran haber formado parte de la composición del camino; el inferior comprende una capa de tierra compactada con pequeños y medianos cantos, mientras que la superior deja intuir una superficie dura, de buen firme, sin restos de piedras y sí gravillas (Camino Mayor *et al.*, 2008: 108). Asociamos este tramo de calzada a las denominadas *viae glareae stratae* de carácter militar. Su composición coincide con la localizada en este sector de la vía de la Carisa.- “*estaban conformadas por dos capas de piedras, siendo las de arriba más pequeñas*” (Santos Yanguas, 1987a: 620). Las denominadas *viae silices* también de clasificación militar, poseían un pavimento y un ancho mayor que las *glareae stratae*, y también se documentan en *Hispania*, aunque en menor medida que las *glareae stratae*. En este caso la vía de la Carisa tiene en este sector unos 4 metros y más de un kilómetro de largo. Consideramos que pueda deberse a la relevancia de

esta ruta, ensalzándose como una de las más importantes de la región, sino la que más.

Desde este lugar la vía nos lleva a bordear la cumbre de Pedro García y desciende por un camino de tierra uniforme, con una apariencia monótona más o menos paralela a la Encruciá, dejando a un lado la sierra de La Milota. Es aquí donde se conserva un ramal que al Oeste comunica la zona de Campomanes y Mamorana, mientras que al Norte la ruta de montaña transcurre hasta Carabanzo.

ZONA	Cochá l´Aciu - Pico Pedro García 1.350- 1.200 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 4 metros
	Largo: 1, 5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	<p>En la zona de Cochá l´Aciu hacia Pedro García se conserva una sección de la explanada de la vía donde se discierne dos pavimentos de terreno superpuestos que pudieran haber formado parte de la composición del camino; el inferior formado por una capa de tierra compactada con pequeños y medianos cantos, sirve de apoyo a un firme superior, una superficie dura, de buen firme, sin restos de piedras. Representa este tramo la estructura típica de las vías militares <i>glareae stratae</i>. En este caso la vía de la Carisa tiene en este sector unos 4 metros.</p> <p>Se complementa con otros tramos puntuales localizados a su paso por el descenso desde Chisincos al Mayéu de Carradedo, tramo muy borroso, y enmascarado bajo la densa vegetación. Junto con otro sector de una caja que asoma bajo la pista, a una cota inferior, en un tramo recto que se pierde al llegar a La Campa Chagüezos.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Caja marcada que permite delimitar con exactitud el ancho de vía.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Prerromanos- Romanos: Campamento Monte Curriechos, asentamiento prerromano Foso de la Cava y Homón del Faro.
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Campamento Monte Curriechos, campamento Pico Llagüezos, asentamiento prerromano Foso de la Cava y Homón del Faro.
	Medievales:

Este tramo conservado posiblemente se prolongaría dados los dos sectores localizados a su paso por el descenso desde Chisincos al Mayéu de Carradedo, a un sector enmascarado bajo la densa vegetación y de difícil estudio. También mencionar lo que parece una caja que asoma bajo la pista, a una cota inferior, en un tramo recto que se pierde al llegar a La Campa Chagüezos (Camino Mayor, 2005a: 145).

Desde la Milota consideramos que el ramal principal descendía hacia Campomanes a 10 kilómetros. La calzada se convierte en lo que se muestra como una senda natural de 2,5 metros de ancho que marca la sierra de Carracedo hacia

Longos dejando al Este Las Congostinas. Al Norte queda Carril, topónimo significativo relacionado con antiguas vías por las que transitaban “carros” y de esta forma llegaremos hasta Casorvida quedando al Oeste La Frecha, por donde se ha propuesto otro posible trazado.

Campomanes es un cruce de caminos pues en él confluye el valle del Huerna, el final del valle de Pajares, y comienzo del valle del Caudal. Además, por esta población parece que discurrió la calzada romana de la Carisa, el Camino de Santiago, el Camino de Castilla y el Camino Real, todo ello en superposiciones históricas, quedando recuerdos de forma material que perpetuaron la presencia humana en esta población.

Se conserva hoy día el citado puente de Briendes, ubicado en un escalón inferior a la actual carretera, por lo que fuera esta calzada antigua y próxima al palacio de Revillagigedo (Jovellanos y Ramírez, 1915: 4,50). Se construyó con un solo ojo y un arco dovelado. La estructura muestra un reforzamiento de cemento moderno, y ha perdido el pretil antiguo formado hoy por una barandilla. Al estar en una cota inferior que la carretera, ha quedado intransitado.



Fig. 164. Puente de Briendes, Campomanes.

La calle principal de Campomanes, por su dirección y relación con dicho puente pudo ser la vieja calzada que cruzaba el puente. Asociada en tiempos medievales con el Camino de Santiago, se construyó un hospital de peregrinos, del cual hoy día solo se conserva la antigua capilla (Fernández Arenas, Huarte Arana, 1965: 154).

Desde aquí la ruta pudo marchar hacia Las Campas por el margen izquierdo del río Lena hasta La Cobertoria llegando a Vega del Ciego. Desde Campomanes a

este enclave la ruta coincide con la carretera, la cual debió reutilizar los pasos de la antigua vía. En Vega del Ciego se descubrió una villa romana con un gran mosaico de 42 m², de misma cronología de Vidriales (siglos III- IV d. C.), hoy día conservado en el Museo Arqueológico de Asturias. Perteneció a la villa cuyo dueño sería *Memorius*, de donde parece derivar el nombre del cercano enclave de Mamorana, la mayor parte de investigadores concuerdan con relacionar este pueblo con la *mansio* de *Memoriana*, en la de la ruta que describe el anónimo de Ravena desde *Asturica Augusta* a *Lucus Augusti* (Gorges, 1979:169,171).

La moderna Mamorana se encuentra a unos 2,5 kilómetros pero su cercanía con la citada villa de Vega de Ciego excavada por M. Jorge Aragonese, no hace sino sustentar esta posible hipótesis. En el entorno próximo del yacimiento arqueológico de Vega del Ciego existen otros datos complementarios. En la misma

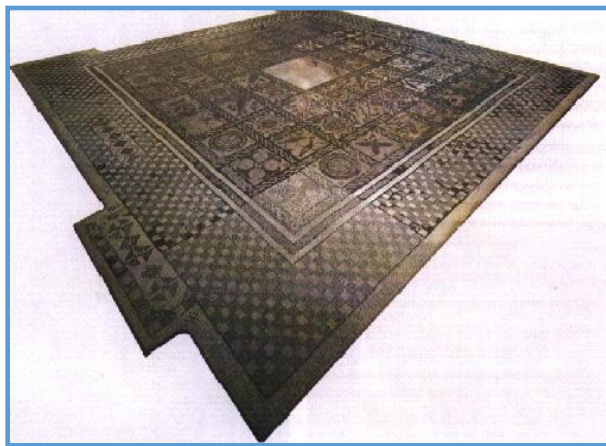


Fig. 165. Mosaico romano de Vega del Ciego Imagen extraída de Web educastur.

finca se siguen encontrando canales con ladrillos, en forma de trozos sueltos, que se deben asociar con restos de antiguas cerámicas (Jorge Aragonese, 1924: 3-24).

Cerca de Mamorana y Fabón está el llamado puente Romano de La Foxaca, que ayudaba al transeúnte de esta calzada a cruzar el río Mamorana, afluente del Lena. Aunque solo conserva de época romana el nombre, actualmente nos encontramos con un sólido puente de medio arco que conserva los cimientos de sillares, pero casi completamente reconstruido en ladrillo.

Como se ha indicado anteriormente la mayoría de los autores, entre los cuales nos encontramos, coincidimos con plantear que éste fuera uno de los trazados empleados para descender hacia el valle del Caudal desde la zona de la Carisa.

Desde Mamorana hasta Ujo distan 10 kilómetros. Creemos que el camino circulaba paralelo al río Aller, el mismo que posteriormente se denominó como el Camino de Santiago. La senda de tierra apisonada y unos 2 metros de ancho, se dirigiría a Llaneza y La Caleyá, al Sur de Pola de Lena. Tras cruzar el centro de dicha población, la vía pudo continuar por el margen izquierdo del río Lena, atravesando el arroyo de Muñón por San Emiliano.

En la zona Este de Pola de Lena, unas intervenciones realizadas en San Feliz en el 2008 sacaron a la luz un conjunto de materiales arqueológicos compuestos por un lote de 53 piezas de diversa naturaleza (metal, vidrio, cerámica, y material de construcción romano como teja y ladrillo). Entre las cerámicas destacar la *terra sigillata* en pésimo estado de conservación, así como cerámica común romana, fechables entre los siglos II- IV d. C. Entre el vidrio hallado mostró unas cronologías de modelos fechados entre los siglos I- IV d. C. En el informe sobre el seguimiento del gaseoducto de León -Oviedo, se indica que la zona donde se hallan estas pizas proviene de una pradería con aportes terreros “externos” (Hevia González, Montes López, (s/f)), por lo que es difícil aventurar el origen de este hallazgo (Sierra Piedra, Suárez Manjón, 2013: 487-490).

A un kilómetro al Este de Pola de Lena, en el lugar de Los Valles, a unos 430 metros de altura, J. M. González y Fernández Valles catalogó el castro-torre de El Picu los Campos. Se observan varias estructuras defensivas, como dos fosos orientados hacia el Este, el primero excavado en la roca y el segundo sobre tierra. Se ha interpretado este lugar como una posible torre que poseía gran visibilidad sobre la ruta aquí descrita, que en este lugar circulaba próxima al cauce del río Caudal y que se dirigía a Lugo de Llanera. Por otro lado es en Pola de Lena donde confluía el ramal que provenía desde Bárzana en Quirós, concejo que atravesaba la vía del puerto de Ventana⁹⁶.

⁹⁶ Referente al ramal de Bárzana a Pola de Lena de la vía del Puerto de Ventana, remitimos a este mismo capítulo pp.374-375.

Creemos que el lugar denominado La Calzada, topónimo enormemente significativo, era el paso donde se retomaba una vez atravesado el lugar de Pola de Lena, esta ruta posible ruta conduciría a San Martino hasta Villayana, donde bajo una zona arbolada se conservan los restos de un castro prerromano ubicado a los pies de esta ruta, cuyo topónimo con el sufijo latino *-ana*, propio de nombres que llegaron a nuestros días como herencia de la presencia romana en la zona, podría confirmar la posible ocupación imperial en El Curuchu de Villayana.

Este castro conserva un tramo murario aislado en el sector Suroriental, pues su base ha sido parcialmente seccionada por la autovía. Se ha catalogado como zona de riesgo arqueológico a la espera de ser excavado, para ahondar en su estudio. En este lugar emplazado próximo al vial, se documentó una cerámica Bajo- medieval y un fragmento de galbo con decoración de retícula por lo que no se descarta que pudiera ser una atalaya de vigilancia (Fanjul Peraza, 2004: 162).



Fig. 166. Lápida Gaio Sulpicio. Imagen extraída de Wikipedia

En la misma localidad también se ha catalogado el Castillo de Villayana, fortificación de la Alta-Plena Edad Media con estructuras compuestas por varios elementos, desafortunadamente hoy en ruinas (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 509). Este enclave tenía una visión privilegiada controlado el paso viario de la cuenca del río Lena, hasta la confluencia del punto de esta vía con la que del Sureste proviene del puerto del Nalón.

Finalmente, en Villayana y emplazado a los pies del camino hemos de mencionar el hospital de peregrinos de Nuestra Señora de la Alberguería. Parece fue fundado en el siglo XVI y tenemos noticias de su funcionamiento al menos hasta el siglo XVII. La casa del hospital, aunque reformada, se mantiene todavía en pie y hasta hace algunos años era posible ver una ventana rodeada por estrellas y puntas,

así como diversos símbolos (sol, luna, estrella, cruz, jarra ritual, cáliz...) grabados en los sillares (Montero Prieto, 1993).

Es posible que el tramo final hasta Ujo se dibujó por el Canto Fanondom y Carrera, topónimo “carrera” tan significativo para identificar caminos antiguos. Desde aquí pasaríamos por San Esteban para acercarnos a Ujo, donde se documenta un puente de madera cerca de la iglesia que cobraba pontazgo. Dicho puente fue reparado a comienzos del siglo XVI⁹⁷. En 1529 se decidía construirlo en piedra con la sisa impuesta en todo el Principado. Diez años después ya tenía levantados seis pilares y tendido cinco arcos (Cadiñanos Bacedi, 2008: 70). Desconocemos la antigüedad del anterior puente de madera y si éste estaría o no asociado al diseño de la ruta en la Antigüedad.

En Ujo se encontraron varias lápidas funerarias romanas que reflejan la importancia de este enclave en la antigüedad, punto de unión de la calzada de la Carisa con la de San Isidro (Burgos Fernández, 2007: 103-118). Una de estas lápidas era la dedicada por *Gaio Sulpicio* el Africano dedicada a *Gaio Sulpicio Ursulo*. Presenta un *Cursus Honorum* de un prefecto astur que llegó al supremo cargo de *Praefecto Symmajiariarum*. J. L. Maya González indica q esta lápida hace menciona las levas astures en las guerras de Dacia en el siglo II d. C. (Maya González, 1989: 116-117).

En la iglesia de Ujo se halló la inscripción funeraria lápida del niño Velasco (Manzanares Mir 1960: 119-120). Se asocian en esta zona monedas de época de Nerón,(54-68) descubiertas durante la restauración del templo. Parece que fue este lugar un enclave romano desde el siglo I d. C., tal y o confirman las tumbas de lajas, el epígrafe y las monedas. En un documento de Ordoño I, en el cual realizó donaciones: .-“.... a Santa Eulalia de Ussio”... (Ujo), del año 860, se cita por primera vez este enclave (López Ferreiro, 1899: 514).

También se ha hallado el Ujo el Ara de Nimedo. Es una piedra de arenisca de forma rectangular, fechada en el siglo II d. C., según las letras del epígrafe. J. L. Maya González lo ha interpretado como un dios *Seddiago*, habitante de un lugar

⁹⁷ A.A.O. fol. 179. 20/11/1600

sagrado. Es importante porque representa una onomástica romana, o una indígena romanizada (Maya González, 1988: 19-68).

El conjunto de estelas de Ujo se completa con el Ara votiva de Corona. Es una piedra arenisca hallada cerca de la iglesia parroquial de Ujo que menciona a *Lucius Corona*, soldado de la legión Séptima Gémina. Fue estudiada por J. Mangas Manjarrés el cual nos indica que se cita al dios *Nimmedi Aseddiago*, pero dado que ni su interpretación ni su ubicación son exactas, existen diversas controversias (Mangas Manjarrés, 1978, 1991: 226).

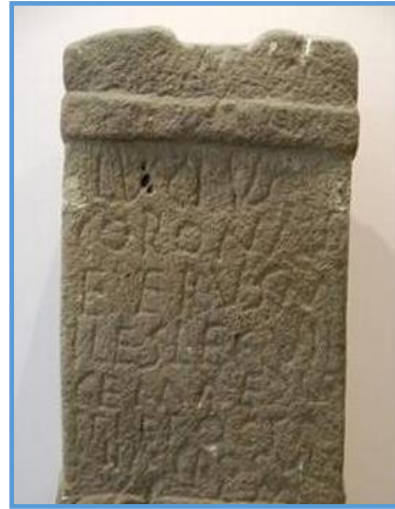


Fig. 167. Lápida Lucius Corona. Imagen extraída de Web Hispania Epigraphia

Antes de proseguir la ruta desde Ujo hasta Lugo de Llanera, nos detendremos para describir la vía que continuaba al actual pueblo de Carabanzo y confluía en Ujo con la anteriormente descrita.

Sector 2- Ujo- Lugo de Llanera

En Ujo se unifica el trazado camino descrito por Campomanes, con el que describiremos en páginas siguientes de acceso por Carabanzo desde el Alto la Carisa. También cerca de Ujo confluía el acceso Sureste del camino que provenía de los puertos de San Isidro, Vegarada y Piedrafita. Observamos el lugar de Ujo, como un eje de las comunicaciones en la Antigüedad. Además ya hemos indicado el hallazgo varios elementos arqueológicos de cronologías romanas. Ello lleva a plantear la posibilidad de que Ujo hubiera sido un *vicus viarii*, es decir hábitats asociados a núcleos viarios y definidos por aglomeraciones que constan de varias construcciones que forman agrupaciones con espacios intermedios abiertos (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 2009: 132).

El sector de Ujo hasta el Sur de Mieres fue descrito por B. Benjamín Álvarez, estudiando el trayecto sugerido por M. Álvarez Álvarez en 1926 indicando de la

existencia de restos medievales asociados a la peregrinación a Oviedo, que en esa época habrían remodelado la primitiva vía (Benjamín Álvarez, 1975: 2).

Desde aquí el camino parece se dirigía a la zona central regional, hasta *Lucus Asturum*, a unos 28 kilómetros de distancia. *Lucus Asturum* capital del sector transmontano se cita en el Anónimo de Ravena para esta ruta como la próxima mansio después de la ya citada de *Memomiana (Ravennatis Anonymi Cosmographia: Spania)*. Observamos como la calzada se ensancha hasta los 4 metros y se distingue una superficie terrera, en un entorno completamente arbolado que lo escolta a ambos lados del camino hacia Rey Castro y La Venta. Ambos topónimos importantes en lo referente al estudio histórico de la ruta. El primero hace referencia a un posible asentamiento prerromano que existiera por esta zona, aunque bien es cierto que no se ha documentado. El segundo de La Venta, podría asociarse al latinismo *venditam*, un lugar para vender algo al viajero y realizar una pausa, ubicadas a lo largo de los caminos.

Prosiguiendo dirección Norte por la margen izquierda del río Caudal, llegamos a Santullano, a 2 kilómetros de Ujo. El puente de Santullano fue elegido para su restauración junto con el de Olloniego en el siglo XVIII. Sabemos que en el año 1794 el puente existente en ese momento se encontraba en gran parte arruinado. Se fabricó el de Olloniego y a continuación se llevaron a cabo las obras de Santullano (Cadiñanos Badeci, 2008: 67).

Tenemos referencia que otro puente se erigió más al Norte de éste, en Mieres del Camino. Cita un informe depositado en el Museo provincial que no ha llegado a nuestras manos, que la mayor parte del trazado de la carretera antigua de Oviedo a Mieres, concordaba con la antigua calzada.

Al margen izquierdo del camino que nos conduce a las afueras de Mieres del Camino, queda la Venta el Trapu. En el sector Sur, en la Requejada, es donde se ha documentado un puente antiguo, uno de los varios que permitían cruzar el Arroyo de Requejiza. También encontramos otra relación a nuestra ruta en propio topónimo de Mieres del Camino, villa que recibe este apelativo desde muy antiguo.

En el lugar de Requejada se catalogó un castro- torre en el año 1963. S. Fernández Gutiérrez reestudiará años después este enclave emplazado a 360 metros de altura. Poseía buena visibilidad del río Caudal y el paso de la población de Mieres y el cordal de Seana, así como tenía control directa con el Castiello de Lladreo (Fernández Gutiérrez, 1988: 418-436).

Poseía dos fosos excavados en roca y hoy día son visibles numerosos derrumbes que han destruido el emplazamiento, siendo complicada su reconstrucción para poder confirmar su estructura como un posible castro prerromano, o una torre de vigilancia medieval. A 4 kilómetros al Oeste de este lugar se situó el poblado fortificado de Santana, en Gallegos (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 103-104).

Respecto al citado castro de Castiello de Lladreo, se eligió una posición privilegiada para su emplazamiento pues se encuentra en una zona elevada que permitía el control del río Caudal. Poseía una forma oval con una plataforma sobre la que hoy día hay una casa. El castro documentó ladrillos toscos y cerámicas, así como una moneda romana de época de Nerón (14-37), actualmente perdida (González y Fernández Valles, 1976b: 33).

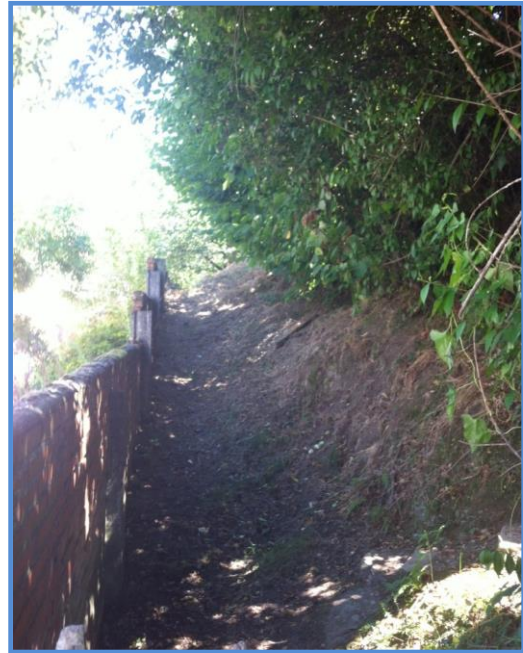


Fig. 168. La Calzada por la entrada Norte de Mieres del Camino.

En el centro de Mieres cerca de la estación del tren, se construyó un puente que posiblemente sustituyó al de Santullano hasta que se realizó la reparación del mismo. Este un puente de piedra facilitaba el cruce del Caudal. El puente de dos arcos del río San Juan de Mieres necesitaba ser reconstruido también. Sabemos que en la Edad Media allí había uno mandado reparar por el rey Juan I, por ser un punto de paso de muchos peregrinos. Así pues la construcción se llevó a cabo en 1704 casi una centuria antes que la reparación de Santullano. Finalmente, parte de la

recaudación de su construcción, se destinaría también al arreglo del camino de Oviedo a Grado en el siglo XVIII (Cadiñanos Badeci, 2008: 72).

La torre de planta circular de Sorrodiles, hoy día anexa al palacio, fue una construcción del siglo XIII, cercana al puente que permitía el cruce del Caudal y era la encargada de controlar el pago del portazgo en este tramo de la vía (Avello Álvarez, 1991: 121). En este mismo lugar además se erigió un alberguería (Ruíz de la Peña Solar *et al.*, 1990:70-84).

Desconocemos cual fue el primitivo cruce durante el uso como calzada romana en los primeros siglos del cambio de era. Sólo tenemos constancia de dos puentes cuya construcción que se remontan a la Edad Moderna y quizá también Medieval, pero nada sabemos de su posible construcción anterior. Por tanto, no podemos asociar a ciencia cierta ninguno de los dos puentes a la ruta descrita en estas páginas.

Tras cruzar el río Caudal, intuimos un posible camino cerca del Caño de la Salud, bajo la autovía que nos conduce a Gijón, es decir en el sector Noreste de Mieres. Es un camino forrado de hierbas y arbusto de no más de 1,5 metros de ancho, terrero que nos conduce hacia La Peña de Cristo, pasando por el Lavadero del Batán de Hunosa.

Desde aquí creemos que se podía cruzar el Arroyo de San Tirso, que, debido al reducido tamaño de su cauce, posiblemente si se hacía en barca, o con un puente de madera como ocurría en otras zonas de la región. Se llegaba de este modo hasta La Rebollada donde se edificó en la Edad Media el Hospital de leprosos de Santa María Magdalena. La iglesia parroquial moderna conserva algún canecillo y un arco de la antigua iglesia románica, así como una escultura de San Lázaro procedente de la vieja malatería. Según una sugerente hipótesis de J. Tolívar Faes, esta malatería de La Rebollada, sería heredera del hospital de peregrinos de Copián, pueblo siguiente en nuestro itinerario (Tolívar Faes, 1966: 123-126, 134).

Aquí nos encontramos con dos topónimos que se han de asociar al posible trazado antiguo que confirmaría el paso de la ruta por esta dirección. En primer lugar

al Norte de La Rebollada, “El Corredor” deriva del latín “*carrum*”, haciendo referencia a un camino de carros, al igual que ocurre con el topónimo de barrio ovetense La Corredoria, “*Carrit oriam*”. Proponemos para el trazado viario el paso por El Carrilón, cuyo origen es el mismo que el citado de El Corredor. Este sector de la calzada es una pista de tierra de 2 metros de ancho que transcurre por la falda Sur de la Sierra Fayeu, hasta El Carrilón donde enlaza con la carretera AS-242.

No lejos de estos lugares se emplazó el Picu Pumardongo. Es un castro- torre sobre una peña que poseía buena visibilidad del Valle del Caudal. Catalogado por J. M. González y Fernández Valles en 1959, se compone de un foso en forma de “V”, protegiendo un recinto en forma de corona de pequeño tamaño y que ha sufrido fuertes saqueos. Dada su posición de control total de todas las vegas fluviales del caudal, se ha interpretado como una posible torre de vigilancia (González y Fernández Valles, 1976b: 113; Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 115).

La antigua calzada hoy día desaparece bajo la AS-242 que cruza el ya citado pueblo de Copián, y Santa Lucía. Copián era el último lugar habitado antes del Alto del Padrún, el cual parece tomó el nombre de una piedra enorme que separaba desde la Edad Media el concejo de Lena (hoy día de Mieres), con el de Oviedo. Aquí se erigió el ya citado hospital de Copián (Tolívar Faes, 1966: 123-124).

Desde un puente contemporáneo que cruza la carretera hoy día discernimos a mano derecha un camino con las mismas características descritas en el tramo anterior, casi impracticable por la maleza, conduciría hacia un lavadero del año 1933. En este punto es desde el cual retomaríamos nuevamente a la carretera general, a la altura de la Escombrera de la Matona, al otro margen de la carretera. Por dicha carretera llegamos al Alto el Padrún, en el límite del concejo de Mieres.

No se conserva ningún tipo de camino desde el Alto del Padrún hasta Olloniego, puntos que distan entre sí de unos 3 kilómetros. C. Fernández Ochoa nos indica que ya en fechas recientes a los años 80, se acababan de perder los escasos empedrados que se conservaban en el valle de San Frechoso, ubicado en este entorno (Fernández Ochoa, 1982: 51). Aun así, creemos que podría pasar por las proximidades de El Alcantarillón y cruzar el Arroyo de San Frechoso, a las afueras

de Olloniego, quizá reemplazado por alguno de los diversos puentes que conectan con la autopista de la Plata (así llamada por ser considerada ésta como el ramal transmontano: vía que unía de Sur a Norte *Hispania*, desde *Itálica* a *Asturica Augusta* (Roldán Hervás, 2007: 325-340). El tramo desde el Alto del Padrún hacia Olloniego se denominó durante la reconquista como *“El camino de los moros”*.

Accedemos a Olloniego por la AS-242, donde a pie de carretera se ubican los restos del deteriorado Palacio y Torre de los Quirós fechados entre los siglos XII-XVII, desde donde visualizamos el castillo de Tudela, ubicado en el barrio de la Focara.

El castillo de Tudela fechado en los siglos XIV-XV debe su nombre a la función de “tutela” que ejercía como protector de la Corte de la Monarquía Astur. Conserva hoy parte de lo que fue el triple torreón que lo coronaba, así como importantes restos de las estructuras que sirvieron de lugar de habitación para quienes en diferentes etapas fueron los señores de tan insigne lugar. Se conserva la presencia de los muros que a pesar del abandono han conseguido mantenerse en pie, al igual que ocurre con el conocido erróneamente, puente romano (Bohigas Roldán, 1982).



Fig. 169. Vista actual del puente de Olloniego

La fortaleza de Tudela está emplazada desde el siglo IX, aunque parece que fue levantada sobre un castro prerromano. Se desescombraron los materiales de relleno de la torre, donde se registraron muros de dos épocas diferentes, siendo la interior anterior al siglo IX. El castillo fue citado en la documentación medieval

como un “*Kastrum*” y “castro”, menciones éstas, que junto a la de “*castellum*” son normalmente utilizadas para referirse a los castillos y fortalezas medievales. Se documentaron ladrillos con perforaciones y fragmentos de tuberías de barro, una pieza circular de bronce, una docena de hierro de enmangue tubular, cuatro Raleas de medio vellón de Enrique II, una base anular de *terra sigillata* hispánica de barniz rojo, junto con varias cerámicas de los siglos VIII- XIV (Ramallo Asensio, 1991).

Se documentan en las fuentes medievales varias citas que aluden a dicho camino y la relevancia del río Nalón como enclave estratégico de la región⁹⁸. Creemos que al Norte en el lugar de La Manzaneda o El Portazgo confluía con la vía que del Este provenía del puerto de Tarna, visualizando desde este lugar, dos de las principales vías de la región. Floreció como uno de los principales castillos construidos por Alfonso III a finales del siglo IX, alcanzando su máximo esplendor entre los siglos XIII -XIV.

A escasos metros de la torre y palacio de los Quirós se encuentra el citado puente de Olloniego, aunque conocido con puente romano, es un puente medieval, cuyo aspecto actual se remonta al siglo XVI⁹⁹, aunque ya aparece citado en fuentes del siglo XII. Está compuesto por cinco arcos de distintos tamaños y conserva su calzada original, formada por piedras regulares en la parte próxima al pretil, con un ancho de 2,5 metros. Los muros del puente se forman por sillares de más de medio metro de ancho. Perdió su utilidad desde 1676 cuando una riada desvió el cauce (Pisa Menéndez, 2000: 295). Hoy día se ve cortado por el tránsito de la autovía de la Plata (A-66) en su lateral Oeste. Este puente fue usado por numerosos viajeros y peregrinos que transitaban por el Camino Real a Castilla. Por ello, después de la riada del siglo XVII, queda en desuso y se recurrió al empleo de barcas para cruzar el Nalón. De este modo se levantó un puente de madera con carácter provisional. La estructura de éste, localizado más arriba que el que le sustituyera, tampoco corrió mejor suerte, pues su construcción no fue la más adecuada por lo que sufrió diversas

⁹⁸ .- “*Usque illa carreta que de Tudela pro ad Cannegaris...*”, .- “*.... in valle Tudela sedis Ovetao, per illa Karrale antiqua*”, y .- “*... prope Kastrum Tudela....per illa Karale antiqua...*” (Floriano Llorente, 1991: 69).

⁹⁹ A.A.O. fol. 179. 20/11/1600. En 1529 se decidía construir el puente en piedra junto al de Ujo, con la sisa impuesta en todo el Principado.

reparaciones y desplazamientos. Una nueva riada un siglo después, destruyó el puente de madera y se levantó nuevamente otro provisional. Éste también se vio afectado por el numeroso tránsito que llevó consigo la construcción de la Carretera a Castilla, iniciada en 1771 y que se prolongó durante varios años. Finalmente, M. Reguera González levantó en 1780 uno de cantería de tres arcos en el lugar conocido como El Portazgo, otro punto de paso de esta antigua calzada reutilizada durante siglos posteriores (Cadiñanos Badeci, 2008: 65).

Al Oeste de Olloniego es J. M. González y Fernández Valles cataloga en 1966 el castro del Cueto, con un amplio dominio panorámico sobre el curso de la cuenca del Nalón. En el asentamiento se aprecia un amontonamiento de piedras con un hoyo de saqueo central, de 3,5 metros de diámetro. La planta no se ha definido con precisión, y tal vez podría ser producto de una gran estructura, acaso de una torre o bastión que reforzaba la seguridad de su flanco (González y Fernández Valles, 1976b: 99-132).

Además de la carretera se iniciaron las obras de algunas infraestructuras complementarias a ésta como un poste leguario que indicaba la distancia de una legua y media a Oviedo y la Fuente de la Arqueta o de Los Llocos, con decoración barroca, atribuida a F. Pruneda y Cañal en 1775. Había también en Olloniego otro puente de piedra con una sola arcada, sobre el arroyo de San Frechoso. Se levantó a fines del siglo XVIII d. C. y fue demolido cuando se realizó la autovía Campomanes a Oviedo.

Como ya hemos indicado en el entorno de Olloniego se conservan restos arqueológicos asociados al paso viario en siglos medievales y modernos, pero carecemos de ningún tramo de la primitiva calzada en tiempos previos. Asociado a la vía de peregrinaje a Santiago y el paso por las Reliquias de la Cámara Santa, se ha de mencionar en el entorno de Olloniego los restos del Hospital de peregrinos de Nuestra Señora de los Remedios, de finales del siglo XVIII, que junto con los de Pola de Lena, Castiello, Villayana y Mieres, ayudaron a formar una cadena de hospitales entre Pajares y Oviedo (Anes Fernández, 2000: 211). Estaba situado en el Barrio de La Plazuela, hoy en día se ha convertido en vivienda. Olloniego muestra

en su orientación longitudinal en torno al eje de la calle principal, el típico trazado de pueblo nacido alrededor a un camino, posiblemente el primitivo romano, pues debemos recordar que las *civitas* romanas se estructuraban en torno a dos calles, el *cardus* y el *decumanus*.

Por la carretera local retomamos nuestra travesía dirección a El Cruce y La Pita hacia el Oeste al Portazgo, tras cruzar el Nalón por el ya citado puente de 1780 denominado “Puente del Portazgo” y anexo a la oficina del Peaje del Real Portazgo. Este edificio es una construcción neoclásica de 1833, asociada al paso de este camino en la Edad Moderna para cobrar el Real Portazgo hasta el siglo XIX. Es decir, se cobraba un arancel por el paso de mercancías en el primitivo camino de Asturias a Castilla, desapareciendo su función en 1882. Parece que aquí se conservaba un antiguo mojón indicador de las leguas del camino, hoy día desaparecido (V.V.A.A, 2012).

En este lugar abandonamos la carretera y recuperamos lo que pudo haber sido el camino primitivo, en una cuesta a la derecha de la antigua oficina. Este camino abandonado y comido por la maleza, no tiene actualmente un ancho mayor a 0,9 metros, aunque parece que el primitivo, como se aprecia en algún punto específico llegaría hasta 2,4 metros. Prácticamente durante la totalidad de este tramo, se conserva el perfil izquierdo de piedras que marcarían la caja Oeste delimitando el perfil de la calzada, formado por grandes piedras regulares, y bien alineadas.



Fig. 170. Detalle de los restos del lateral del camino en Portazgo.

Es un hallazgo que aporta poca información acerca de su posible fase constructiva. Su cercanía al castillo de Tudela, torre y palacio de Quirós y oficina del Portazgo y puente de Olloniego, todo de cronologías Medievales y Modernas, hace que asociemos este tramo a su misma fase constructiva, sino al menos de posible acondicionamiento, en especial por ubicarse muy cerca de la oficina y puente del Portazgo (siglos XIII-XIX). Su cercanía y prolongación hacia el Picu Lanza, al Norte, nos facilita la propuesta de que este sector también sería acondicionado tal y como indican las fuentes modernas¹⁰⁰.



Fig. 171. Enlosado en el lateral Este de la calzada dirección Pico Lanza

Su modelo se asimila al diseño medieval, donde se opta por caminos de firme apisonado, es decir tierra explanada, con una hilera de piedras a ambos lados a modo de límite de la vía. La composición de la vía se realizó con tierra compactada, y como indicamos, creemos que el ancho de vía se amplía hasta los 2,4- 2,5 metros aunque parte oculto bajo la frondosidad del propio bosque de eucaliptos, el cual nos impide comprobar si se conserva también el perfil derecho de la vía. Haría falta una excavación del perfil de este tramo para poder definir su composición y atribuirlo a alguna cronología más determinante su último

¹⁰⁰ Remitimos a la referencia al pie de página nº 90, en la p. 386 sobre el acondicionamiento de la calzada en el Picu Lanza.

acondicionamiento es al menos del siglo XVI¹⁰¹. Este tramo en ascenso se suaviza al inicio con dos marcadas curvas y tiene una pendiente de hasta un 3,5%. A medida que ascendemos unos 800 metros por la cara Este del monte Corona de Hierro (siempre con la carretera a nuestra derecha), llegamos a un cruce de carreteras locales, desde donde quedaría al Este La Manzaneda.

Proponemos bordear el Sur para acercarnos a la Venta del Aire, una de las más afamadas ventas camineras, cuyo origen indican las fuentes orales, ha estado

ZONA	El Portazgo 360- 400 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,3- 2,5 metros
	Largo: 800 metros
DESCRIPCIÓN	Piedras hincadas sobre tierra en el perfil izquierdo de la vía. Se compone por grandes piedras regulares y bien alineadas que de una forma continua perfilan todo el parte izquierdo del camino. En firme de la calzada es de tierra compacta, y el lateral derecho queda oculto bajo el propio bosque por el que asciende. Este tramo tiene un desnivel de un 3,5 %, que se suaviza con varias curvas al inicio del trayecto en la zona próxima a la Casa del Portazgo.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Ancho de caja visible de 0,20 metros.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente de Olloniego
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos -Romanos: Castro La Corona, Manzaneda, castro de Llagú.
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro la Corona, castro de Manzaneda
	Medievales: Castillo de Tudela

relacionado siempre con este primitivo camino. En la Manzaneda se documenta el castro de La Corona, al Sur del citado Picu Llanza. Su morfología es más o menos oval, y se aprecian hoyos de saqueo. La ausencia de excavaciones científicas impide contextualizar adecuadamente algunos objetos aquí recuperados, como es el caso de dos hachas pulimentadas una pieza durmiente de un molino de vaivén oblongo y un molde de fundición de arenisca. El castro probablemente estuvo romanizado, ya que existen referencia del hallazgo de antiguas monedas y restos de construcciones. Sin embargo, los materiales anteriormente citados, son poco representativos de esta cronología romana y sí más bien prerromanas (Blas Cortina, 1984: 191-216).

¹⁰¹ Remitimos a la referencia al pie nº 90 sobre el acondicionamiento de la calzada en el Picu Llanza y a la alusión de dicha cita en la referencia nº 100.

El topónimo de Manjoya, “*Monxoi*” es un topónimo medieval relacionado con “monte de Gozo” de los peregrinos franceses, animados y felices ante la proximidad de San Salvador, cuya torre de la catedral ya divisaban en este lugar.

A menos de 2 kilómetros al Oeste de la Manjoya se encuentra el castro de Llagú, catalogado por J. M. González y Fernández Valles en 1958. Este asentamiento muestra una secuencia de ocupación que se remonta a momentos antiguos de la Edad del Hierro (siglos VII-VI a.C.), tal y como parece apuntar la existencia de una fortificación de traza lineal subyacente a la muralla modular de los siglos IV - III a. C. Se documenta una re- fortificación del yacimiento, asociada a la presencia de tropas imperiales en el poblado. Su ocupación no parece ir más allá del siglo II d. C. Entre el material más relevante destacan cerámicas, monedas y materiales vítreos de fechas imperiales romanas (Maya González, Mestres Joan, 1998: 6- 21). En cuanto a las *terras sigillatas* halladas hemos de mencionar piezas de *terra sigillata itálica*, también producciones *gálicas*, e *hispánicas* en mayor medida, así como otros materiales de construcción también romanos (Berrocal Rangel, Martínez Seco, Ruíz Triviño, 2002: 140-155). Los materiales vítreos documentados son cuencos, copas y cuentas de collar (Berrocal Rangel, Martínez Seco, Ruíz Triviño, 2002: 173-175). Al conjunto podemos sumarles diversas fíbulas romanas, broches, grapas todos ellos en bronce (Berrocal Rangel, Martínez Seco, Ruíz Triviño, 2002: 181) y dos ases uno de Nerón de *Turiaso* y otro de *Lépida-Celsa* (Berrocal Rangel, Martínez Seco, Ruíz Triviño, 2002: 187-188).



Fig. 172. Ases localizados en el Castro de Llagú. 1. Colonia Lépida-Celsa, 2. Turiaso. Imagen extraída de Berrocal Rangel, Martínez Seco, Ruíz Triviño, 2002: 188.

Este castro excavado en 2002 mostró una clara ocupación prerromana y romana, mediante cabañas de madera con base de piedra, murallas de módulos... Las defensas estaban compuestas por un ante castro y varios fosos-contrafoso y reveló la ya mencionada muralla de módulos con bastiones y torre en la parte de mayor facilidad de acceso al recinto. Además poseía este sitio gran visibilidad de las vías

naturales del propio valle del Llagú, así como la ruta aquí descrita de La Carisa (Berrocal Rangel, Martínez Seco, Ruíz Triviño, 2002).

El acceso a Oviedo pudo realizarse por la calle San Lázaro en barrio de San Lázaro del Camino, denominado así por la existencia la una antigua malatería de Cervielles, documentada al menos desde el siglo XIII (Tolívar Faes, 1962: 167-192). El propio topónimo de este barrio, además de recordarnos la importancia que tuvo esta malatería durante el Medievo, conserva su recuerdo al importante camino que por allí transitaba, que no era sino esta antigua calzada reutilizada siglos después con un carácter religioso. Se asocia la vía y la malatería al continuo transitar de los peregrinos que visitaban la Cámara Santa, antes de proseguir su viaje a Santiago.

Desde el siglo XIV esta importante malatería, que contó con gran afluencia de viajeros, estuvo acompañada por otras dos construcciones según nos indican las fuentes de la época. En total tres malaterías se documentaron en las proximidades de Oviedo, la de San Lázaro de Panicles y San Lázaro de Cervielles de 1331 y la de San Lázaro de Entrecaminos de 1573.

Cuando las fuentes citan la malatería de Cervielles, no cita la de Entrecaminos, así pues parece según indica J. Tolívar Faes, que ésta segunda reemplazó a la primitiva, ubicada en el mismo sitio de San Lázaro . Su topónimo de Entrecaminos, hacía referencia a su estratégica posición de la vía que del Sur venía de León, es decir la calzada de la Carisa y la del Oeste también mencionada que comunicaba Lugo con Lugo de Llanera (Tolívar Faes, 1962: 172).

Parece que el rey Alfonso II el Castro trasladó la capital al naciente reino de Oviedo, además de por su posición estratégica entre el Naranco y el Aramo y su cercanía al río Nalón (que lo protegía por el Sur), por sus excelentes comunicaciones al estar emplazada en la zona central de Asturias. Por sus proximidades transitaba la ruta de la Carisa y de la Mesa hacia el Sur, y la que se dirigía a al Oeste a Lugo, al Este hacia los Picos de Europa y al Norte a Gijón y Pravia.

En el entorno de Oviedo se enlazaba con el ramal que existía al Norte, desde el barrio de la Corredoria (*“Carrit oriam”* -camino de carros- . García Arias, 1995),

para comunicar esta importante ruta con la capital de la *Asturia transmontana*, es decir *Lucus Asturum*, y su salida al Norte hacia *Gigia*, Gijón.

Creemos que casi en su totalidad la ruta descrita por el Anónimo de Rávena, corresponde al “Camín Real” de la Carisa, y es clave la importancia que tuvo en fases militares romanas, gracias a la abundancia de restos arqueológicos que confirman esta etapa de la historia, así cómo en siglos posteriores prueban su tránsito las diversas fundaciones hospitalarias medievales descritas a lo largo de estas páginas (Fernández Conde, 1979: 209-211).

Ramales

VII. 1 Ramal desde el monte Curriechos a Ujo por Carabanzo

Retomamos esta calzada de montaña, circulando en el límite geográfico de ambos concejos (Lena y Aller), desde el Mayéu de Chixincos. En este último tramo la vía ha sido borrada por la propia naturaleza, y carecemos de cualquier huella que indique el paso vial.

Creemos que la calzada desfilaba a través de la densa vegetación el ligero descenso hacia el collado de Serallba. No muy lejos, al Noreste se conserva el topónimo que parece hacer referencia a una calzada romana, “Carril”. A continuación, debemos ascender hasta El Quentu la



Fig. 173. Vía de la Carisa en el ascenso desde Carabanzo a Las Cruces.

Róbriga, donde perdemos la senda de esta primitiva ruta y nos dirigimos por la pista actual de coches hasta Reigá. Tras dejar atrás este collado, parece que la pista tímidamente vuelve a asomar a una cota inferior. Es aquí donde parece conservarse

parte de lo que fuera la caja de 0,30 metros de profundidad, en un tramo recto de no más de 100 metros.

Al Oeste y próximo al paso de la ruta, se conserva el topónimo de Conforcos. Este topónimo latino parece tener su origen directamente asociado al paso de los caminos, y ha llegado a nuestros días con el significado de “bifurcación”. Es por ello que estos topónimos son muy significativos a la hora de estudiar caminos antiguos al igual que ocurre con Biforcos, La Conforcá, La Forca, cuyo origen latino es *furcam*.

El camino que transitamos nos conduce al Quentu les Cruces y Carabanés donde se documentan los dólmenes prehistóricos. Creemos que se debió bordear el pico Cumbre a 1183 metros de altitud, por su cara Este, es decir por El Padrún, donde se encuentran dichos megalitos. Al Este del Padrún se conserva otro topónimo relacionado con el paso de esta vía, La Carral.

En un descenso continuo pero no muy brusco por un camino terrero que alcanza los 4 metros de ancho, vamos dejando atrás la zona de montaña para llegar desde la cara Este del monte Ranero, hasta su falda, y proseguir hacia el Norte. Aquí el camino antiguo se pierde a causa de una alteración en el terrero, debido a una explotación de carbón hoy abandonada. El descenso nos conduce por Los Fuexos, donde reconocemos paralela una pista moderna. En este lugar observamos en nuestra ruta una caja de 0,40 metros de profundidad, muy rectilínea a lo largo de 100 metros, ruta que nos conduce hasta La Campa y Las Cruces.

Las Cruces conserva este topónimo debido a que, como su nombre indica, era un cruce de caminos. En este lugar existió un ramal que conducía al pueblo de la Estrada, a orillas del río Aller. Es éste otro topónimo latino que en este caso hace referencia a *stratam* “camino *estráu*, mullido o empedrado”, se recoge múltiples veces en las fuentes medievales y en la toponimia asturiana. La otra opción es el ramal que nosotros describimos se dirigiría hacia el Norte a Carabanzo.

Desde Las Cruces planteamos la posibilidad de que la vía circulase por el camino vecinal, acostumbrado al paso de coches de los pueblos vecinos, se ha ido

deteriorando paulatinamente. Éste nos conduce durante unos 2 kilómetros hasta Carabanzo, situado a unos 26 kilómetros desde la frontera leonesa por el paso del Collao Propinde.

Desde Carabanzo a Ujo distan unos 2 kilómetros. La ubicación de la ruta en un punto de gran desarrollo poblacional, hace que el antiguo camino se encuentre perdido, siendo quizá suplantado por la carretera LE-1. Tomando dirección Norte, que es donde se encuentra Ujo, en la carretera nos lleva hacia el Castiello de Bustiello se documentó una moneda de época de Nerón (14-37), tal y como nos describió J. M. González y Fernández Valles (González y Fernández Valles, 1966: 286). Dicha moneda del siglo I d. C., nos refleja una ocupación de las primeras fases de romanización, y asociamos este enclave con la vía de la Carisa, una de las primeras vías militares utilizadas en Asturias por Roma.

Desde aquí este acceso pasaría por Sovilla (sufijo latino *-villae*) y es probable que cruzara por la zona industrial de Valdeoreyo, ubicada en la confluencia del río Lena con el Aller, y el río Caudal (resultado de la unión del Lena y Aller), a la altura de El Lugarín entraríamos en el pueblo de Ujo.

VII. 2 Ramal desde el Puerto de Pajares a Mamorana

Analizando la teoría planteada por J. Camino Mayor de una conexión desde el puerto de Pajares o el de la Cubilla, planteamos un posible trazado desde el puerto de Pajares conectando con la vía de la Carisa a la altura del Sur de Campomanes (Camino Mayor, 2005a: 148-149). Parece que el paso desde este puerto no compartía el trazado con la actual N-630, sino que se dirigía por una vía terrera en un fuerte desnivel hacia Polación y San Miguel del Río y Santa Marina. Desde aquí la ruta de Pajares imitaría el trazado del río homónimo y ascendía a Llanos de Somerón para cruzar nuevamente citado río por el puente los Fierros (donde se documentó según fuentes medievales un puente más antiguo que el

actual¹⁰²). Al Noreste, en Parana, se conserva el topónimo Las Vías, posiblemente relacionado con el paso de ésta aquí descrita y también la que vía que a continuación describimos por Fuentes.

A su paso en el margen Este del río, se emplazó el castro Picu 1 Castiechu. En el espolón asentado de la parroquia de San Pedro de Cabezón controlaba la vía natural a Pajares. En el diccionario de F. Martínez Marina, citado por Menéndez Pidal indica que a principios de siglo XIX se documentan edificaciones antiguas, monedas romanas, cuchillos y una piedra de moler, aunque la descripción es escasa y no permite precisar una datación concreta. (Menéndez Pidal, 1879: 303). Los restos localizados últimos años debido a la construcción de un depósito de agua, no han dejado ningún tipo de estructura que ya describiera su descubridor J. M. González y Fernández Valles. Este autor hablaba de la existencia de bloques pétreos en el extremo occidental y pozo cercano (posiblemente de saqueadores) (González y Fernández Valles, 1976b: 112, Concepción Suárez; 1995: 209-210; Fanjul Peraza, 2004: 116).

Creemos se conducía a Casorvida, La Frecha y Campomanes, donde cruzaba el río Huerna por el citado puente de Briendes, donde entoncaba con la propuesta de comunicación de Campomanes hacia el Este hasta el monte Curriechos.

VII. 2.1 - A Mamorana por Cruz de Fuentes

Otro acceso posible al propuesto en estas páginas que también conducía a Campomanes, es el descrito por C. Fernández Ochoa. Esta autora indica que debió existir un ramal que desde Cruz de Fuentes, a 1,5 kilómetros al Sur del monte Curriechos. El topónimo “cruz” hacía referencia a una bifurcación hacia el concejo de Aller. El ramal recorrería los parajes de Parana, Casorbida, Malvelo, y La Frecha, hasta Cornellana, muy próximo a Campomanes (Fernández Ochoa, 1982: 50).

¹⁰² Puente los Fierros distaba dos leguas de Pajares según el viajero Montigny, y tres para el viajero italiano Fontana. Indican éstos: *.-“...había un puente por el que se pasaba para dejar el río a mano derecha, y a la izquierda existía un hospital para refugio de peregrinos”* (Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Rúa, 1949: 469).

En La Frecha se documentó un hospital de peregrinos de San Andrés en la Parroquia de San Claudio de Herías, al menos citado desde 1537. Aunque se desconoce su ubicación actual, queda en el recuerdo el topónimo de una finca de la zona denominada “El Hospital” (Montero Prieto, 1993: 131-135). El propio pueblo de La Frecha conserva su topónimo de origen latino. “La Frecha” deriva del latín *fractum*, literalmente “roto”, se refiere sin duda a una estrechez, o paso difícil que existiría en un camino de diseño más ancho y cómodo de transitar. No podemos confirmar por tanto la cronología del acceso por La Frecha, pero son varias las evidencias que hacen alusión a la existencia de un antiguo camino.

En este eje dirección Sur- Norte propuesto por J. Camino Mayor, localizamos en el paso del lugar de Tiós, a menos de 1,5 kilómetros al Suroeste de Campomanes, el castro El Curucho. En un primer momento se considera a este enclave un castro en ladera que posee una estratégica visibilidad del valle del Huerna y el Lena. Es emplazamiento de reducidas dimensiones, muestra una estructura defensiva simple, compuesta por un foso monumental excavado en la roca (González y Fernández Valles, 1976b: 112).

Últimos trabajos han rebautizado este lugar como un recinto campamental romano. Se realizaron tres sondeos que sacaron a la luz diversas estructuras junto a materiales y muestras radio carbónicas. El elenco de *terra sigillata* fechables a partir del año 60-70 d. C. y otras del siglo II, avalan la ocupación del enclave registrada de forma genérica en el



Fig. 174. Trazado principal de la vía de la Carisa (rosa), y los ramales descritos del paso de montaña (azul).

siglo I e inicios del siglo II d. C. Además, se documentaron restos de pintura parietal en una de las estructuras (Montes López, 2013: 404-414).

La revisión de este enclave, podría avalar la propuesta de la existencia de un ramal ya desde época romana, que comunicaba el puerto de Parajes, o quizá el de la Cubilla, y por tanto, la posición de este recinto campamental sería estratégica en el control de acceso de esta vía hasta Campomanes, a su vez comunicada con el eje que ascendía el monte Curriechos. Era un enclave articulador del territorio que se emplazaba en una posición dominante de los castros ya citados en la vertiente del valle del Huerna (Curuchu de Reconcos, Pena Casticho de Jomezana, Las Coronas de Zureda, castro Corocha de Tiós y el citado Curucho de Campomanes).

Cerca de este castro, también en Tiós, J. M. González y Fernández Valles catalogó el castro Castiechu Las Coronas. Ubicado en una posición que al Oeste deja los montes de la Cueva, Espinas y Pena del Chago, fue construido sobre una colina en altura. Posee una forma alargada y se defiende con dos fosos excavados en la roca (González y Fernández Valles, 1976b: 112; Fanjul Peraza, 2004: 117).

VII. 3 Ramal de Baiña al Pico Llagos

Se trata de un corto ramal posiblemente medieval en el sector Oeste de Mieres; desde el lugar de Baiña en ascenso al Prao Llagos. Es un camino que se muestra como una alternativa al trazado principal por Olloniego y que desde la zona alta de la sierra Llagos, podría dirigirse de igual modo hasta el Sardín y más al Norte a El Portazgo. En el Sardín se cruzaba con el ramal del Alto del Padrún a Soto de Ribera descrito en páginas posteriores.

Es un camino incómodo con un trazado muy rectilíneo que muestra un desnivel de 175 metros en 2 kilómetros del recorrido, es decir algo más de un 8% de desnivel. El entorno calizo será el material utilizado para su enlosado. Se localizan 3 tramos intermitentes que en total alcanzan algo más de 400 metros. Son bloques depositados sobre una superficie de arcillas, con forma regular. El ancho mínimo de la vía es de 1 metro y el máximo de 2 metros. Los bloques alcanzan un tamaño

grande (0,60x 0,70 metros), intercalados con otros de tamaño medio (0,40x 0,30 metros). El trazado aunque con gran desnivel, es bastante rectilíneo y su muestra curvas muy cerradas.

El estado es malo faltando gran parte de la *summa crusta* originaria de la vía a excepción de los tramos citados. Las losas son horizontales y no en chapa cuña como gran parte de caminos medievales reconocidos. Su cronología por tanto dudosa, podría asociarse dada su conexión con la cercana vía de la Carisa.

Por otro lado hemos de mencionar en el lugar de Baiña, una torre cuyo dintel presenta la fecha de 1565. Sobre el conjunto de estas estructuras, se ha descartado la posibilidad de la existencia de un asentamiento previo cronologías más antiguas (Fanjul Peraza, 2004: 162). En el cercano lugar de Pumardongo se localiza un castro- torre afectado por varios pozos de saqueo y un camino abierto por una excavadora. Muestra un foso en forma de “V”, poseía plena visibilidad sobre el cauce y vegas fluviales del Caudal y también visión entre las localidades de Loredo y la Escombrera (González y Fernández Valles, 1976b: 113; Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 115).

Si bien el camino moderno descrito por G. M. Jovellanos y Ramírez en la zona del Alto de la Carisa, y en el sector de Mieres, coincidiría con el que se considera romano desde Mieres hacia las cuestas del Alto del Padrún (Jovellanos y Ramírez, 1915: 59, 208); creemos que este ramal puede mostrarse como un atajo posterior al primitivo camino de la Carisa, más incómodo pero más corto.

VII. 4 Ramal de Santa Rosa a El Casal y Polio

Se conserva un pequeño ramal paralelo al trazado de la Carisa, por el margen Este de citado vial. Comunicaba el núcleo de Santa Rosa hacia el Sur con la zona de Polio. Es un camino de algo más de 2 kilómetros que ascendía por la zona de El Invernal hasta El Sordán y el Casar por carreteras locales.

El tramo se conserva empedrado forma parte del trazado desde El Casar a Polio, siendo el resto de la vía una carretera local asfaltada. Se conserva un acceso de

losas planas rectangulares y redondeadas en su superficie (0,30x 0,40 metros), apoyadas sobre una superficie terrera sin mayor acondicionamiento. Muestra a lo largo del tramo de 300 metros sangraderas diagonales, formadas por bloques de mayor tamaño rectangulares (0,50x 0,20 metros). Conserva dos curvas peraltadas de radio abierto y más anchas que el resto del recorrido. Las curvas alcanzan los 4 metros de ancho mientras que el ancho medio viario es de 2 metros. Los escasos restos hallados y su trazado aislado de ningún otro eje de comunicaciones en esos pueblos hace que su cronología sea hasta la fecha incierta.

Dada la cercanía con El Dochal, quizá existió algún enlace por la sierra del Rebuyo hasta citado sitio, para de este modo conectar con el acceso del “Camín Real de Urbiés”. Hacia el Norte conectaría quizá con el camino alternativo al del Santiago, sirviendo esta zona de nexo para el acceso de Ujo por el Carbayu de Langreo y el Mayau Porrín. Recordemos que, con motivo de las peregrinaciones a Santiago, la calzada de la Carisa cobra importancia, siendo entrada a Asturias, para visitar la catedral ovetense del Salvador y las reliquias allí conservadas.

VII. 5 Camino Real de Urbiés

Desde El Dochal, al Este de Urbiés, pasando la ermita medieval de Santa Olaya se documenta un camino dirección Este-Oeste hacia Ujo. El vial se define desde El Dochal como una pista terrera de menos de 2 metros de ancho dirección Lleu. El tramo conservado es el sector desde Lleu a Artoso, en el margen Norte del río Turón, hasta a San Justo.

Es un camino de entre 2 y 3 metros de ancho, con 2 kilómetros de longitud, que muestra tramos independientes con una superficie pavimentada muy uniforme. Se compone por piedras menudas (0,20x 0,10 metros) algunas dispuestas en chapa cuña y roca madre trabajada. Las piedras se apoyan sobre una superficie terrera. El desnivel de 700 metros en el tramo inicial de El Dochal a Lleu, se suaviza a continuación manteniendo una cota de 650-680 metros, y por tanto más fácil transitar.

Este tramo empedrado bordeaba la cara Sur del pico Pando, donde se documenta sobre un espolón a 760 metros el castro el Castíl de Muries, al Noreste de Artoso. Este enclave se encuentra totalmente arrasado, siendo asociados unos restos de lo que parece una torre derrumbada, en un espacio especialmente reducido. La posición de este enclave era estratégica, conectando visualmente el vial descrito y la vega del Turón. Estos restos se han puesto en relación con torres de vigilancia medieval más que con lo que podría ser un recinto fortificado antiguo (Fanjul Peraza, 2004: 162).

En la orilla opuesta entre Artoso y Urbiés, se emplaza en El collado La llana en El Rebuyu. Es un castro formado por dos líneas de murallas de diferentes dimensiones en forma de anillos fortificados. El sector interno a modo de “acrópolis” se muestra como una superficie para albergar estructuras domésticas (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 99).

Desde San Justo, donde se han localizado varias tumbas de lajas medievales (Ochagavía Rodríguez, 1990: 16-19), se pierde el antiguo trazado convirtiéndose en una pista terrera de montaña. Creemos que ésta hubo de dirigirse por la cara Sur del Pico la Pedrera y el Repedroso, para iniciar un suave descenso hasta el cauce del río Turón en Villapendi.

Entre San Andrés y El Artoso en la orilla Sur se emplaza el Cuitu Castiello en Villandio. Su posición le permite vigilar la entrada al pequeño valle de Villandio y el sector de valle de Turón donde se emplaza. El enclave dispone de varios fosos y estructuras derrumbadas quizá correspondientes a una construcción a modo de bastión sobre las que se asentaron otros elementos defensivos complementarios (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 95).

En la orilla opuesta a este enclave se documenta otro recinto fortificado, el castro del Pico Escucha en Armiello. Se ha clasificado recientemente como un castro-torre, con control sobre las estribaciones del concejo del cauce del Turón. Posee un foso en la zona más vulnerable, y murallas naturales verticales que lo bordean por el resto de sus caras (Fernández y González Valles, 1976b: 113; Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 112).

Puede asociarse a este camino un antiguo puente de piedra que podría sugerir un origen romano dado su arco de medio punto ubicado. Las remodelaciones que amplían su calzada y los diversos anchos de vía documentados, dificultan la datación de este puente en Villapendi. El camino creemos hubo de proseguir por el margen Sur del río, pero desafortunadamente este tramo hasta Figaredo y Ujo (donde tomaba el acceso principal de la Carisa), es inexistente, superponiéndose carreteras locales sobre el antiguo vial.

Próximo a Figaredo en Sarabia se enclavó un castro catalogado por J. M. González y Fernández Valles en 1962 que vigilaba la entrada del valle y el acceso viario en el entronque con la calzada de la Carisa. Antiguamente poseía dos fosos y un posible bastión, hoy día convertidos en una gran cantidad de derrumbes. También aquí se documentó un molino circular (González y Fernández Valles, 1976b: 113; Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 113).

Por otro lado, hemos de poner en relación este camino con el citado puente, ermitas medievales, los asentamientos antiguos que permiten intuir al menos unos orígenes medievales, incluso romanos, tanto para la vía como para el puente.

La referencia más antigua del citado enclave de San Justo es del año 857 por el que Ordoño I dona a la iglesia de Oviedo diversas iglesias, villas y monasterios entre los que se encontraban las iglesias de San Martín y San Justo. Es el momento en el que funda en el pico Cogollu un monasterio y la correspondiente ermita (Fernández Conde, 1971, 87).

Este camino posiblemente se prolongaba hacia el Noreste, conectando como ya hemos indicado con el Ramal a Santa Rosa y desde aquí al Norte con una de las variantes del Camino de Santiago; aquella que desde Ujo llegaba al Carbayu de Langreo por el Mayau Porrín.

VII. 6 Camino Real de Villaestremeri

El pueblo de Villaestremeri, al parecer, antiguamente estaba conectado con Riosa por un antiguo vial. A Villaestremeri se accede hoy día por la moderna MI- I

de Ujo- Villaestremeri. Quizá en la antigüedad se comunicaba con la vía principal de la Carisa cerca de la zona de Ujo, de la que distan menos de 5kilómetros.

Al Norte de Villaestremeri se localiza el castro Recastiello. Su posición al Noroeste no le permitía poseer control visual sobre este ramal, pero si sobre el cauce del río Arandamusas. Muestra un bastión defensivo y un recinto interno óptimo como hábitat. Se sabe que hasta no hace mucho en el interior se encontraron los restos de la capilla dedicada a santa Ana. Se localizó en las últimas prospecciones un fragmento de *terra sigillata* muy erosionada (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 118).

Cerca de Villaestremeri se localiza un sector empedrado de 200 metros en un vial de 2 metros de ancho. Se forma por bloques de caliza y alguna arenisca. Tienen forma cuadrangular de tamaño medio (0,30x 0,35 metros) dispuestos sobre la cara más ancha. En este tramo se conservan varias sangraderas pequeñas y transversales a la vía. Es un tramo muy corto y el resto del vial es terrero, aunque también se muestran varias reparaciones modernas, con tramos de grava o ligeramente asfaltados. Las pendientes en ascenso al Monte los Pardos más marcadas aunque no muy fuertes (aprox. 2 %) se solventan con amplias curvas. Continuando por este camino desde Villaestremeri llegamos al el monte los Pardos y al alto, cerca de la Campa Felgueres, al Sur del Picu el Cuitu. Pudo quizá descender por una pista de montaña por la cara Oeste de la Sierra la Segada, ya en el concejo de Riosa hasta la Capilla de San Antonio donde entronca hoy día con la RI-1. El trazado de esta carretera quizá se diseñó en superposición sobre un antiguo viario, que guía hacia el Juncal, Prunadiella, Vega y La Ara.

El trazado dirección Oeste posiblemente buscaba la conexión con las minas del Aramo y la zona de Riosa, a la altura de Vega, donde confluía a su vez con el ramal Norte-Sur de Soto de Ribera a Morcín y Riosa, descrito en este trabajo como un acceso secundario de la vía del puerto Ventana¹⁰³.

VII. 7 Ramal del Alto el Padrún a Soto Ribera

¹⁰³ Sobre el ramal a Morcín y Riosa, véase este capítulo la vía del Puerto Ventana. pp..377-383.

En el citado Alto del Padrún se bifurcaba el Camino Real en la zona denominada Biforcus, topónimo que nos confirma la existencia de dos caminos (bifurcación). El ramal principal se dirigía a Olloniego hacia el Norte, mientras que el secundario iba al Oeste por El Ventanín, y Llagos o Llandellana hasta el pueblo de Sandín, donde había un palacio fortaleza asociado al control de esta ruta, y con visibilidad directa hacia el castillo de Tudela de Olloniego. En Sandín parece que el camino se cruzaba con el que del Sur provenía de Baiña, de ahí que la posición de citado palacio fortaleza, fuera un cruce de caminos con un control del territorio al Sur de Olloniego.

Hasta no hace muchos años hay constancia de que se conservaba algún resto de este ramal, cuya limpieza y acondicionamiento a recientemente, ha impedido prospectar y documentar parte de la primitiva estructura viaria. En el descenso al Ventanín, nos encontramos con un camino asfaltado de 2 metros de ancho, que por el margen izquierdo dejaba intuir tímidamente lo que pudo ser la caja de la estructura de este camino. Sin embargo, sabemos con más seguridad que este ramal que nacía en el Alto del Padrún debió continuaba por Vegalancia a Soto de Ribera, donde enlazaba con la calzada que desde el puerto Ventana atravesaba la zona de Caces y Palomar hacia la capital transmontana.

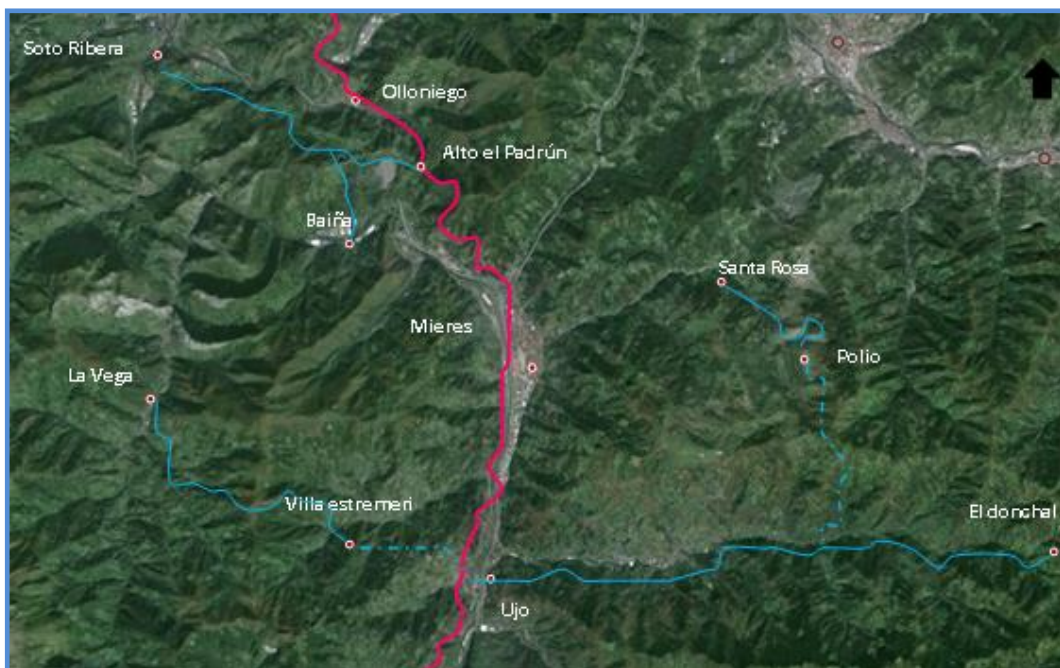


Fig. 175. Calzada principal de la vía de la Carisa (rosa) junto a los ramales históricos en el concejo de Mieres (azul).

VIII. La Vía del Puerto de San Isidro, Piedrafita y Vegarada: Desde San Isidro, Piedrafita y Vegarada hasta Ujo

Introducción

Esta calzada toma su nombre de un primitivo camino que pasaba por el puerto de montaña de San Isidro donde se conservaba una capilla dedicada a este santo. También es conocido como el Camino de Castilla o el Camino de la Braña. Provenía del territorio leonés, cerca de Isoba donde se conservan restos de un posible empedrado y lo que parecen muros de contención de sillarejo calizo en el sitio de Riofrío. Además, del puente de Camposolillo y el de Puebla de Lillo. El tránsito de esta ruta fue puesto en relación con el establecimiento de Roma en nuestra región, tal y como lo confirmaría el hallazgo de una inscripción a los Lares Viales (Rabanal Alonso, 1988: 34). También en el sector leonés se cita la Edad Media el paso de una “strata” por el río Boñar, vinculado al paso del Monasterio de Sahagún que la utilizaría como cañada ganadera. Varios monasterios además del de Sahagún, eran jalones en esta vía como por ejemplo el de San Salvador (Gutiérrez González, 1954: 254).

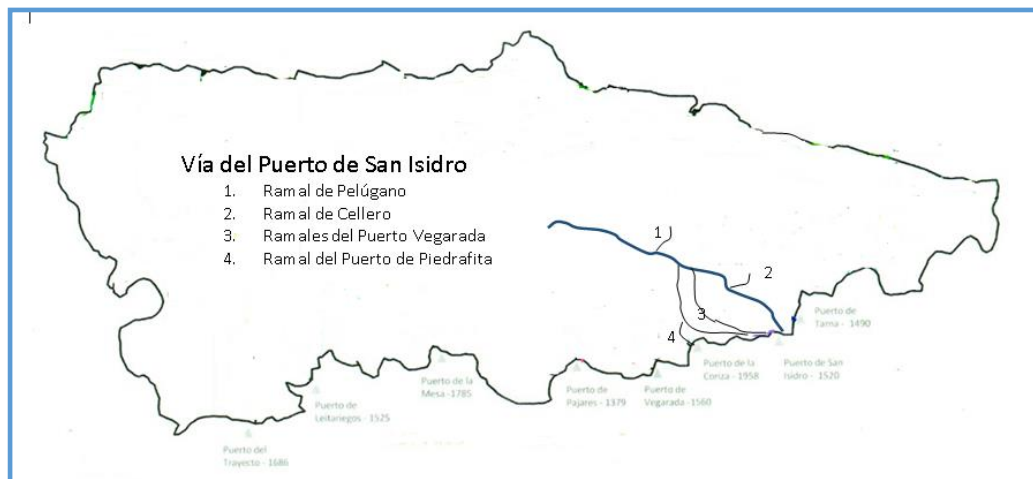


Fig. 176. Calzada del Puerto de San Isidro y los ramales analizados en este apartado

En el concejo de Aller se ha documentado varias vías “romanas” estudiadas de forma inédita por M. Valdés Gutiérrez (1922: 10-12; 1923: 10). A continuación, describiremos la de San Isidro, Piedrafita y Vegarada, a las que se sumarían la ya estudiada de la Carisa (en el límite de Lena y Aller).

Las vías de Isidro, Piedrafita y Vegarada confluían en el término de Collanzo dirigiéndose por las proximidades de Cabañaquinta a Ujo o Laviana. La red asistencial creada en la Edad Media sobre este eje de comunicaciones, se manifiesta aún a finales del siglo XVIII en la pervivencia de tres hospitales (San Pedro, San Pablo y San Andrés) y una malatería, construidos todos ellos con anterioridad al siglo IX. (Granda Juevas, 1989: 653).

J. A. Gutiérrez González indica que los escasos restos conservados de la infraestructura viaria no se encuentran dentro de la propia ruta, sino asociados a ramales secundarios, (Vegarada o Piedrafita), dentro de desviaciones del itinerario principal a aldeas o monasterios despoblados en época medieval (Gutiérrez González, 1985: 245-254). Hemos asociado algún tramo viario al camino principal de San Isidro, aunque bien es cierto que su adscripción cronológica, tal y como mostraremos no puede asociarse con total certeza a fases constructivas romanas sino posiblemente posteriores según indican las fuentes medievales.

Tenemos constancia que los caminos del concejo de Aller estaban en mal estado en el siglo XVI, siendo necesaria su reparación: .-“... *malos pasos y necesidad de puentes y reparo de ellos*” (Fernández Martín, 1975: 252), .-“... *aderezo y reparo de un pontón y pasaje... camino del qº de Aller; se pagan 2 ducados*”¹⁰⁴. Otra referencia posterior cita varias calzadas existentes en las cercanías de San Isidro .-“... *para pagar los caminos y calzadas que se hicieron en el puerto de Braña del concejo de Aller que por el dicho gobernador le fueron cometidos, por ser muy necesarios para los caminantes de pie y de rreguas por ser camyno de Castilla, para traer por él muchos bastimentos de pan e vino para el dicho concejo y otros deste principado...*”, junto a posteriores actuaciones en el siglo XVIII derivadas de los trabajos en el camino de Pajares como el principal de la Meseta, y el acondicionamiento al paso de carros del de San Isidro¹⁰⁵.

Sector1- San Isidro- Collanzo

¹⁰⁴ A. G. A. P. A. Libro de Cuentas de la Fábrica de Caminos y Puentes del Principado. fol. 56, año 1580.

¹⁰⁵ A. G. A. P. A. Libro de Cuentas de la Fábrica de Caminos y Puentes del Principado. fol. 94. siglo XVIII.

Iniciamos la prospección es de el puerto de San Isidro donde localizamos al Norte de la moderna carretera a 1520 metros de altitud, un camino de 500 metros compuesto por tierra apisonada que nos conducirá a la Ermita de Nuestra Señora de las Nieves. Este camino tiene 2,6 metros de ancho. Se intuye su huella sobre el suelo vegetal del entorno, en dirección Oeste hacia Canamora. Entroncamos desde aquí la carretera actual AS-253 en el KM. 26, por no discernir otro posible camino.

Las prospecciones realizadas en invierno, muestran un trazado que queda impracticable siendo de este modo el tramo de montaña, un camino no apto en los meses más gélidos.



Fig. 177. Vista desde el camino de la Ermita de Nuestra Señora de las Nieves y al fondo el Valle de la Braña.

El camino terrero se retoma a la altura del KM.23 en una cota superior a la carretera y toma dirección bordeando la Collá Peña a Lagarello y Río Frío. En este punto se conserva el topónimo de Los Carriles, que puede ponerse en relación con la primitiva ruta que por aquí se diseñara. En el margen opuesto de la carretera, se conserva el antiguo vial, excavado en el año 2001 (Requejo Pagés, Arca Miguélez, 2001).

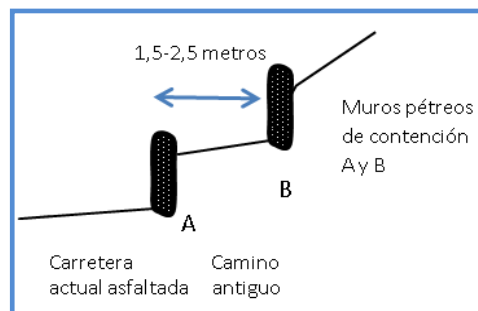


Fig. 178. Perfil viario en Río Frío

El camino se muestra visible a lo largo de 200 metros en el sector de Río Frío. La intervención se dividió en tres sondeos en esta zona (dos en Río Frío y uno en Las Calzada). Los resultados mostraron un camino terrero muy compactado, con abundantes fragmentos calizos de pequeño tamaño pertenecientes al firme del camino.

En el sector de Las Calzadas la vía inicia un descenso en zigzag. Este diseño que suaviza las pendientes se repite en numerosas vías romanas de montaña, como es el caso de la vía romana de Dumfriesshire en Escocia (Richmond, 1946: 109).

ZONA	Río Frío - Las Calzadas 1200-1260 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,5 -2,5 metros.
	Largo: 200 metros
DESCRIPCIÓN	<p>Se localiza un camino con suelo de sustrato calizo sobre el que se asienta una capa terrera compactada y restos de piedras calizas de tamaño pequeño. En el momento de la actuación no se documentan restos de ningún material que pudiera proporcionar una cronología relativa.</p> <p>Entre el contrafuerte y la roca se introdujo un relleno heterogéneo de piedra caliza, sobre la que se asentó la capa terrera ya citada y las piedras en superficie.</p> <p>El camino se prolonga hasta el tramo de Las Calzadas donde inicia un descenso con marcados zigzags que muere en la carretera AS-253.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>En el margen Sur en la zona de Lagarello, y posteriormente en el Norte de la vía en Riofrío, se muestra un muro de contención formado por las mismas piedras calizas de la ladera montadas a hueso (0,10x 0,15 metros), cuyo tramo mejor conservado tiene un largo de 2,5 metros y una altura de 1 metro, aunque en general la altura de este muro es de 0,60 metros en el sector de Río Frío, y de 3, 5 metros en la zona de Lagarello. Este muro facilita una superficie de un escalón inferior para el paso viario, que habría permitido un ancho viario que en este tramo oscila entre 2,3 a 2,5 metros.</p> <p>Durante la intervención se localizó una caja de la vía en el sector de Las Calzadas (el tercer sondeo), se localizó la caja del camino con una anchura de entre 2,3 y 2, 5 metros, mucho más ancho que el sector anterior de Río Frío. La pendiente de este tramo es de 3,5 %.</p>
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Aunque los orígenes de esta vía se remontan a tiempos antiguos, se han registrado diversos acondicionamientos posteriores y por ello no podemos aventurar que los restos hallados sean de cronologías imperiales. Esta intervención arqueológica no confirmó cronologías romanas para este tramo viario (Requejo Pagés, Arca Miguélez, 2001). Al menos sabemos que en la temprana Edad Media se renuevan los pasos o se ensanchan los caminos. Este tramo no se ha visto afectado porque la nueva carretera diseñada en 1920, que se trazó en una cota inferior.



Fig. 179. Camino antiguo en el lugar de Río Frío



Fig. 180. Detalle del muro de contención en el margen Norte de la vía



Fig. 181. Muro de contención del sector de Largarelo



Fig. 182. Detalle del muro lateral Suroeste de la vía



Fig. 183. alzada en la cara Este de Peña del Hombre

Llegamos a la cara Este de Peñas del Hombre desde la carretera actual. Aquí se discierne el que fuera el antiguo viario a lo largo de 700 metros, bordeando la ladera Oeste de Peñas del Hombre, con dos zigzags descendentes al pueblo de Cuevas.

Desde el lugar de Rioseco al cual accedemos desde Las Calzadas por la carretera A-253, la vía terrera circula a media ladera, en una cota superior a la carretera por Carrozal a Las Cuevas. El sector al Este de esta montaña se conserva un tramo de 100 metros con contrafuertes laterales, el resto del vial no muestra más que un camino terrero, sin ningún resto calizo aflorando, ni tampoco muros laterales.

ZONA	Cuevas- Peña del Hombre 950-980 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3 metros.
	Largo: 100 metros
DESCRIPCIÓN	Camino terrero sin empedrado visible. El vial se encuentra en el sector de ascenso invadido por la vegetación que imposibilita su uso. El ancho del camino en este sector es de 3,3 metros aproximadamente.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Muros laterales compuestos por piedras calizas montadas en hueso, de tamaño pequeño (0,10x 0,15 metros). El muro tiene una altura en el tramo inicial de 1 metro y a medida que avanza la vía hacia Cuevas va disminuyendo hasta que desaparece. El sector occidental conserva un muro en peor estado que muestra un derrumbe de 3 metros hacia el interior de la vía, quedando las piedras dispersas por el vial. Como indicamos no forman parte de la superficie del camino sino del muro.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro Pico Ronderos
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro Pico Ronderos
	Medievales:

Desde Cuevas al Norte documentamos el antiguo el Camino Real a Cellero¹⁰⁶, pero el que venimos describiendo de San Isidro dirección Oeste, parece haber quedado solapado bajo la AS-253.

No lejos de este lugar al Sur del pueblo Cueva y en el margen Sur de la actual carretera, se emplazó el Castro Picu Rondero. Situado a 743 metros sobre el río Aller. No se observan fosos y en la cumbre aflora la roca. Destaca en la ladera Este, la sucesión de tres pequeñas terrazas donde se recogieron dos minúsculos

¹⁰⁶ Sobre el Camín Real de Cellero remitimos a las pp. 469-470 de este capítulo.

fragmentos cerámicos inclasificables. Las dimensiones de las terrazas son de unos 4 metros de ancho por 20 metros de largo. No se trata de un castro en el sentido exacto, ya que su situación lo hace inaccesible. Sus huellas parecen mostrar más un hábitat tipo medieval que castreño. Posiblemente un lugar orientado al control del valle, en uno de los pasos más complejos de tránsito (Fanjul Peraza, 2014: 543). Esta hipótesis se sustenta con la existencia de otros recintos castreños en su entorno como son los también emplazados a lo largo de esta vía del castro Felguera, el Castiecho de Entrepeñas y también el castro de Navalcuchá.

Desde Cuevas inevitablemente entroncamos con la asphaltada AS- 253, hasta el puente la Muñeca donde el vial terrero se muestra a media ladera al Norte de la carretera hasta Felechosa a 3,5 kilómetros de Cuevas. Creemos que pudo cruzar la carretera actual para dirigirse a Pino, donde



Fig. 184. Calzada del Puerto de San Isidro a su paso por Pola del Pino. Al fondo el Alto del Puerto de San Isidro y el pico Toneo.

confluye la ruta con una de las dos vías provenientes del puerto de Vegarada la que toma dirección Norte “Ruta de Foces del Pino”¹⁰⁷.

El camino sigue siendo una pista terrera de casi 3 metros de ancho cuyo aspecto no releva ningún elemento que confirme su antigüedad. Este trazado de 1,5 kilómetros de Pino a Pola de Pino transita paralelo por el margen Sur de la carretera, detrás de las casas construidas al pie de la misma.

¹⁰⁷ Accesos del Puerto de Vegarada. Ruta Norte “Ruta de Foces del Pino” y Ruta Oeste” Ruta de les Foces de Río- Aller”. Ambas confluye en La Paraya, con la proveniente del Puerto Piedrafita y posteriormente enlazan con la principal de San Isidro en Collanzo. Remitimos a las pp.451-462 de este capítulo.

Al Noreste de Felechosa no lejos del acceso de esta ruta se emplazó el castro de El Castiechu. Se ubica en un espolón que cae sobre Felechosa. Presenta un único foso de grandes dimensiones que se encuentra ligeramente alterado por el camino actual. El foso tiene unos 15 metros de ancho. No se han documentado materiales en superficie ni restos de muralla o estructuras de habitación. La visibilidad es muy amplia hacia el Este y Oeste (Fanjul Peraza, 2004: 122).

En Pino se emplazó una torre medieval adosada a la llamada Casona de la Torre que fue destruida en 1926. Según los actuales propietarios en ese lugar se existían dos torres, la mencionada y otra desaparecida en el siglo pasado al construir dicha casona. Solo se conservan testigos fotográficos. Era una posible torre de planta circular y tres alturas con escasos elementos defensivos. La puerta de acceso era por el segundo nivel y en la superior había una ventana geminada que correspondía a la cortejadora (Avello Álvarez, 1991: 115). En Pino en el siglo XIII se creó una *pola* que sin duda intento aprovechar la favorecedora situación geográfica y del poblamiento de esta zona, a pesar de que no llegó a alcanzar un gran desarrollo urbano (Ruíz de la Peña Solar, 1981: 63).

Por otro lado, en el citado lugar de Pola del Pino es donde se documentó una fortificación de llanura, es decir emplazada a los pies de la ruta descrita. Fue esta una torre de planta cuadrangular fechada en la Baja Edad Media (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 512).

En este enclave J. M. González y Fernández Valles catalogó en 1961 el Castro de Los Castiechos. Emplazamiento en altura orientado al Sur que poseía una estratégica posición sobre el espolón que controla el valle del río Aller y sus vegas fluviales desde Collanzo a Malmedián. La única estructura visible es una vaguada natural a modo de foso, lo cual delimitaría la zona a interior del castro, de reducidas dimensiones. Se asocia a este lugar el hallazgo de cien monedas de época Bajo-imperial (González y Fernández Valles, 1976b: 107; Fernández Ochoa, 1982: 52; Fanjul Peraza, 2004: 121-122).

Una vez en Pola del Pino optamos por retomar el camino asfaltado para dirigirnos al Oeste hacia Llanos, Santibáñez de la Fuente y Collanzo, lugar confluye

este camino del puerto de San Isidro con los ramales de Vegarada (ramal Oeste) y Piedrafita, que a su vez habían confluído en un único vial en el lugar de La Paraya (al sur de Collanzo). Al Oeste del mencionado lugar de Santibáñez de la Fuente, en Santibáñez de Murias se encontró un depósito de monedas imperiales, en su mayor parte en denarios de plata de Augusto y Nerón (Fernández Ochoa, 1977: 137).

Es al Sur de Santibáñez de la Fuente y al Norte de la carretera actual donde se documentan 300 metros de un camino terrero, paralelo a la vía, que nace y muere con la carretera AS-253. Podría ser parte del antiguo vial sobre el que se solapó la carretera, quedando marginados estos 300 metros. Es un camino terrero que circula por la parte trasera de una estructura pétrea que asociamos con una antigua mina. Tiene un ancho de 2,8 metros pero no observamos ninguna evidencia que pueda justificar su antigüedad, aunque podría asociarse a peregrinaje asociado con el paso de la cercana iglesia de Santibáñez de la Fuente.



Fig. 185. Vía al Sur de Santibáñez de la Fuente

La citada iglesia, de Juan de Riomera (Santibáñez de la Fuente) documenta sus orígenes en los siglos X-XII. Se reubicó al centro del pueblo, desplazada de su primitiva posición. Tenía un pórtico que sirvió como asilo de peregrinos. Bajo la cimentación original se recuperó una necrópolis con 29 enterramientos que se fecharon en los siglos V- VII (Beltrán Suárez, 2012: 392).

En el pueblo de Llanos, entre Santibáñez de la Fuente y Pola de Pino, se ha documentado el castro Les Mueles. Presenta un complejo sistema defensivo construido al Norte del recinto principal. Se contabilizan hasta seis líneas de foso y otros tantos parapetos intercalados. Los dos fosos situados más al Este se encuentran cortados por una pista que sirve de acceso al terreno. Los del sector Oeste tienen un recorrido de 80 metros en dirección Noreste- Suoreste, mientras que los del sector

Este no rebasan los 60 metros. El torreón mide 20 metros de longitud por 12 metros de anchura y se eleva unos 5 metros sobre los fosos. En el interior se asocia su uso a un espacio de hábitat, pese a su inclinación. Es aquí donde se documentaron un *catillus* de arenisca rojiza, sin borde y diversos molinos barquiformes. El entorno de este castro destaca por su riqueza minera en hierro y cinabrio y a ellos le habría que sumar la riqueza agrícola de las áreas anexas, en forma de terrazas de ladera (Maya González, 1988: 59-62; Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 100).

Este castro forma parte de uno de los tres poblados existentes junto a los de Los Castiellos y El Castiechu concentrados en apenas 5 kilómetros de distancia, en el tramo meridional del curso fluvial, coincidiendo con el espacio del valle con mejores espacios de cultivo, vertientes montañosas de menor inclinación y terrazas. Esta ubicación de los poblados del Aller se apoyaba además en el factor defensivo, que proporcionaba la presencia de estrechos pasos de acceso a ese sector, reutilizado alguno de ellos en época medieval mediante la construcción de torres como es el caso del ya citado pico Ronderos.

Entre las piezas aisladas halladas en el concejo de Aller, hemos de mencionar *La Piedrona de Rumiera*, localizada en el entorno del castro Les Mueles. Es una estela discoidea anepígrafa similar al ejemplar de Coaña (Manzanares Rodríguez-Mir, 1996: 37- 39).

Además, en ya citado lugar de Collanzo al que accedemos por la carretera AS-253, se conservó una torre medieval ocupada actualmente por un inmueble. En las obras de albañilería de una casa, se encontraron muros de cimentación, los cuales corresponden sin duda a la torre (García Fernández, 1949: 64). Esta torre goza de una posición privilegiada en el punto donde confluye el camino desde el Sur del puerto de Piedrafita y Vegarada, con el del Norte de San Isidro, de este modo aseguraba el control de la encrucijada de caminos.

Sector 2- Collanzo- Ujo

En el cruce de Collanzo a 17 kilómetros del puerto de San Isidro, el camino creemos que debió discurrir paralelo a la actual carretera, por su margen derecho ya

que lo reconocemos a media ladera tras pasar el lugar de La Piniecha, al Oeste de Collanzo. Es un camino terrero sin ningún trabajo relevante, similar a otros sectores ya mencionados del vial, que tenía un ancho de 2,5 metros.

Sobre el río Aller en Collanzo se documentó un puente de un arco, hoy desaparecido y ya citado por M. Valdéz Gutiérrez. Este puente en el siglo XVI había sufrido dos destrucciones, .-“... *de hazer la puente de Colanzo del concejo de Aller, por haberla llevado el rio por dos bezes y ser muy nezesaria y combinyente para traer a esta ciudad y otras partes muchas mercadurías y trxinerías y aber en el dicho río por no estar becha, parecido quiatro pelegirnos campantes por averse metido al Río, ques grande y muy peligroso de pasar...*” (Valdéz Gutiérrez, 1922: 115).

Continuando por dicho camino terrero nos conducimos hasta el Sur de La Cepa, donde hay una piscifactoría. Es a partir de aquí donde retomamos la actual carretera, puesto que no localizamos otros posibles caminos. De este modo llegamos a Entrepeñas, pasando cerca de donde se ubicaba la Malatería de Valdeveneros fundada en el año 1331 (Tolivar Faes, 1966: 254; Bellmunt Traver, Canella Secades: 1971: T. III: 412) y el puente de Entrepeñas o Valdeveneros citado en 1345, .-“... *la puente de Valde venero en la feligresía de Santianes*”¹⁰⁸.

Al Norte de Entrepeñas en un lugar denominado El Castro o El Castiello, se ha probado la existencia del castro denominado de Entrepeñas, a los pies de la calzada. Es un espolón de caliza sobre la confluencia del arroyo de San Julián con el río Aller, con una orientación Norte -Sur. Afirma su condición de castro, aunque no define la estructura defensiva. Hoy día no se reconoce foso ni parapetos o terrazas que indiquen q sea un recinto fortificado. J. M. González y Fernández Valles recoge las noticias de origen popular, referidas a la peña como lugar donde se ponían los moros a hacer guardia. J. L. Avello Álvarez cree que este emplazamiento pudo ser el lugar de la ubicación del castillo de Peñafiel, documentado a finales del s. XII. J. L. Avello Álvarez lo pone en relación con la cercana torre de Pelúgano. Se ubica próxima a un paso por el que se canalizaban todas las comunicaciones procedentes

¹⁰⁸ A.G.A.P.A. T. 115, fol. 115, sobre el puente de *Entrepeñas*: .- “... *Que aún subsiste intransitable... Se piden 8.000 rrs*”. (año 1787).

de los puertos de Vegarada, Piedrafita y San Isidro con el centro de la región y un acceso al Norte hacia Pola de Laviana. Ya en el primer tercio del siglo XX fue totalmente destruida. La parte que aún se conservaba poseía dos plantas casi completas a excepción del lienzo de la fachada Noroeste (Avello Álvarez, 1991: 56, 114-115).

Desde Entrepeñas la pista terrera desaparece por lo que debemos conducirnos a lo largo de 200 metros hasta enlazar con la carretera local a Pelúgano, dejando a nuestro paso a mano derecha en el Alto Campón, el castro Felguera. Es este un recinto castreño enclavado sobre una pequeña loma. Se accede por una pequeña pista que llega desde el Norte y topa con un posible foso, poco acentuado, que precede a un resalte de unos 6 metros. Observamos los restos de una muralla o parapeto. Dentro del recinto documentamos un aterrazamiento rodeado por un talud que alcanza una



Fig. 186. Camino terrero de descenso a Serrapio

terrazza perimetral bien definida en el Este y Oeste. No se ha documentado ningún material arqueológico asociado que ayude proponer cronologías relativas, así pues, no se descarta la posibilidad de que en realidad fuera una fortificación medieval. Otro enclave de similares características al citado de Felguera, es el Prao Castro, que muestra huellas más propias del hábitat medieval que castreño (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 78; Fanjul Peraza, 2004: 162).

A un kilómetro al Noroeste del Pelúgano se documenta otro castro asociado al entorno viario, es el castro del Navalcuchá, en la Peña Traveso. Se trata de un crestón calizo aislado y de difícil acceso. En el sector Este de la cima se observa una sucesión de tres pequeñas terrazas de no más de 3 metros de ancho por 15 metros de

largo. En ella se localizaron cerámicas de adscripción medieval (García Fernández, 1949: 63).

Este yacimiento parece tener una correspondencia tipológica con el ya descrito Picu Rondero. La proximidad de ambos parece estar relacionados con el fin de establecer un sistema de control de un paso complicado del valle. Además de ser un lugar de obligado tránsito para acceder a la collada de Pelúgano, paso natural entre los valles del río Aller y Nalón. En esta zona también se descubrió en 1977 un recinto castreño que muestra lo que parece un hábitat fortificado (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 78).

En el Oeste de Pelúgano observamos dos caminos, creemos que el más óptimo según la dirección que perseguimos hacia Ujo, sería el de la izquierda dirección Neal, donde enlazaba con la AE-5 hasta Levinco. En Levinco nuevamente percibimos lo que pudo ser este trazado antiguo, una pista de las mismas características que los tramos anteriores y que se va intercalando con tramos de moderna carretera. En este caso esta pista se interfiere con la carretera de Vega donde llegaremos hasta Escobio y Cabañaquinta a unos 800 metros se dibuja nuevamente la pista que llevamos transitando desde Collanzo.

Localizamos los 300 metros previos a acercarnos al pueblo de Serrapio. Es un camino terrero que circula paralelo a la carretera en una cota superior y conduciría al tramo empedrado documentado en la Carta arqueológica del concejo. Se observa un camino embarrado con restos de piedras dislocadas, que parecen no ser antiguas, sino utilizadas como relleno, pues observamos que la escorrentía desplaza el lecho de la vía.

La Carta Arqueológica de Aller¹⁰⁹ indica que a la salida de Serrapio se conservan unos 200 metros de camino antiguo con empedrado en dirección a Los Cargaderos y posteriormente Santa Ana. Tras prospectar la zona no localizamos ningún tramo empedrado, así pues, confrontamos esta información con la gente local. Descubrimos que el tramo que se describe en la citada carta del año 1997, se

¹⁰⁹ Sierra Piedra, 1997. “Ficha N° 26: Vía de San Isidro – Ujo”. *Carta Arqueológica del concejo de Aller*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

encuentra hoy día asfaltado. La descripción que podemos realizar de lo que fuera ese sector antiguo se basa en la visualización de la fotografía en blanco y negro adjunta a la citada carta arqueológica. Parece un tramo con escasos 2 metros de ancho y piedras menudas de tamaños variados pero rectangulares que encajan perfectamente entre sí, con una superficie compactada. No se observa acera ni sangraderas o muros laterales.

En Serrapio se erigió en siglos bajo- medievales la Torre Serrapio o Solis. Se encuentra en un solar a la entrada del pueblo y posee planta cuadrangular con un perímetro formado por desniveles ciertamente acusados entre el arroyo de Serrapio y uno de los caminos vecinales de la aldea (Avello Álvarez, 1991: 115-116).

En el altar de la iglesia de mencionado lugar se halló un epígrafe romano realizado en una piedra de granito oscura con tres agujeros cuadrados en la parte superior. Es una dedicación al dios Júpiter que casualmente dado su emplazamiento podemos poner en relación con los siglos romanos de uso de esta ruta que describimos desde San Isidro hacia Ujo y con el sincretismo religioso (Diego Santos, 1985: 29-30; Miguel Vigil, 1985: 34-35). Se hallaron otros dos epígrafes, uno del año 902 y otro de cronología más imprecisa. Confirman así la ocupación continuada desde tiempos antiguos, en un lugar con un topónimo, Serrapio de posible origen romano asociado al dios *Serrapis* (Álvarez Cejudo, 2010:51-52).

En Serrapio además sabemos se fundó un hospital de peregrinos en el siglo XII. Las primeras cronologías para la iglesia datan del siglo X, gracias al hallazgo de la lápida fundacional de este templo. No obstante, no se descarta la idea de que pudiera haber existido un templo previo pagano, y ello explicaría el señalado epígrafe a Júpiter (Requejo Pagés, 2005a: 293).

Nuestro camino por la moderna carretera lleva a Santa Ana, desde donde se ve a los pies de la vía otra torre de vigilancia, en Soto, a la otra orilla del río Aller. La Torre de Villamayor fue reconstruida, lo cual supuso un cambio total en las fachadas. Es un torreón de planta compuesta en forma de “D”. El primer piso presenta en la parte mesial del sector circular. La segunda planta sólo conserva de su pasado medieval la puerta de acceso y la cubierta rematada por bóveda rebajada al exterior

por una puerta de arco apuntado. Es custodiada por dos saeteras dispuestas a ambos lados de ella. La excavación de 1989, indica que se construyó en madera antes del siglo XV. La torre sufre tres reformas y se observa una primera línea defensiva casi inmediatamente a la torre. La destrucción culmina con el gran derrumbe que observamos en la actualidad (Rodríguez Otero, 1991: 267-268).

Otro indicio que confirma la importancia de esta zona durante el Medievo es la buena comunicación que facilitaría esta calzada con el Hospital de peregrinos de Santa Ana (Tolívar Faes, 1966: 417).

Otro emplazamiento que debemos poner en relación al paso de la ruta es el de Miravalles ¹¹⁰ también en Soto de Aller. Se documentan tres taludes asociados a una intención constructiva. En el interior se localizan muros y un gran derrumbe de la estructura edilicia. No constan referencias escritas de toponimia menor alusiva a la finca denominada Miravalles. Se hallaron mampuestos y restos de viguería. El gran derrumbe impide un estudio más en profundidad lo cual dificulta su interpretación y cronología.



Fig. 187. A. Detalle acera lateral Sur, con grandes bloques pétreos en la zona de La Venta

En el punto que se encuentra el paso que facilita el cruce sobre el río Aller hacia Soto desde Serrapio, se conserva el topónimo de La Calzada, un indicador que nos puede ayudar a intuir que posiblemente la ruta primitiva pasara por este lugar. Desde aquí ya por un camino asfaltado, creemos que debería dirigirse hacia Estrullones y Corigos. Desde Corigos sabemos que la vía se dirigía a Piñeres, dados los restos que allí hemos catalogado junto con los de La Venta. La carretera,

¹¹⁰ Sierra Piedra, 1997. “Ficha N° 58: Z. R. A. Miravalles”. *Carta Arqueológica del concejo de Aller*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias, Inédito.

conduce primero por La Venta (topónimo asociado a puntos de descanso existentes en antiguos caminos), coincidiendo con el lugar donde se conserva parte de un antiguo tramo de viario.



Fig. 188. B. Camino con restos de empedrado en la zona de El Escobio



Fig. 189. C. Detalle de losas transversales alargadas, documentadas en el tramo más cercano a la AS-253.

El primer trayecto asociado a la zona de Piñeres a La Venta, lo recuperamos unos 50 metros en una cota superior a la carretera que une la AS-253 con el pueblo de Villar. Este camino es una vía empedrada que en ocasiones se muestra con el

pavimento original y en otras presenta tramos asfaltados o tramos muy deteriorados con la roca nivelada visible. Este camino va en continuo descenso y muere en la carretera AS-253 a la altura de La Venta. Prolongando el camino por la actual carretera retomamos otro tramo empedrado que se muestra como continuidad de este primer sector

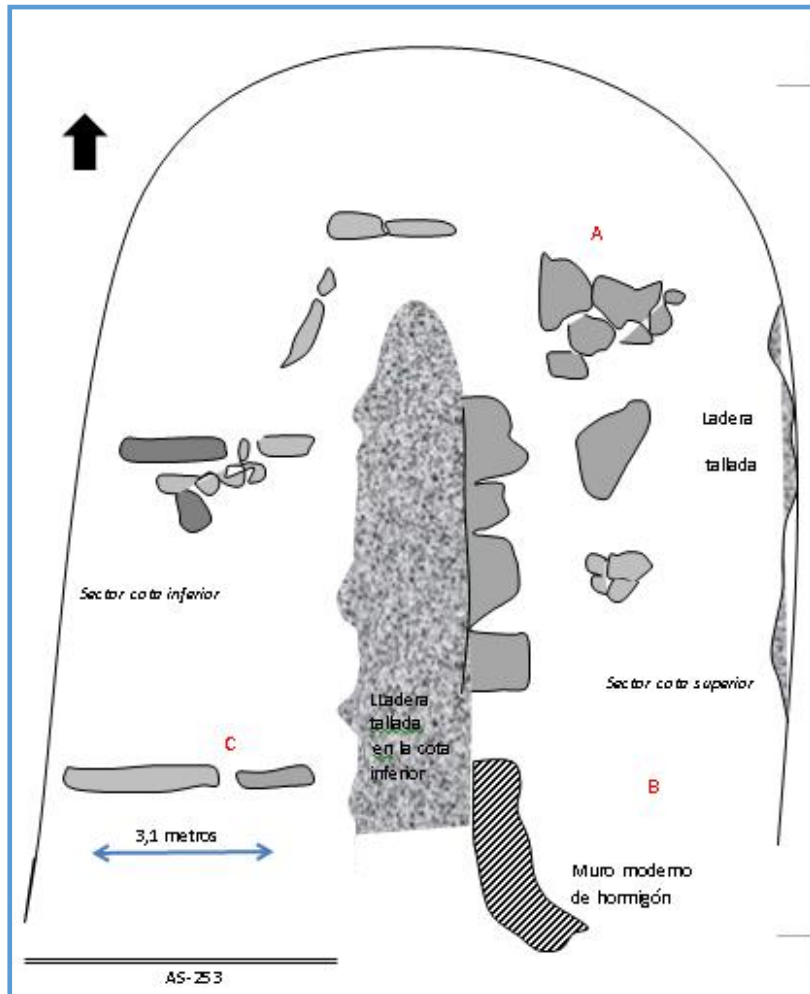


Fig. 190. Croquis de los restos de empedrado del sector primero localizado en la zona de La Venta.

El primer es un sector es cómodo de andar y tiene una longitud de 650 metros. Algunos tramos conservan el empedrado oculto bajo un manto de humus y en otros está visible el lecho rocoso, que hubo de ser horadada para incrustar la caja viaria.

Documentamos unos 50 metros antes de entroncar con la AS- 253 que arrojan más información sobre el antiguo camino. En todo el tramo ascendente tras la curva de casi 50 metros se conserva una acera lateral, en el sector limítrofe con la ladera, formado por grandes losas, que en unos tramos son originales y en otros quedan bajo un murete de hormigón a modo de quitamiedos. La vía se encaja entre éste y la pared rocosa de la ladera. Se observan tramos aislados de empedrado y otros que se han conservado por estar ocultos bajo el manto vegetal.

Unos 300 metros al Oeste de este primer tramo, siguiendo la carretera desde La Venta, vemos a mano derecha como descende de la ladera el camino que salva un pequeño arroyo e iría a entroncar con este camino semi- asfaltado a la AS-253. Desde aquí llegamos a un arroyo donde parece conservarse un segundo tramo de emlosado, al Este de Piñera, con unos 20 metros de longitud y 3 metros de ancho. Este fragmento de vía dado su mal estado de conservación ha dejado visible su estructura constructiva, distinguiendo lo que parece fue el *statumen*, *rudus*, *nucleus*, y *pavimentum*. Queda la marca de lo que parece el desgaste provocado por el paso de ruedas, quedando erosionado la vía en el sector central. Proviene de la vía que descende por la ladera Este desde el lugar donde se emplaza el castro el Peral, el cual poseía visibilidad sobre este tramo viario.

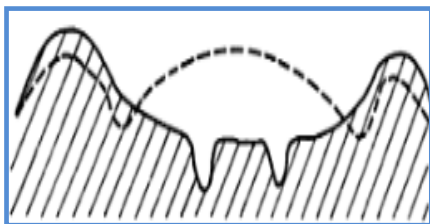


Fig. 191. Perfil cóncavo de un viario romano. Extraído de Lay, 1992: 68.

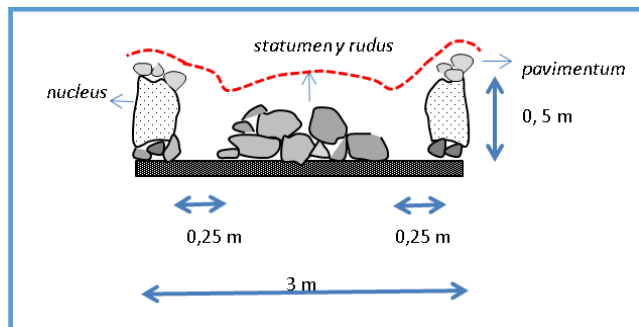


Fig. 192. Croquis del perfil cóncavo de la vía

Esta composición es el modelo típico de muchas vías romanas (Lay, 1992: 55-57), aunque como indicamos en épocas posteriores se sigue construyendo con técnicas similares. No poseemos ningún material asociado que pueda facilitar unas

cronologías relativas. Este tipo de perfil es típico en vías del siglo XVIII con posible origen romano (Lay, 1992: 67-68).



Fig. 193. Vía al Este de Piñeres



Fig. 194. Detalle de la composición del statumen

El tercer tramo que reconocemos es el mencionado en la Carta arqueológica de Aller (Nº 26), en el núcleo de Piñeres. Según la descripción de dicha carta no localizamos dicho enlosado y acudimos a informantes locales. Según las aportaciones locales, llegamos a la conclusión que llegamos al centro del pueblo y a la izquierda del bar de dicha localidad, el camino que veníamos recorriendo asciende dirección El Pueblo. Nos indican que se asfalto hace menos de 15 años, así que cuando se redactó la Carta arqueológica del concejo de 1997 aun se conservaba el antiguo empedrado. Queda visible en el tramo más cercano a la carretera lo que parece el primitivo acceso formado por cantos rodados de tamaño mediano intercalados con losas rectangulares y planas, similares a las que se observan en la fotografía adjunta a la ficha del camino de Piñeres de la Carta Arqueológica de Aller.

ZONA	Sectores de Piñeres 350-400 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2 -3 metros.
	Largo: un kilómetro
DESCRIPCIÓN	<p>1-La Venta: Se localiza un tramo de 3 metros de ancho y 180 metros de longitud con una pendiente de un 2% que conserva restos de antiguo empedrado. El acceso a este sector se realiza desde la zona de la carretera AS-253 en La Venta. Se localizan tramos aislados de empedrado. En el sector más próximo a la carretera se documentan dos tramos empedrados que visualizamos ocultos bajo la superficie vegetal. Solamente se ven con claridad lo que parecen dos cortes transversales formados cada uno de ellos por dos piedras calizas rectangulares y planas y distantes unos 8 metros. (Primero- son piedras de 0,60x 0,08 y 0,45x 0,08 metros) (Segundo- son piedras de 0,85x 0,09 y 0,30 x 0,12 metros) En la zona de la curva se visualiza otra hilera de piedras calizas que delimitarían posiblemente el margen interno de la curva, y ya en el sector recto, todo el sector límite con la pendiente de la ladera, tiene a modo de acera una hilada de bloques grandes de piedra a modo de límite viario o acera. Esta acera sólo es visible unos 22 metros, pues luego sobre esta se ha erigido un muro de 0,5 metros de hormigón a modo de quitamiedos. En el sector central se conservan restos de empedrado regular de tamaño mediano y grande. En algunas ocasiones aflora la roca madre sobre la que se asentó una capa terrera y a su vez sobre esta el enlosado escasamente visible.</p> <p>2- Piñeres Este: Parece conservarse un tramo de empedrado de unos 20 metros de longitud y 3 metros de ancho. Este tramo se encuentra en un estado de conservación de avanzado deterioro. Gracias a la ruina de este camino podemos analizar las distintas capas que componen su estructura. En el sector central en un nivel inferior se ven varios bloques grandes de piedras (0,45x 0,30 metros) a modos de <i>statumen</i>, con algunas piedras intercaladas de menor tamaños que rellenan entre si los espacios, mejorando el firme, similar a lo que fuera un posible <i>rudus</i>. A ambos laterales se observa una capa de tierra, con cantos pequeños que estaría encima de este primer lecho de bloques pétreos. Esta capa terrera similar a un <i>nucleus</i> tiene un espesor de 0,25 metros. La composición final viaria sería de un <i>pavimentum</i> o <i>summa crusta</i>, escasamente conservada en algún sector de los laterales de esta vía de 3 metros de ancho. Serían piedras de tamaño pequeño y superficie rodada, encajados entre sí sobre el lecho terrero. El perfil viario permite ver la estructura que hemos asociado, en comparación con otros perfiles estudiados a una vía de perfil cóncavo, es decir con un ligero abombamiento central (Lay, 1992: 68).</p> <p>3- Piñeres centro: Actualmente es un camino asfaltado que deja visible en el tramo anexo a la carretera general, lo que fuera la <i>summa crusta</i> del mismo. Tras confrontar la información de la Carta Arqueológica con la gente local, llegamos a la conclusión que es el mismo tramo viario. Al igual que en el tramo de Serrapio, la descripción del antiguo viario viene dada por el reconocimiento sobre la foto adjunta en la Carta Arqueológica. Las losas son planas y de tamaño grande (0,25 x 0,30 metros). Piedras rectangulares y planas, es decir trabajada cada una de ellas de forma individual. El único sector visible anexo a la As-253 muestra piedras de menor tamaño y redondeadas combinadas con las citadas losas rectangulares. Quizá de un acondicionamiento anterior o posterior al trazado visible en la fotografía. En general el modelo del camino se asemeja al de Serrapio, aunque está claro que su técnica constructiva está más cuidada. Tendría un ancho aproximado de 2 metros y actualmente al asfaltarlo se ensanchó midiendo 2,8 metros.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTO S CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro el Peral, Castro Pico Moros
	Medievales: Malatería La Cortina
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:

El ya citado castro de El Peral fue catalogado por J. M. González y Fernández Valles en el año 1958. Pese a su buena posición son escasos los restos que ayudan a poder comprender la estructura de este castro. Se localizó cerca un peñón que pudo ser trabajado para la extracción del mineral del hierro. El único hallazgo que ayuda a poder datar este emplazamiento es una lápida romana, lo cual hace que autores como A. Fanjul Peraza lo atribuyan a un emplazamiento religioso. Respecto a la lectura de la lápida se leen un posible “*Lig. Tri*” que se ha asociado con el nombre astur de *Tritius* – *Tritia* (Diego Santos, 1984: 178-179; Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 79).

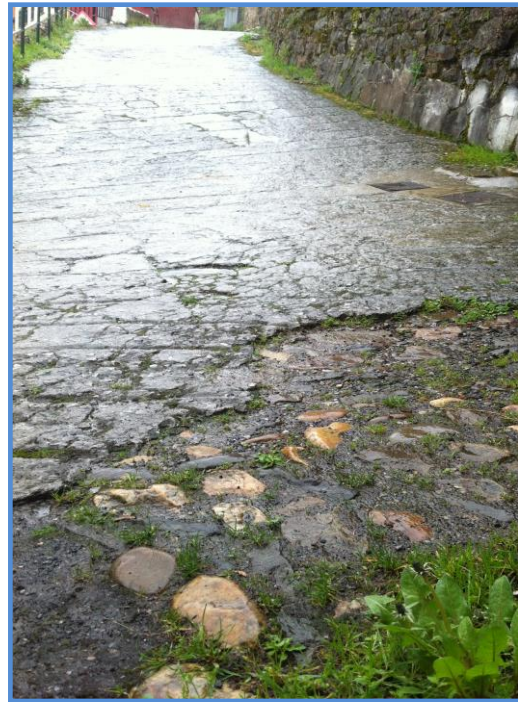


Fig. 195. Sector de vía en Piñeres. Actualmente asfaltado. Parte inferior de la imagen antiguo empedrado.

Quizá este vial hoy oculto bajo la carretera proseguía hacia Oyance y Moreda. Al Sur de Moreda en el pico Moros a 658 metros, se encuentra enclavado el denominado castro Pico Moros. En un cerro se elevado a 660 metros, se documentó en la cima abundante piedra labrada, algunos hoyos de saqueo y hoy día luce cruz de aluminio sobre una base pétrea. J. M. González y Fernández Valles lo describe como un castro sobre el que se construye un casillo ya derruido. Se conserva la base de una antigua torre y materiales con argamasa caliza. Estudios más recientes atribuyen a estos restos unas cronologías medievales, descartando la posibilidad de que fuera este lugar un castro prerromano. Es indudable la posición estratégica de este enclave con visibilidad en más de 5 kilómetros del cauce del Aller, y también sobre la vega del río del Cervigao y río Negro (González y Fernández Valles, 1976b; Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 79).

Sabemos por la fuentes históricas modernas que en el siglo XVIII el paso por Moreda era incómodo y se dificultaba el tráfico de carros en el .- “*por los escobios de*

Moreda”- “prao de media legua escasa de extensión que después de vencidas algunas peñas, se puede abril franca y solidariamente con pala y hazadón...”¹¹¹
(Quesada Alonso, 1993: 291: nota 31).

Poco antes de llegar a Cabonara en dirección Oeste por la carretera AS-253, se emplazó dada la tempana afluencia de usuarios en esta vía la fundación del Hospital de la Cortina del año 1033, .- “...*junto a río Aller*” (Pérez- Castro Pérez, 2012: 343-344).

Al Suroeste de Moreda una vez atravesado el núcleo urbano, se halló al pie del río Aller el Epitafio de *Braulión*, en el Campo los Gitanos. Este hallazgo confirmó la presencia humana en siglos alto- medievales. F. Diego Santos documenta una sepultura medieval fechándola en el año 895 d. C. (Diego Santos, 1993: 191-192).

A menos de 500 metros del descubrimiento del Epitafio de Braulión, en Caborana se ubicó el castro de Villanueva, en el barrio de Villanueva en Moreda. Es un espolón de 415 metros con sistema defensivo compuesto por una sucesión de tres fosos y dos parapetos, siendo el último foso, inmediato al recinto, el de mayores dimensiones. Por el Noroeste y Oeste, son visibles las huellas de las sucesivas terrazas que forman la morfología original de este lugar fortificado, que ejercía perfecto control sobre el curso final del río Aller (Sierra Piedra, Díaz Nosti, 1999 a: 299).

También en este lugar hemos de mencionar el castro El Questru orientado al Norte sobre la población de Moreda. Solamente se conserva un foso cuadrangular de grandes dimensiones, aparte de la propia pendiente natural que defendía este emplazamiento. De este lugar se halló una cerámica similar a otras prerromanas y romanas localizadas en la zona del Duero. Este castro poseía control absoluto del valle del Naredo, área principal de obtención de recursos de los antiguos pobladores del castro (Seco Villar, Treceno Losada, 1993: 133-172; Fanjul Peraza, 2004: 121).

¹¹¹ Sobre el Hospital de peregrinos de Moreda (Ruíz de la Peña Solares, 1990: 152).

En el cercano enclave de Palaciós se descubrieron unos restos constructivos asociados a la época romana (Concepción Suárez, 1995: 98).

Al Oeste de estos antiguos poblados, en el cercano pueblo de Boo se conserva un cementerio antiguo, posiblemente Medieval. Se compone por varias tumbas de cronología algo indeterminada, en una zona de reducidas dimensiones. Entra la densa vegetación se percibe alguna piedra dispuesta en posición vertical (Sierra Piedra, Díaz Nosti, 1999 a: 300-301).

Este antiguo camino podría continuar hacia Ujo imitando el cauce del río Aller, al igual que lo hace en los kilómetros anteriores y por tanto debía dirigirse por algún punto no conservado hoy día, dado la fuerte modificación del paisaje sufrido por la explotación del Pozo Santiago y Pozo San Jorge, hacia Carrerallana y La Estrada en el límite del concejo de Aller.

Desconocemos si en el entorno de Caborana la ruta cruzaba o no el río en algún punto, pues no se conserva ningún indicio hasta llegar a los mencionados pueblos de Carrerallana y La Estrada. Éstos quedan en el margen izquierdo del río y pudieran servir dada la importancia de su nomenclatura, como referencia para creer entonces que en Caborana la vía cruzaba el río. Es una mera especulación ya que no se conserva ningún otro resto que nos ayude a poder saber si el primitivo camino, fue el reutilizado por la carretera AS-112 al Sur o la AS-112 al Norte.

Como indicamos ambos topónimos latinos se asocian al paso de antiguas vías, así pues, en el caso de Carrerallana el prefijo *carrera-* tiene su origen al igual que el topónimo La Carril, anteriormente indicado (que nos encontramos en Canamoria, y también al Sur de Boo, en este último caso es La Carral). Deriva

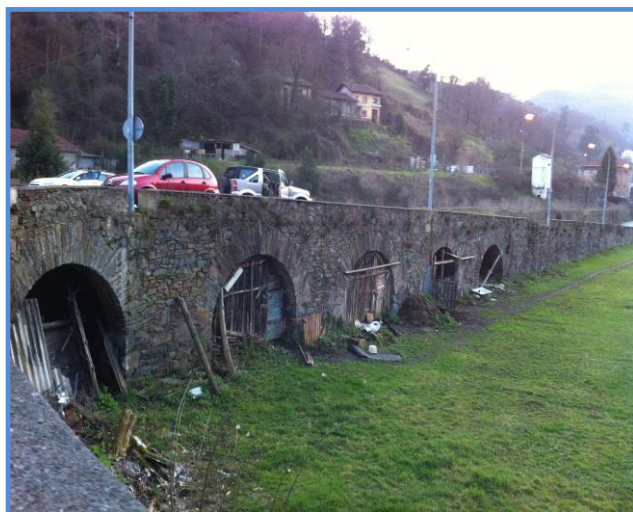


Fig. 196. Puente de Taruelo

del latín *carrum* referido a carros, del cual nacen derivados del tipo *carralem*, *carrilem*, asociados a caminos de carros. Así pues, en el caso de Carrerallana se refería a un camino llano para pasar carros, luego creemos que la ruta debía pasar por donde hoy día se encuentra estos pozos mineros, terreno llano, encajado entre las laderas de los montes del Cabanón al Norte y Las Espaldinas al Sur. Por otro lado, el topónimo La Estrada deriva de *stratam*, que era un camino mullido o empedrado.

En el concejo de Mieres tal y como ya hemos referido, desconocemos exactamente por donde podría dirigirse la primitiva ruta, no obstante, planteamos que pudo realizarse por el margen izquierdo del río, es decir siguiendo la carretera AS-112, atravesando las mencionadas áreas de Carrerallana y La Estrada, y una vez en Mieres, por El Salvador y La Casona, cruzando quizá el río Lena a la altura de San Esteban, en donde ya se anexionaba al ramal que desde el Sur provenía de La Carisa dirección Ujo.

Sabemos poco sobre la existencia del puente entre Taruelo y Santa Cruz, a la otra orilla de Collanzo. Hoy día ha quedado anulado estando su calzada asfaltada y sobre ésta una pasarela sobre la AS- 253. Sus 6 ojos convertidos se han convertido en trasteros. Parece clara la relación entre el antiguo vial y el puente que facilitaría el paso a Ujo. Se conserva aún hoy día en este lugar el topónimo Puente Viella.

Proponemos este trazado final como el más óptimo una vez analizado el terreno, ya que al encontrarse el recorrido por el margen Sur, facilitaba el contacto con la zona de paso hasta la otra ladera del Cuetu Ramón donde se encuentra Carabanzo. Por Carabanzo sabemos además, circulaba uno de los ramales de la vía de la Carisa. También daba acceso de este modo al castro El Castiello de Bustiello que conservaba un tesoro de monedas romanas del siglo I d. C., tal y como nos describió J. M. González y Fernández Valles (González y Fernández Valles, 1966: 286). Este tesoro se fechó en el siglo I. d. C. lo cual confirma la ocupación romana de este lugar. Esta cronología refleja un poblamiento en las primeras fases de romanización. Hemos de añadir que, dada su posición sobre la vía, tendría buen control visual desde las alturas. Así mismo su posición controlaría el sector Sur del

concejo de Mieres, en el tramo en que provenía por la cara Sur de la ladera donde se asienta la citada vía de la Carisa desde Carabanzo.

En Ujo a 44 kilómetros del puerto de San Isidro, y punto de nexo con la vía de la Carisa, se registraron cuatro estelas funerarias con cronologías romanas: la estela de Gayo Sulpicio Ursulo, el Ara de Nimedo, el Ara votivo de Corona y la estela del Niño Velasco, a la que además se asocian un conjunto de monedas también romanas (Burgos Fernández, 2007: 109-118)¹¹².

Ramales

VII. 1 Ramal del Puerto de Vegarada (ruta Oeste y Norte)

En el siglo XII se documenta el Hospital de Nuestra Señora de la Brañuela en Vegarada, asociado al paso religioso durante siglos medieval. El hospital, de año de fundación desconocido, sabemos fue reedificado tras un incendio a mediados del siglo XVIII (Pérez- Castro Pérez, 2012: 344-358). A esta construcción también se asociaba una venta, cuyos restos aún son visibles hoy día.

En el Libro de Cuentas de la Fábrica de Caminos en siglo XIV se cita Vegarada, San Isidro y Piedrafita, como puertos para cuyo mantenimiento contribuyen los concejos de Nava, Bimenes, Aller, Laviana y Coto de Villoria¹¹³.

También tenemos una cita sobre el vial de Vegarada recogida en el año 1551: *.-“... mal aderezado y reparado y así por las grandes crecidas e lluvias que acausaron como por que le atraviesa un rio seis o siete veces, de tal manera que es muy dificultoso e peligroso caminar por él, tanto que despeñan muchas vestias e pelegrinos e se abogan en el dicho rio muchas gentes en tiempo de nieves, lo qual todo se podría remedial fácilmente con hacer algunos gastos y cortar algunas*

¹¹² Referente a los hallazgos epigráficos de Ujo, remitimos a este mismo capítulo vía de la Carisa, pp. 400-402.

¹¹³ A.G.A.P.A. fol. 56. 1580.

pedras e facer pontones e otros reparos en el dicho camino e rio, que todo se podría hacer con dos mil e quinientos ducados (Fernández Martín, 1975: 252).

La vía que penetraba en Asturias por el puerto de Vegarada seguía el curso del río Curueño, hacia la antigua posada del puerto de Vegarada (a 1564 metros de altitud), proveniente de la zona leonesa de La Vecilla. El tramo leonés fue estudiado por M. A. Rabanal Alonso quien analiza un conjunto de puentes romanos asociados al paso de esta ruta, lo cual avalaría la hipótesis (compartida también por M. Arenillas Parra y J. Vélez González), de que la ruta poseía orígenes romanos, posiblemente existente en tiempos prerromanos, pero con clara consolidación por parte de manos constructoras romanas (Arenillas Parra, Rabanal Alonso, Vélez González, 1978: 459-467). Este ramal daba acceso desde el puerto de Vegarada hasta La Paraya, donde confluía con la ruta que tenía su origen en el puerto de Piedrafito. Desde aquí ambas vías unidas se dirigían hasta Collanzo, por donde cruzaba la ruta que del puerto de San Isidro llega hasta Ujo, vertebrando la zona Suroriental de la región.

VII.1.1- Acceso Norte: “Foces de Río Pino”.

Desde el puerto de Vegarada localizamos una pista acondicionada en años recientes compuesta en su superficie por grava y con un ancho de 2,5 metros. El camino se dirige hacia La Brañuela y justo antes de llegar a este lugar es donde se emplazaba en tiempos medievales los ya citados hospital y venta. A mano derecha hallamos un desvío que nos va a conducir hasta el pueblo de Pino donde creemos entroncaba con la vía principal que

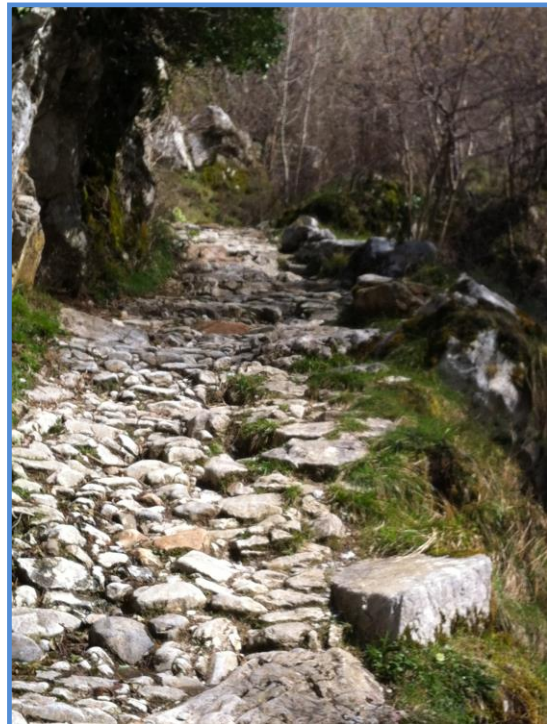


Fig. 197. Calzada al paso por las Foces del Pino en la zona del Canto Teixu

discurría desde las montañas del puerto de San Isidro. Este recorrido que posteriormente describiremos, a lo largo de 11 kilómetros, conserva uno de los mejores tramos de antiguo empedrados de la región que hemos denominado “Ruta de Foces del Pino”.

La ruta más larga desde Vegarada es la que toma dirección Oeste por las “Foces del Río Aller” y se bifurca del ramal Norte por las “Foces de Río Pino”, en el mismo puerto de Vegarada. El trazado propuesto sigue la senda denominada PR-AS-31 en la Serranía de las Fuentes hacia el collado de Caniecha a unos 3 kilómetros y a 1537 metros de altitud. Es una pista cuyo ancho oscila entre los 1,6 y 3,2 metros. Creemos que la ruta hubo de descender a mano izquierda hacia la cabaña del Acebal y posteriormente La Costona, donde tras desviarnos a mano derecha, podemos observar los primeros restos conservados de la que fuera la primitiva ruta. Observamos un claro acondicionamiento viario con diversos empedrados y superposiciones del *pavimentum*.

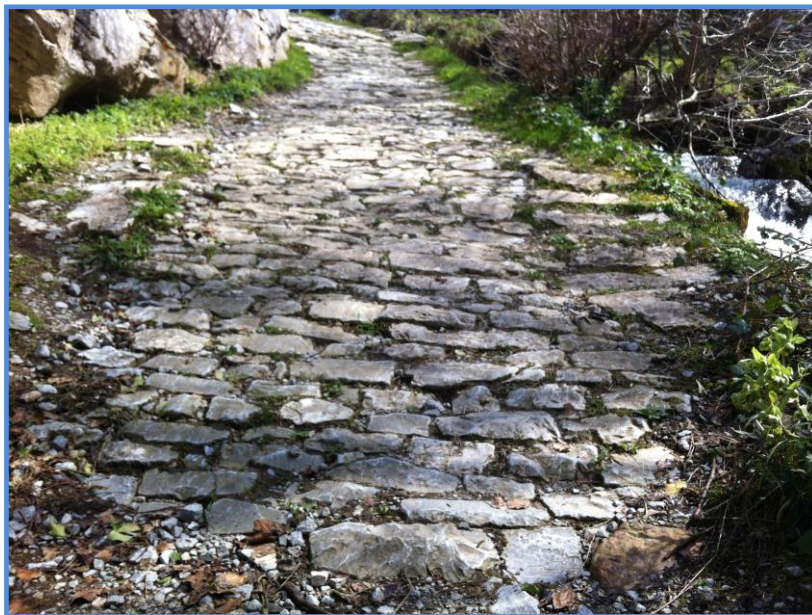


Fig. 198. Sector de recién acondicionamiento en la zona de Canto Teixu

ZONA	Serranía de las Fuentes - collado de Caniecha 1450 - 650 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,6- 3,2 metros.
	Largo: 3,5 kilómetros

DESCRIPCIÓN	<p>Se muestra un trazado muy regular, formado por cantos rodados, uniformes y de tamaño pequeño - mediano (0,10x 0,20 metros). En algún punto donde el ascenso es brusco, desaparece el empedrado para observar la roca madre, por lo que su estructura de acondicionamiento de la ruta, debió trabajarse desde la propia roca. Observamos, (sin realizar el corte estratigráfico necesario), que entre el lecho rocoso y la superficie enlosada se rellenó y allanó el terreno con un lecho terrero a modo de <i>nucleus</i>. Se conservan hoy día en perfecto estado las sangraderas en el tramo final que facilitaban desagüe. El modelo constructivo, muestra una capa de empedrado que se va adaptando al terreno y de la que desafortunadamente no hemos podido analizar su perfil, por lo que desconocemos las capas inferiores que la componen.</p> <p>Se diseña con varias curvas que ayudan a suavizar el desnivel, localizándose en éstas un ancho de hasta 4,5 metros para el sector final. Esta anchura es una excepción pues no es el ancho real del resto de la vía. No constan marcas rodadas, y teniendo en cuenta que el ancho en algunos pasos complicados se estrecha a algo más de un metro, no creemos que esta ruta fuera apta para el tránsito de carros.</p> <p>Observamos un claro acondicionamiento en el tramo que conduce hasta el puente Pasaréu. Aquí se distingue el primitivo camino de un tramo remodelado formado por piedras calizas talladas de forma individual con gravas y cemento. Por otro lado el sector final hacia Pino se conserva en peor estado, por ser una zona de mayor tránsito para actuales montañeros que se acercan hasta la zona de Las Campas, antes de adentrarse en el propio camino de montaña, el de mayor desnivel. Alguna de las sangraderas de este tramo final, ha sido sustituida por bloques de hormigón, que siguen realizando la misma función. En el empedrado que se conserva muestra marcas de rodadas, producidas por el tráfico de los últimos dos siglos. El tramo de mayor desnivel se localiza a lo largo del primer kilómetro con más de un 8% , pero luego ya se suaviza, manteniéndose a la mitad hasta su llegada a Pino.</p> <p>Un tramo interesante a lo largo de este trayecto final, es el que encontramos cerca de la Fuente Gavilanas. Aproximadamente 10 metros de piedras de tamaño medio, muy bien posicionadas, y con una sangradera transversal. Otros tramos quedan ocultos bajo grava o el barro. Aun así, durante este descenso observamos otros 5 tramos también de reducida longitud que conservan restos del empedrado, especialmente en la parte central, y que dejan ver las marcas del tráfico rodado a ambos lados, siendo el tramo de más longitud de unos 25 metros. Este trecho final tiene un ancho de unos 3 metros aproximadamente, alcanzando en alguna curva hasta los 4,5 metros.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>Se localizan contrafuertes que delimitan el ancho de la vía, adaptándose al terreno que siempre circula por la cara Norte del río Pino. Son idénticos a los ya citados contrafuertes localizados en el sector de la vía de San Isidro a la altura de Río Frío. Formando un muro de sillarejo calizo compuesto por bloques piedras rectangulares a modo de contención, sin ningún tipo de mortero con 3 metros de altura.</p> <p>La técnica empleada fue excavación de la roca para crear en lecho viario (visible en algunos sectores con la roca madre trabajada). Este trabajo se realizó hasta el tramo que conduce al puente de Pasaéru, donde a la otra orilla sí localizamos una vía natural que será aprovechada como la calzada sobre la que poner el <i>pavimentum</i>. A lo largo de un tramo de 400 metros la roca se conserva al aire, es decir no posee ninguna capa de acondicionamiento como sí observamos en el resto de la calzada.</p> <p>En el tramo final desde el último kilómetro que conduce al Molino de Peón, se localizan sangraderas cada 50-80 metros. Se conservan 2 de ellas intactas similares a otras registradas en la región, compuestas por piedras estrechas, alargadas, con posición Sureste- Noroeste. Caja excavada con el recorte de la piedra y con una superficie empedrada y paralela al río, es de características similares, aunque algo más ancha, que la vía estudiada, de cronologías romanas en la de Casa de Luján en Cuenca (Morín de Pablos <i>et al</i>, 2014: 491).</p>
ELEMENTOS ASOCIADOS	<p>Romanos: Puente del Pasaéru</p> <p>Medieval:</p>
ASENTAMIENTOS CERCANOS	<p>Prerromanos- Romanos :</p> <p>Medievales:</p>

VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Desde este punto se inicia dirección Norte el denominado tramo de la “Ruta de las Foces del Pino”, que conserva tramos de un adoquinado primitivo y cuya estructura actual está en muy buen estado. Su continuado uso durante siglos, hace poner en duda su posible origen romano y los diversos tipos de pavimentos se han de asociar a posteriores remodelaciones medievales y modernas. Tenemos constancia del tránsito de esta ruta en el Medievo y de la existencia de una venta en el puerto de Vegarada, así como la de La Brañuela y del hospital de peregrinos fundado en el siglo XII. Estas construcciones confirmarían el flujo de gentes en siglos posteriores al control romano (Uría Ríu, 1940: 38). Carecemos de más datos que pudieran arrojar un pequeño sondeo o el hallazgo de algún material, para proponer cronologías constructivas.

Este camino denominado siglos después el Camino Francés, fue el empleado para dirigir al peregrino a San Salvador en Oviedo y posteriormente a Santiago. Del mismo modo fue transitado por los arrieros que transportaban mercancías a Rioseco, Villalón, Villamañán o León (Fernández Conde, 1978: 209-215).

Siguiendo el camino se llega hasta Las Campas a algo menos de 2,5 kilómetros. Antes de alcanzar dicho sitio hemos de cruzar el río Pino por el puente del Pasaéru. Es un puente de posible estructura romana formada por un arco de medio punto de un solo ojo. Las dovelas que lo forman tienen formas regulares y se encajan sin argamasa. La estructura de puente se forma por piedras de tamaño medio y grande. Carece de sillares trabajados y no tiene mechinales ni pretil. Hoy día a modo de barandilla, se pueden ver unos

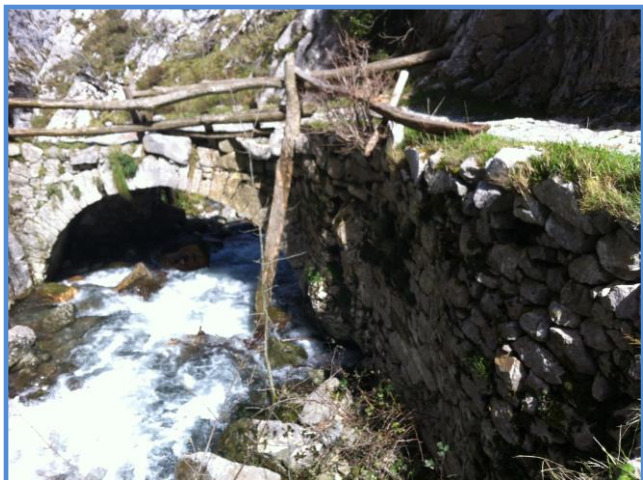


Fig. 199. Detalle del muro de contención en la zona del Puente del Pasaéru.

troncos de madera. La calzada que pasa sobre él tiene 2,2 metros de ancho y la longitud de éste es de 8 metros.

Caminando en dirección Norte, llevamos el cauce del arroyo del Pino o Valmartín. Cruzamos el puente del Pasaréu y hasta Las Campas tendremos el cauce a nuestra derecha.

Este tramo de ruta empedrada muestra un trazado muy regular. No se pierde en ningún sector de la ruta y siempre está formado por cantos rodados, uniformes, de tamaño pequeño y mediano. Sólo en algunos puntos donde el ascenso es brusco carece de empedrado, pudiendo pisar directamente la roca madre que aflora de las montañas que nos rodean, por lo que su estructura pudo trabajarse desde la propia roca.

No constan marcas rodadas y teniendo en cuenta que el ancho en algunos pasos complicados, el vial se estrecha a algo más de un metro. No creemos que esta ruta fuera apta para el tránsito de carros. El modelo constructivo muestra una capa de empedrado que se va adaptando al terreno ayudada por contrafuertes y sectores horadados en la ladera.

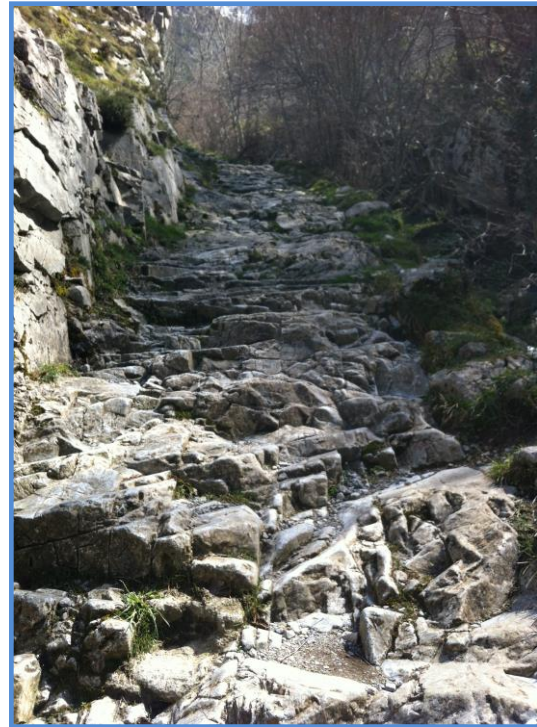


Fig. 200. Detalle de la calzada excavada en la roca en el valle de la Caniecha

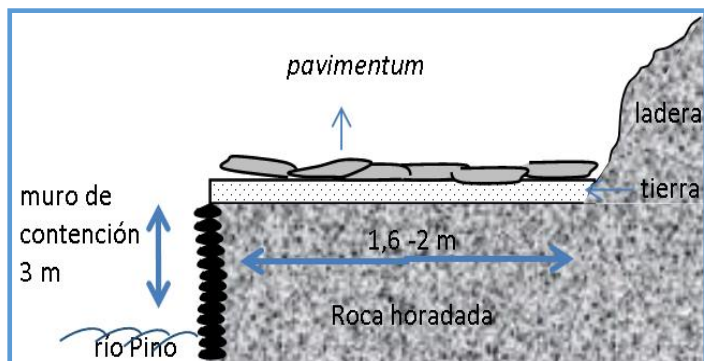


Fig. 201. Perfil viario de la calzada a su paso por las Foces del Pino

No podemos corroborar a ciencia cierta que fuera una ruta romana, pero si observamos técnicas constructivas características del viario romano, tales como los contrafuertes, la caja tallada en la roca, las sangraderas y el propio puente mencionado, más sabiendo que durante el Medievo fue una ruta muy transitada y que por ello pudo sufrir reparaciones, localizamos una reparación quizá moderna o contemporánea de unos cientos de metros de piedras talladas, a modo de losas, unidas entre sí por cemento (Granda Juesas, 1989: 653; Tolívar Faes, 1966: 417).

Sí parece claro que al menos los tramos excavados en la roca y el sector de los contrafuertes en la zona cercana al puente de Pasaéru, pudieran haber tenido actividad de la técnica romana. Es decir, parece que Roma pudo diseñar y acondicionar esta vía y eso significó trabajar la roca y tallarla amoldándose a las montañas, lo que ocurre posteriormente, es que posiblemente, con el aumento del tráfico en siglos posteriores, se puedan acondicionar algunos de los tramos, puesto que los romanos estuvieran ya deteriorados al igual que pasa con el resto de las calzadas regionales.

Desde las Campas este camino inicia un descenso, con marcados quiebros que van salvando el desnivel existente de unos 1300 metros, hasta el Pueblo del Pino a unos 600 metros, en un tramo de unos 3,5 kilómetros.

Se conservan restos de viario empedrados a lo largo de los 3 kilómetros que distan hasta Pino, aunque ligeramente alterados, al convertirse ésta en una pista ganadera que separa Las Campas del Molín del Peón. Visualmente su estado de conservación y su modelo es mucho peor que el conservado en el tramo anterior hasta el puente del Pasaéru. Quizá esta



Fig. 202. Detalle de la calzada con la sangradera, cerca del Molín de Peón, del Puerto de Vegarada.

parte final no fue acondicionada en tiempos posteriores a la infraestructura romana, por ser esta zona un tramo de paso más cómodo, con una vía más ancha y con menos pendientes. En el molino se conserva un puente de reducidas dimensiones y factura medieval, carente de calzada antigua, pues se encuentra asfaltada. El ancho de este puentecillo es de 3 metros y el largo del mismo de 7 metros.

A medida que nos acercamos al Molín del Peón vemos un camino que va perdiendo su primitiva estructura, observando algún trayecto con restos de cemento y habiendo sido sustituidas las sangraderas originales por piezas modernas recubiertas de mortero. Desde el Molín del Peón el camino asfaltado nos conduce hasta el pueblo de Pino, donde concurre con la vía de San Isidro, cruzando por un moderno puente que salva el río San Isidro.

Como observamos, este ramal no hubo de ser fácil de construir, haciendo frente a la perforación de la roca, proyección de puentes y planes para frenar las pendientes con contrafuertes y enlosados. Un caso similar a esta vía la ingeniería pesada realizada en de Tavannes a Augst en Suiza, a su paso por el Macizo del Jura. Sabemos de lo intransitable de estas tierras hasta el año 19 a. C. con la intervención romana. La orografía tan complicada hizo que incluso en el medievo, la población en esta zona suiza fuera muy escasa (Demarez, Othenin-Girard, 1999: 99-101).

VII.1.2-. Acceso Oeste: “Foces de Río Aller”

La otra ruta que desde el puerto de Vegarada nos conduce a La Paraya toma dirección por la Brañuela hacia el Oeste durante a 10 kilómetros por las “Foces del Río-Aller”. Este camino carece de empedrado visible, pues se ha acondicionado su recorrido en fechas cercanas con una capa de grava.



Fig. 203. Camino primitivo conservado al Sur de la senda PR-AS-31. Vista con GoogleEarth

No obstante, el paso de los coches desgasta a diario el camino dejando ver la capa primitiva en algunos puntos. A lo largo de 1,6 kilómetros localizamos el suelo de grava de aspecto moderno, pero que deja entrever lo que parecen piedras ocultas a de posible *pavimentum* que se observaba a principios del siglo XX. Tenemos noticias de principios del citado siglo este camino conservaba un pavimento enlosado (García Jove y Ramón, Pando Argüelles, 1900: 416).

Parece que la antigua vía se ha conservado sobre una capa de gravas que facilita el tránsito rodado. Sería interesante poder realizar un corte estratigráfico en un tramo para poder ver realmente la *summa crusta* citada por E. García Jove y R. Pando Argüelles, así como la composición terrera del lecho viario. Un caso similar se localiza cerca del Puente de Orbigo en el camino de Astorga hacia Gijón, aquí al Sur de Marina se han localizado en la antigua calzada romana una superficie de gravas antiguas que fue rellenada y ocultada por una capa de guijos contemporáneos, dejando enterrada la superficie viaria primitiva (Moreno Gallo, 2006: 41).

El desnivel de este ramal no alcanza el 1%. Ese antiguo vial se ha convertido en una pista de montaña denominada PR-AS-31; tiene un ancho de 2,4-3,8 metros de ancho y siguiendo su recorrido nos conduce desde La Brañuela por Vega de Abajo hasta Carbalayín donde no lejos, al Sur del pueblo se encontró la Estela de Llana Carbayu. El único tramo de toda la vía que no ha sido convertido en senda, son los 500 metros previos a llegar a La Brañuela, en una curva pronunciada, observamos un camino paralelo al Sur de la senda, con el mismo trazado y separados entre sí unos 20-25 metros. Este tramo no conserva enlosado visible. Es un camino

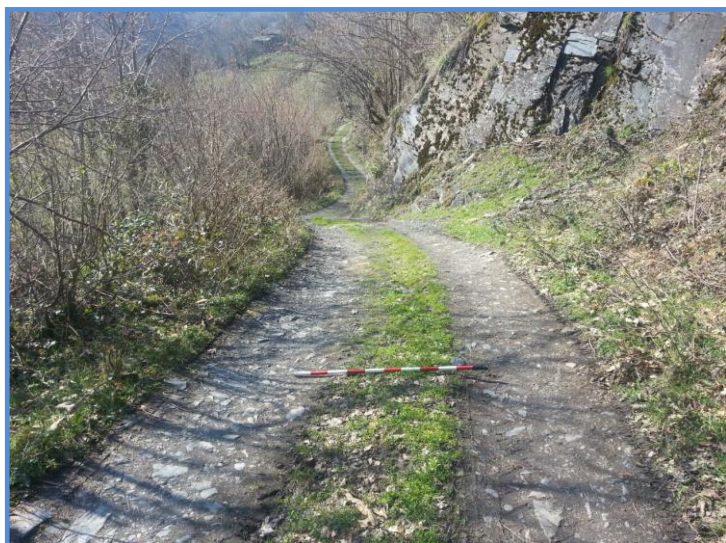


Fig. 204. Vista de la vía en la zona del Cantu la Teya

terrero de 4 metros de ancho.



Fig. 205. Sector izquierdo de la imagen un muro lateral viario. En el sector derecho de la imagen detalle del empedrado antiguo en La Chana.



Fig.206. Puente de piedra en Río-Aller

La Estela de Llana Carbayu se realizó en piedra arenisca. Fue estudiada por J. M. González y Fernández Valles quien nos indica que presenta signos de haber sido trabajada por su lado derecho. La cronología es indeterminada pues no se sabe si

pueda identificarse con un hito señalizador, una pieza de un dolmen o quizá una estela (González y Fernández Valles, 1975a:88).

Desde Carbalayín creemos que la vía prosigue por Fonfría hasta una bifurcación, donde parece más antiguo el ramal Norte por el Cantu la Teya, que confluirá con el ramal Sur en la zona Sur de La Campa. Desde aquí se conduciría hasta Río-Aller atravesando las denominadas Foces de Río-Aller. Río-Aller se encuentra a 7 kilómetros del puerto de Vegarada y es hasta aquí donde se conserva alguna evidencia del antiguo viario, pues desde Río- Aller hasta La Paraya, la senda ya se encuentra asfaltada. En el vuelo Americano del año 1955-56 observamos que desde el citado lugar de Río- Aller a La Paraya coincide exactamente el antiguo vial visible en dicho vuelo, con la pista actual.

En Río-Aller se conserva un puente antiguo que presenta un único ojo de medio punto y se compone con sillares rectangulares bien trabajados sin argamasa. El pretil ha desaparecido y se sustituye por una pista asfaltada que da acceso a la entrada del pueblo. Está ubicado para conectar directamente con la ruta aquí descrita. Carece de tajamares ni de mechinales y posee una longitud de 15 metros con un ancho y una calzada asfaltada de 2,8 metros.

ZONA	Río - Aller (Ramal Oeste del Puerto Vegarada) 850- 890 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2, 4 -3,8 metros.
	Largo: 7 kilómetros
DESCRIPCIÓN	<p>El aspecto actual es de un camino compuesto por una guijo superficial de aspecto moderno. En algunos sectores más erosionados se deja entrever piedras ocultas, a modo de posible <i>summa crusta</i>. Tienen tamaño medio y pequeño que pueden formar parte del <i>pavimentum</i> del antiguo vial visible a principios del s. XX (García Jove y Ramón, Pando Argüelles, 1900: 416).</p> <p>El sector de grava son unos 7 kilómetros desde el puerto de montaña hasta Río- Aller. El resto del vial se encuentra asfaltado. Este camino tiene un desnivel constante y se adapta a las curvas de nivel, manteniendo una pendiente media de un 2,5 %.</p> <p>El ancho viario es mayor en la zona alta más cercana a la montaña, casi alcanzando 4 metros, mientras que la zona próxima al puente de Río- Aller, no llega a los 3 metros.</p> <p>En la zona de La Chana localizamos un muro lateral, en la cara Norte, que frenaría la pendiente de la ladera. Se forma por sillarejo calizo de tamaño pequeño. Localizamos un tramo de unos 65 metros. En esta zona están visibles varias piedras redondas de tamaño pequeño que formarían parte del antiguo enlosado viario.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	

ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Puente Río-Aller
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Estela de Llana Carbayu
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Torre de Los Lobo, Río-Aller (desaparecida)

También en Río - Aller, parece que existió una: .- *“torre antigua que perteneció a Los Lobo”*, hoy día desaparecido y cuya única noticia se localiza en la obra de R. Pando Argüelles (García Jove, Pando Argüelles, 1900: 418).

Desde este lugar se pierde la pista de lo que pudiera ser la antigua ruta quizá bajo la actual carretera AE- 6. Nuestro camino ahora se realiza por dicha carretera dirección las Foces de Río-Aller hasta Casomera, Llamas y Collanzo. Al Oeste de Llamas se encuentra el pueblo de Conforcos, topónimo latino que se ha interpretado como “la horca del labrado”, conocida por los romanos con el nombre de *furcam* (horca de dos dientes). En el caso de Conforcos existe un primer elemento formado por la preposición *cum- furcam*, por lo que se interpreta como la confluencia de dos caminos o sendas. Esta interpretación parece afianzarse, al tener en cuenta que Collanzo se encuentra a unos 2 kilómetros de Conforcos y es aquí donde la ruta del puerto de Vegarada y Piedrafita, a unos 16 kilómetros entronca con la ruta del puerto de San Isidro.

Sabemos también que en Casomera existía un puente clasificado por P. Madoz Ibáñez como “romano” y conocido como “moro” por los vecinos (Quesada Alonso, 1993: 277, 289: nota 15).

VIII. 2 Ramal del Puerto de Piedrafita

La vía que atraviesa el puerto de Piedrafita asciende por el sector leonés desde el valle del Torío, localizándose en el entorno un conjunto de emplazamientos con cronologías romanas, de la Edad del Bronce y prehistóricas que avalarían el uso de esta vía en estos tiempos antiguos (castros de Tolivia de Abajo y de Otero en Curueño).

El paso leonés de las Hoces de Vegacervera podría ser un paso más modernos que el realizado por el collado de Santiago, denominado en el siglo XVIII como “Las Calzadas de Getinio”, junto con otros tramos empedrados y puentes en Cerullada y Valdelugeros. En el medievo se erigieron torres de vigilancia por este paso viario, como la de Robles de Torío en el “limes” del reino astur, la de Canseco, Fenicera, Aviados, Mortuero o la fortificación de La Valcueva de Alfonso III. (Gutiérrez González, 1985: 137, 242- 243; Fernández Ordoñez *et al*, 1986: 341-359).

Desde el puerto de Piedrafita existía un acceso a la región asturiana a 1662 metros de altura dirección a La Paraya, donde este ramal de montaña confluía con la ruta que partía desde el puerto de Vegarada por su ramal Oeste y que a su vez iba a encontrarse con la vía del puerto de San Isidro en Collanzo (Polledo Arias, 2003: 95-104).

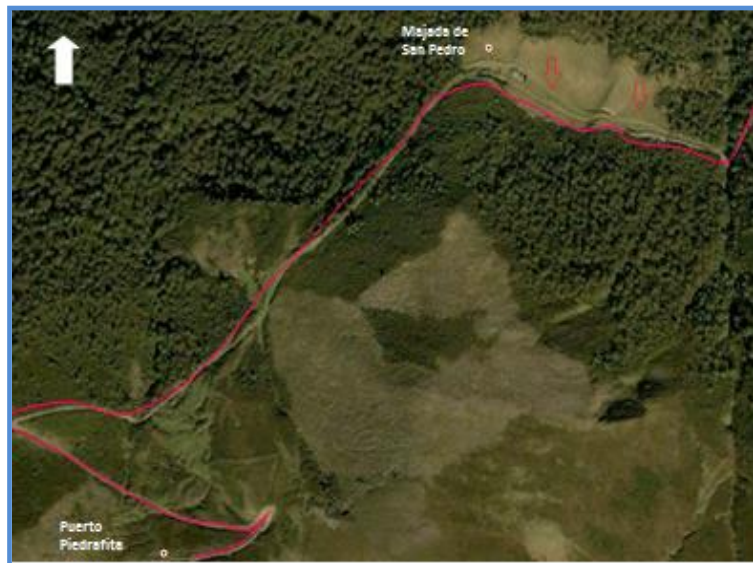


Fig. 207. Sector inicial de la vía. Las flechas indican la huella del camino antiguo al Norte, a su paso por la majada de San Pedro.

En Piedrafita se erigió un albergue dedicado al asilo de peregrinos que atravesaban este puerto. Aunque no se sabe el momento de su fundición se cree que este albergue y la capilla de San Pedro se trasladó de sitio cuando se modificó el camino. Este emplazamiento fue administrado desde 1735 conjuntamente con la parroquia de Casomera por su cura (Pérez- Castro Pérez, 2012: 358-359. nota: 361).

El tramo inicial de 1,7 kilómetros es una pista acondicionada para el tráfico rodado. Creemos que se ha reutilizado el antiguo vial hasta llegar a la zona boscosa del El collado el Rocín. En el camino queda a mano izquierda según se desciende la Majada de San Pedro donde se conservan los restos de una venta y una capilla en

honor a los apóstoles San Pedro y San Pablo (posiblemente construidas en los siglos medievales), hoy día convertidas en una cuadra (Rabanal Alonso, 1988: 137-154).



Fig. 208. Vía en el sector del Fonticu a Canayoso



Fig. 209. Vía en la zona Norte de Llananzanes



Fig. 210. Vía empedrada al Noreste del collado el Rocín

Al paso de la venta se observa cómo el primitivo camino queda abandonado unos 100 metros, siendo la pista moderna el camino que se encuentra más al Sur; es decir se conserva la huella del antiguo vial entre la construcción visible y la pista moderna. Se observan dos caminos a penas separados unos 5 metros, uno por la cara Norte de la edificación y otro por la Sur de la misma, justo al Norte de la actual pista de montaña. Es muy difícil poder identificar uno u otro como el más antiguo.

ZONA	Puerto de Piedrafita- Llananzanes 1300-840 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,8-3,5 metros.
	Largo: 3,2 kilómetros
DESCRIPCIÓN	<p>En el sector Sureste se conserva piedras rectangulares a modo de límite viario (0,08x 0,15 metros). El sector más cercano a Llananzanes, muestra restos de cemento, para consolidar el antiguo empedrado. Hay un tramo de vía desaparecido, que muestra parte de la composición de la vía. Sobre la roca nivelada, como vimos en el sector de La Paraya a Llananzanes, se asienta un paquete de afirmado de poco espesor con tierra y zahorra de unos 0,15 metros y sobre esta descansan las losas. Son losas de tamaño irregular, de forma rectangular (aprox. 0,10x 0,25 metros). Este diseño nos recuerda a la composición de la vía de Numancia a Osma (Moreno Gallo, 2010: 34).</p> <p>En el lateral Norte del tramo desde Llananzanes hasta Fonticu, se conserva el muro de contención, formado por piedras superpuestas en hueso, de tamaño regular y pequeño (0,15x 0,25 metros). Es un muro bien conservado a lo largo de casi 450 metros. La altura del mismo alcanza los 2,2 metros.</p> <p>A medida que la pista se adentra en el bosque y asciende al puerto, el empedrado se conserva en peor estado, habiendo perdido gran parte del mismo, y encontrándose muchas piedras dislocadas de su posición original, aunque el muro lateral izquierdo (si se asciende), se mantiene hasta llegar a collado el Rocín.</p> <p>El tráfico rodado cercano al pueblo de Llananzanes, ha deteriorado el sector final de esta vía, y en algunos tramos solo se conserva el eje central, mientras que ambos laterales han perdido su composición dada.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

La vía hasta llegar al sitio de La Paraya desde el Puerto de Piedrafita a unos 7 kilómetros de distancia, parece discurrir faldeando los bosques de la Braña de Llananzanes. Se conserva el primitivo vial hasta desde Campanal hasta la zona Norte de Llananzanes. Este camino fue un enlosado (hoy día en mal estado de

conservación), y ha perdido gran parte de su empedrado primitivo. Se conduce en continuo descenso desde Campanal, (tramo de mayor pendiente casi alcanza el 5%), solventado con la ya reiterada solución de las marcadas curvas en zigzag, con mayor ancho en el giro. Solución también empleada por ejemplo en la ya citada vía del puerto de San Isidro en la zona de Las Calzadas. Desde este sector el camino se dirigía Foceiona, La Cantu Posairo hasta Canayoso. En Foceiona atraviesa el arroyo San Pedro, en Cantu Posairo el arroyo Carbazosa, por un moderno artesanal puente, y en Canayoso o el arroyo Azud por un pequeño puente de piedra, de construcción un tanto tosca, de cronología imprecisa.

El tramo final a Llananzanes de menos de un kilómetro ya tiene una pendiente muy suave, en torno a la cota 900-840 metros, circula paralela al arroyo Azud, pasando por Fonticu, en una cota inferior al citado río, hasta el Noroeste de Llananzanes.

El descenso de Llananzanes a La Paraya, es una pista local que se muestra superpuesta a una enjuta carretera, recientemente asfaltada. A lo largo de los 800 metros que separan ambos pueblos, se observa sobre la curva de la carretera en la cota 700 metros, donde pasa un gran tubo de metal usado como canal del agua, que atraviesa de forma rectilínea la cara Norte de la Collada desde La Paraya.



Fig. 211 . Vía antigua en el descenso de Llananzanes a La Paraya



Fig. 212. Detalle de la pizarra aflorando en superficie



Fig. 213. Puente en La Paraya sobre el río Aller

En este tramo se documenta el camino original cuya curva no se trazó igual que la actual carretera. Este sector se muestra un camino terrero, donde se ha trabajado la roca nivelada (en este caso de pizarra), que en puntos aislados aflora sobre la capa de tierra compactada, que se muestra como el pavimento del camino. La vía tiene un ancho de 2,5-2,8 metros, quedando delimitada en el sector Noreste por la propia ladera de montaña cortada y en el Este por el límite que forma la pendiente de la ladera.

Cerca del puente de La Paraya, se localizan 15 metros más del que fuera el antiguo vial. Se conserva un tramo aislado, pues la vegetación y las partes del camino asfaltadas impiden transitar el antiguo camino al completo desde ambos pueblos. En este caso la vía es un poco más estrecha que el camino anteriormente citado próximo a Llananzanes.



Fig. 214. Restos de calzada en el pueblo de La Paraya, próximo al puente.

En La Paraya se conserva un puente de piedra de posible construcción Tardo- medieval o más posiblemente moderno. Es aquí donde debió de confluir con la ruta que partía desde el puerto de Vegarada, y que a su vez convergía con la principal del puerto de San Isidro en Collanzo. El puente situado en la unión del río Llananzanes con el Aller, presenta a ambos lados a modo de sujeción de su estructura, grandes bloques de hormigón, mientras que las dovelas del arco de medio punto se muestran reforzadas por hormigón contemporáneo. Lo mismo ocurre con la calzada que permite su tránsito, ésta ha sido asfaltada para facilitar el tráfico rodado. El único tramo viario de cierta

ZONA	La Paraya (Unión del Puerto Piedrafita y el ramal Oeste de Vegarada) 650- 670 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,2 metros.
	Largo: 15 metros.
DESCRIPCIÓN	La calzada tiene un ancho de 2,2 metros, y conserva restos de empedrado, en el centro - izquierda según ascendemos. El conjunto pétreo se forma por bloques de tamaño pequeño e irregular (0,10x 0,20 metros), en este caso son piedras de cuarcita. Observándose que la mayor parte de ellas se han perdido y muchas se encuentran desubicadas respecto a su posición original. Su estado de conservación es malo y desaparece entre la maleza siendo inaccesible un estudio de un tramo de mayor longitud. Este tramo en cuesta tiene un desnivel de casi un 3 %. Por sus características parece ser el tramo final de acceso al puente, de la vía descrita desde el Puerto de Piedrafita.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval: Puente La Paraya (Edad Moderna).
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

antigüedad que se puede asociar a este puente, está anexo a una casa abandonada a menos de 20 metros de mencionado pueblo. Es un tramo de 15 metros que se pierde entre la maleza, siendo inaccesible hoy día. Tiene un ancho de 2,2 metros, y conserva restos de empedrado de tamaño pequeño e irregular, que se esconden entre la vegetación.

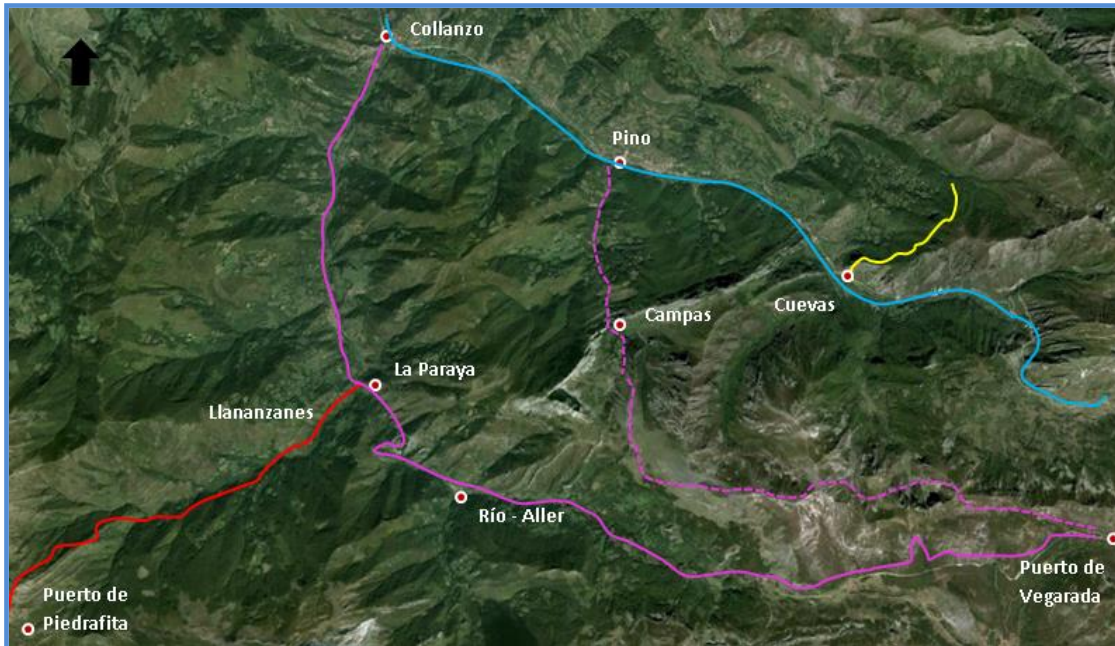


Fig. 215. Mapa con los accesos desde el Puerto de Piedrafita (rojo), los dos accesos desde Puerto de Vegarada (rosa), siendo el norteño el de trazado discontinuo, y la vía más al Norte, la del Puerto de San Isidro (azul) junto con el ramal a Cellerero (amarillo).

VIII.3 Camino Real a Cellerero

Conocido como El Camino Real de Cuevas, nace al Oeste de dicho pueblo, pegado a la nave de la fábrica Miel de Río Aller. Este vial ha quedado anulado porque actualmente se usa una carretera que cruza el sector Oeste del pueblo de Cuevas y dirige a Cellerero. El antiguo camino está en una cota más elevada y ello ha hecho que conserve parte de su antigua estructura. El sector inicial que entronca con la AS-253, muestra un trabajo en la propia roca



Fig. 216. Sector inicial del camino antiguo a Cellerero. Zona de Cuevas

de la montaña en la cara Sureste del pico la Mota.

Este camino de un metro de ancho, muestra una ampliación en el sector occidental, con losas trabajadas del mismo material. El resto del vial que toma dirección por Los Corraones hasta la Collá de Cellero, muestra una base rocosa sobre la que se rellena una capa terrera y sobre esta descansa una capa superficial de gravas en algunos sectores.

ZONA	Cuevas- Cellero 800-950 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,3 -1,5 metros.
	Largo: 1,5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	<p>En los primeros 50 metros de camino ese horada la propia ladera de la montaña. La roca madre se perforó dejando un vial de 1 metro de ancho. Observamos como en el sector izquierdo parece debido a una ampliación se añadieron losas rectangulares de la misma piedra que ampliarían la vía a 1, 3 metros. Estas piedras están en la misma cota que el nivel de la roca, por lo que no parece que sea un enlosado de toda la vía a modo de remate viario, sino que parece solamente se colocó en el sector más occidental a modo de posible nivelación del terrero, dando más ancho al camino.</p> <p>Posteriormente afloran tramos con la roca madre, pero en general una capa superior de tierra cubre todo el camino de 0,10 metros de espesor y en algunos sectores, de modo muy precario se conserva restos de una gravilla, a modo de <i>pavimentum</i>. Piedras menudas y dispersas por la superficie viaria.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	En el sector oriental se conservan restos de lo que parece un muro lateral, formado por las propias rocas del camino, a una altura de 0, 5 metros. Son piedras irregulares montadas en hueso, algunas menudas y grandes y toscamente trabajados. El muro oculto bajo la vegetación muestra un ancho de casi 1 metro.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro Pico Rondero
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

VII. 4 Ramal del Puerto de San Isidro a Felguerina

Este ramal que desde el Puerto de San Isidro se dirige a La Felguerina y La Infiesta es conocido a través de las fuentes medievales como la Senda de Wamba, en honor al monarca visigodo que la transitó con fines militares. Es por ello que se ha atribuido a cronologías medievales, descartando que pudiera ser una ruta romana, a falta de algún resto arqueológico o escrito que lo avale (Polledo Arias, 2003: 65-78).

Desde La Venta de San Isidro una vez pasado el puerto en territorio leonés, la ruta tomaba dirección Norte, siguiendo el río del mismo nombre que el monarca, hacia Los Fornos. La posible composición de lo que pudiera haber sido esta ruta medieval, queda hoy oculta bajo una recién acondicionada pista para coches.



Fig. 217. Vía al paso del collado L´Acebal.

Desde Vega Los Fornos y en ligera pendiente esta carretera nos conduce al collado L´Acebal, para continuar el fuerte descenso por Los Fueyos, hasta la Collaina la Xarra al Lago Ubales. A mano izquierda, nos encontramos los restos de una venta, asociada al paso de esta vía, en una posición estratégica para el descanso de los arrieros. Proponemos el vial por la falda del Corteguerón, visualizamos próximos a Canalina el único tramo empedrado. Este sector tiene una distancia de escasos 100 metros. La antigua calzada tenía en este punto un ancho de 2,9 metros. Lo que podemos apreciar hoy día son restos de piedras redondeadas de tamaño medio, formando líneas que creaban este manto pedregoso a modo de suelo. No observamos caja



Fig. 218. Mapa del ramal de San Isidro a La Felguerina (rosa). Conecta por el Sur con la vía principal desde el Puerto de San Isidro al centro de la región (azul), y al norte con el ramal del valle del Caleo en Caso (verde).

en los laterales de la ruta, ni ningún otro tipo de acondicionamiento que pudiera haberse realizado para la construcción de la ruta.

Poco antes de Llegar a La Infiesta nos encontramos el Camino Nuevo, adaptado a la actividad de montaña actual, el cual parece conducirnos a Las Veciellas y la Riega de los Truebanones (sufijo latino – *ones*), para tomar el ascenso de Felguerina a 18 kilómetros del puerto de San Isidro. Cerca de esta zona conectaba con el ramal del Valle del Caleao (Caso)¹¹⁴.

VII. 5 Ramal de Pelúgano a Pola de Laviana

En Pelúgano existió un ramal a Pola de Laviana. Concretamente creemos que la ruta se iniciaba al Norte de Pelúgano bordeando Peña Mea para proseguir hasta Pola de Laviana. Indica M. Valdéz Gutiérrez (quien estudió la vía del puerto de San Isidro, a principios del siglo XX), que este tramo estaba empedrado. Hoy día no se conserva ninguna evidencia de tal empedrado, pero podemos adivinar lo que pudo haber sido esta antigua ruta gracias su detallada descripción (Valdéz Gutiérrez, 1923: 10).

En el lugar de Pelúgano, ya hemos indicado se emplazó torre medieval¹¹⁵, cuya función parecía ser el control de los caminos que por Pelúgano cruzaban, tal y como el descrito desde el puerto de San Isidro hacia Ujom y el ramal que en este lugar partía a Pola de Laviana. Desafortunadamente solo se conservan restos de su estructura, empleada hoy día como gallinero (Sierra Piedra, Díaz Nosty, 1999a: 300; Avello Álvarez, 1991: 115).

Desde Pelúgano nace un camino de tierra que oscila entre los 2 y 2,5 metros de ancho, que nos conduciría hasta el Sur de Tolivia (quizá es este el camino que antaño estuvo empedrado al que se refiere M. Valdéz Gutiérrez). A partir Pelúgano, el vial nos conduciría por El Nial hasta Peña Mea, la cual deberíamos bordear por su

¹¹⁴ Sobre el acceso por el valle del Caleao remitimos a este capítulo, vía del Puerto de Tarna, pp.515-516.

¹¹⁵ Referente a la torre de Pelúgano, remitimos a este mismo capítulo, vía del Puerto de San Isidro, p.438.

cara Oeste, dejando al margen otro camino que la circunda por la cara Este. A continuación, podría dirigirse por la falda de la Sierra de Pelúgano, en un camino paralelo al límite geográfico del concejo de Laviana hasta el lugar de Palmayín a 1037 metros de altura.

Desde Palmayín creemos que pudo cruzar de concejo en el lugar de Vega Llao. Se pierde el posible trazo primitivo, que más adelante podría proseguir en el lugar donde nace el río Muguero, para descender siempre paralelo a su caudal, hasta el cauce del río Villoria. Desde aquí el camino siempre al Norte, en dirección a Pola de Laviana, debió dirigirse al Noreste, al antiguo puente de piedra para cruzar el río Villoria. En dirección a Villoria se localiza el único sector enlosado de la vía del cual el tiempo se ha encargado deteriorar. No observamos un muro lateral en algunos sectores viarios y un camino muy erosionado con una anchura de 2,5 metros.

ZONA	Cueto de la Vega de Llao (Ramal Pelúgano – Pola de Laviana) 1000- 950 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2, 5 metros.
	Largo: 500 metros
DESCRIPCIÓN	Localizamos un pedercedero empedrado en el Alto de la Vega de Llano, paralelo a su caudal, hasta el cauce del río Villoria. Poseía hace escasos años una longitud de 500 metros, conserva su empedrado dislocado. Se compone por piedras pequeñas y medianas bien alineadas, (0,25x 0,20 metros), a modo de <i>pavimentum</i> , apoyado sobre un lecho rocoso horadado y un manto terrero. No en algún tramo se observan grandes lajas verticales a modo de límite viario para la caja del camino, encajada en la ladera. Este tramo en desnivel entorno al un 6,5 %.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	El lecho viario se asienta sobre la ladera horadada. En algunos sectores queda vista la roca madre irregular de la propia montaña. Para citar la caja viaria en el sector de la pendiente se colocan grandes bloques pétreos a modo de laja. Su tamaño medio es de 0,40 x 0,60 metros aproximadamente.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente de Villoria, puente de Tolivia, puente del Arco
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales: Torre de Pelúgano
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Torre de Villoria (desaparecida)



Fig. 219. Detalle de la roca nivelada bajo el enlosado

Desde este lugar ya por la carretera llegamos a Tolivia y San Pedro de Villoria, donde se conserva un puente antiguo de piedra. El puente se menciona en dos citas de principios del siglo XX. Muestra un arco de medio punto y petril alomado asimétrico, pues el margen derecho del río se halla más alto que el izquierdo. Se levanta en mampostería salvo la boquilla del arco y la bóveda realizada en sillería irregular. Se asemeja al puente de Villoria aunque algo más tosco y pequeño. La calzada se aproxima a los 2 metros de ancho y la luz del arco es de 7 metros. Conserva el empedrado en su paso, estando casi perdido por el margen izquierdo (García Jove, 1900: 12; Quesada Alonso, 1993: 280-282).

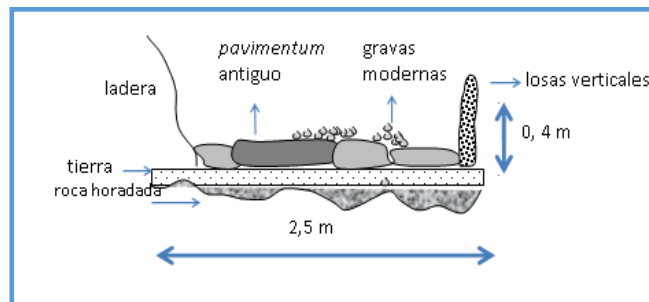


Fig. 220. Croquis del perfil viario en el Cuetu de la Vega Lla

En Villoria, F. Martínez Marina indicaba la existencia de una ermita antigua de Nuestra Señora de la Campas y los restos de un castillo emplazado en el paso viario: *... junto al antiguo camino que dirigía por el concejo de Alier a Castilla*

por los puertos de San Isidro, Vegarada y Piedrafita: del cual solo se conservan vestigios y trozos enteros... ”¹¹⁶.

En Villoria se localiza otro puente de piedra y el topónimo de La Corredoria (indicador de antiguos caminos para “carros”). El puente de Villoria, se ha descrito como puente “romano”, aunque sus rasgos parecen medievales. Con características similares al anterior de Tolivia. La bóveda que pudo ser de medio punto, se encuentra muy deformada por un deslome de la misma, que la hace parecer de medio punto rebajado. El resto de la construcción se realiza con mampostería. La estructura presenta un perfil alomado asimétrico con rampas. La calzada tiene un ancho de 2,70 metros y conserva en buen estado su empedrado (Quesada Alonso, 1993: 278-282).

Planteamos este trazado como uno de los posibles que podría existir en el entorno de Peña Mea, tal y como nos indica M. Valdéz Gutiérrez, ya que se muestra como el más óptimo de los trazados posibles para llegar hasta Pola de Laviana (Valdéz Gutiérrez, 1923).



Fig. 221. Mapa del ramal de Pelúgano (rosa), conector de la vía del puerto de San Isidro (azul), con la norteña de los Picos de Europa

¹¹⁶ Martínez Marina: “Entralgo”. En términos de esta parroquia en una montaña al Sur del río Nalón, existen unas ruinas de un castillo denominado del Cerco. R. A. H. fol. 83.

IX. La Vía del Puerto de Tarna o del Nalón: Desde el Puerto de Tarna hasta Lugo de Llanera.

Introducción

La vía del puerto de Tarna comunicaba el concejo de Caso la capital transmontana, siguiendo el cauce del río Nalón. Sin duda fue una importante calzada romana de cierta entidad, primero con fines militares y después comerciales y ganaderos durante los siglos de dominación romana (Fernández Ochoa, 1982: 53). Uno de los usos asociados desde época antigua es la extracción y transporte del mineral aurífero de Los Moros (Matías Rodríguez, 2008:45). Por el contrario, en siglos medievales y modernos se documenta un uso comercial y ganadero en la zona de alta montaña¹¹⁷. Este camino ha sido estudiado por G. Mañana Vázquez en su tramo inicial desde el puerto de Tarna hasta el concejo de Caso y su ramal norteño a Infiesto (Mañana Vázquez, 1997).

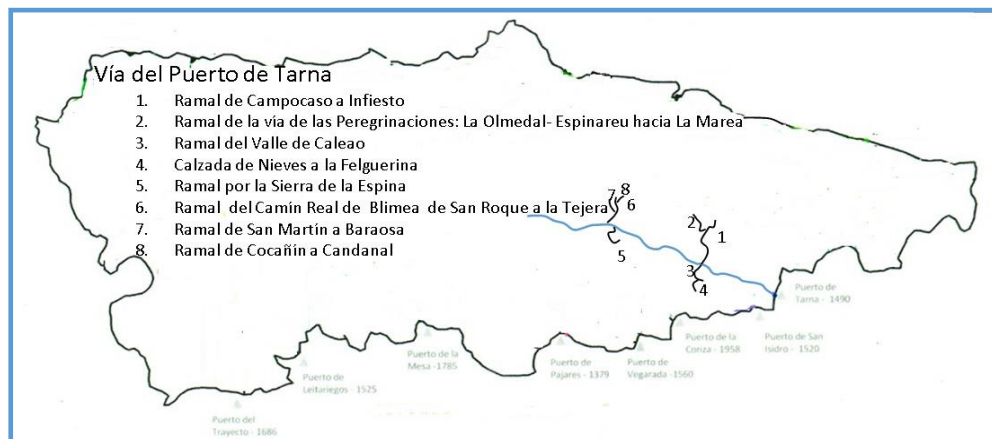


Fig. 222. Calzada del Puerto de Tarna y los ramales analizados en este apartado

¹¹⁷ Sobre el privilegio Real de los vecinos de caso para libre circulación de Ganado y mercancías en 1447.- “... pacienco con sus ganados y bestias y mercancías y , bebiendo las aguas y cortando los montes”. En AAC. Privilegio de Juan II. Copia de honor. Privilegio de Caso, XXIII. (Sangrador y Vitores, 1866: 434-437); Sobre la explotación de pastos en el propio puerto de Tarna, y el abundante tráfico de personas y mercancías: - “... de inmemorial tiempo a esta parte los otorgantes y más vecinos habían estado y estaban en la quita y pacífica posesión de los rreferidos prados, arrendándolos en algunas ocasiones para los ganados merinos, quedando algunos años vacío, sirbiendo de Pasto para ganados...”. En AHP. Protocolos de Caso, Caja 1090., año 1753, fol.1.; Sobre el arrendamiento de tierras próximas al camino: - “ arrendándolos en algunas ocasiones para los Ganados merinos”. APT. Libro 1º de Bautismos, fol. 6.

Los argumentos que vinculan la cronología romana a esta vía son los restos catalogados en la provincia de León, como por ejemplo en Las Caldas de Boñar donde una fuente termal cercana a la vía, se ha atribuido a cronologías romanas. Otro elemento asociado a esta calzada es el puente viejo de Vega Boñar parece que sus orígenes se remontan a época romana, aunque la primera mención en el siglo XI. Se cita en relación con el camino y la documentación de ciertas ventas en la zona, así como posteriormente en el siglo XIV con el portazgo concedido a los monjes del Monasterio de San Pedro de Eslonza por orden de Alfonso XI (V.V.A.A., 2015: 237). También en esta zona se halló la inscripción funeraria musulmana de Vega de Boñar.

Localizamos una referencia del siglo XVI en relación al estado del camino y la necesidad de su reparación. Confirmandose por tanto que algunos sectores de la vía fueron modificados del primitivo trazado romano¹¹⁸.

Más restos de procedencia romana son conservados cerca del puente de Cofiñol (Rabanal Alonso, 1984: 138). En el sector asturiano son el propio Puente de Caso o Veneros asociables a siglos romanos (Valdés Gutiérrez, 1922: 15). Topónimos latinos, así como puentes “antiguos o viejos” y torres vigía medievales (posiblemente levantadas sobre otras anteriores romanas) han de tenerse en cuenta a la hora de valorar la antigüedad de esta vía. Sin embargo, hay que tener presente además de la escasez de restos materiales viarios, la falta de noticias sobre el poblamiento antiguo en la comarca de Caso. Por otro lado, como indicamos la adjudicación de estructuras medievales como torres y hospitales de peregrinos, así como la utilización de la ruta por los musulmanes encabezados por Muza en la incursión a la región, avalarían al menos el uso medieval de la vía (Saavedra y Moragas, 1862: 116). El paso de penetración musulmana por este vial traería como colorario un necesario origen anterior, quizá romano.

La zona de Caso aparece mencionada en un escrito del Cartulario de Eslonza del siglo XII, donde se citan las donaciones de Fernando II al Monasterio de

¹¹⁸ El camino del Puerto de Tarna, en el Concejo de Caso, se ha estado reparando. El concejo trató el pleito en el Consejo Real sobre ello el 20 de Septiembre del año 1549 (Fernández Martín, 1975: 262).

Eslonza. El puerto de Tarna se menciona en un primer momento como *Annelona*, mientras que en el catastro del siglo XVIII se citará como *La Anyona* (V.V.A.A. 1885: 35).

Tenemos noticias sobre el mantenimiento del camino desde el siglo XVI. La familia Caso obligaba a los vecinos hasta 1527 a mantener limpio el puerto de nieve. Compromiso mantenido hasta finales del siglo XVIII. Del año 1777 sabemos de lo difícil de la ruta: *.-“de los más peñascosos, montuosos y quebrados del obispado”* informados por quien dibuja en su mapa de Asturias el trayecto de este camino, T. López de Vargas quien a su vez se ayudó de la descripción de F. Solís Castañón del año 1744: *.-“ La nueva carretera suve dos leguas que llevan tres horas desde la villa de Infiesto, capital de Piloña, asta la venta de Friero... sigue en cordillera una legua, baja por el lugar de Govenzales, tres quartos de legua asta el puente Candín, del río Orle, ... sigue en su subida descansada hasta dejar la iglesia de Malatos cerca de media legua: bajamos un cuarto de legua hasta la capital de Campocaso... pasa el Nalón por puente de piedra cuyo ojo coge un navío mediano en vela: sigue descansando hasta Bezanes, en donde le corta por puente de madera, pasando al lugar de Foz.... Por el puente de la Pontonciella del Rio de Pendones.... Sigue por entre peñas mui altas llamadas Torre de Tarna, pasando por puentes de madera. En Tarna suve a la raya de Castilla cerca de media legua, que no se anda en media jornada”* (Mañana Vázquez, 1997: 215-277). Solamente el ramal hacia Infiesto era transitable a caballo. F. Martínez Marina indica de la dificultad de comunicaciones del puerto de Tarna y el centro de la región (Quesada Alonso *et al*, 1993: 262).

Otra referencia anterior a la citada es la del año 1744 menciona este camino junto al de los Picos de Europa: *.- “Los caminos reales más frecuentados que atraviesan este territorio -Piloña- son dos, el principal es el que va de la villa de Cangas de Onís a Oviedo, y el otro viene de Castilla por el puerto de Tarna a la venta de Friega, al Infiesto, a Borines y al puerto de Lastres...”*¹¹⁹.

Sector 1- Puerto de Tarna- Caso

¹¹⁹ B. N. Manuscrito 7295. Carta de D. Diego Francisco de Peón Valdés, 13 de Marzo de 1744.

La vía desde el puerto de Tarna a 1486 metros de altitud y 20 kilómetros de la capital de Caso, nace en el lugar donde se encuentra la Fuente la Nalona, lugar el cual parece hacer referencia a este antiguo topónimo del que derivó el nombre que bautiza el actual río Nalón. Este primer sector viario fue considerado como romano por algunos autores (Llano Roza y Ampudia, 1928, 311), aunque el único hallazgo de cronología romana será la fíbula de Soto. Las dos fortificaciones asociadas a este tramo viario se han fechado en cronologías medievales y los restos viarios analizados no pueden corroborar la construcción viaria romana del mismo.

En el collado inmediato hacia el Este del puerto de Tarna se localizaron unas estructuras derrumbadas sin materiales arqueológicos asociados, cuya interpretación es difícil hoy día, dada la falta de datos cronológicos o bibliográficos. No obstante, se ha planteado la hipótesis de que pudiera ser una edificación asociada al paso de esta ruta, como lugar de vigilancia o control, aunque su situación en la cúspide de un altozano sin resguardo alguno de los violentos vientos no parece la más adecuada¹²⁰.

El camino primitivo desaparece bajo el asfalto hasta los paredones de Negro de Tarna. Discernimos un posible camino de tierra de 1,8 metros de ancho que parece dirigirse paralelo por el margen Oeste de la carretera AS-17, y al Este del río Nalón desde la parte superior del túnel hasta La Tintera. Un tramo hoy día casi borrado por la propia naturaleza. Este posible vial no tendría ningún tipo de acondicionamiento, sería una senda natural formada por una superficie terrera.

Parece que este tramo fuese terrero hasta el sector de La Forcada. Como indicamos se muestra una traza tan débil a penas dibujada que en algunos puntos lo perdemos, como es el caso antes Citado en la zona Sur de Túnel Negro de Tarna. El diseño antiguo difiere de la actual vía de comunicación ligeramente, cortando el vial contemporáneo en dos ocasiones, recuperándose en la riega Los Forcos y en las proximidades del pueblo Tarna, accediendo al mismo por la zona Este. El sector final

¹²⁰ Menéndez Granda, Sánchez Hidalgo, 2000. “Ficha Nº 12.: R.Z.A. Puerto de Tarna”. *Carta arqueológica de Caso*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

de 1,2 kilómetros desde La Forcada conserva restos aislados de empedrado mal conservado con cronología indeterminada.



Fig. 223. Detalle de los muros de mampostería en El Negru de Tarna. Imagen extraída de Mañana Vázquez, 1997: 230.



Fig. 224. Vista de la roca trabajada en el sector central. La Tintera



Fig. 225. Detalle del empedrado cerca de Tarna



Fig. 226. Sector empedrado con cantos rodados en la zona Sur de Tarna

ZONA	Pto. Tarna- Tarna 1840- 995 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho 1,8- 3 metros.
	Largo: 2,8 kilómetros
DESCRIPCIÓN	<p>Camino con sectores terreros y otros enlosados. Su estado de conservación es malo localizando los mejores tramos en la riega Los Forcos y la zona Sur de Tarna. El empedrado se oculta bajo zonas asfaltadas, zonas de vegetación y también bajo un moderno suelo azulejado en la zona más cercana al pueblo de Tarna. Así mismo parte de dicho enlosado se encuentra dislocado y desubicado debido a que el sector final cerca de Tarna es un paso ganadero a fincas cercanas. El tramo final es el que muestra una pendiente especialmente complicada rozando el 8% de desnivel.</p> <p>La composición es formada por cantos calizos rodados irregulares, de tamaño pequeño y mediano (0,05x 0,05 metros y 0,10x 0,15 metros), colocados sobre una capa terrera. Parece que nos encontramos con un paquete de afirmado de poco espesor y calidad que se asienta sobre el lecho rocoso. Esta composición es similar a la hallada en la vía de Numancia a Osma (Moreno Gallo, 2010: 34).</p> <p>En algunos sectores viarios de la zona montañosa fue necesario horadar la roca para permitir el paso de la calzada. Quedan a la vista algún sector donde no se conserva la superficie terrera pétrea, quedando visible la roca nivelada trabajada.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>Solamente localizamos una sangradera en el sector más próximo al pueblo de Tarna. Se compone por una sección de piedras alargadas (0,10x 0,45 metros). Conservándose solo uno de los dos laterales que formarán en canal de desagüe.</p> <p>Se muestra en algunos sectores un muro lateral en el margen Este, formado por cantos rodados de tamaño medio, posiblemente pertenecientes a algún tramo del enlosado. Servirían como contención para la caja de la calzada dada la pendiente sobre la que se dibuja le vía. Este muro tiene una altura de 1,2- 3 metros aproximadamente. El tramo mejor conservado es el que en la zona norte de El Negru de Tarna.</p> <p>El muro de contención marca el ancho viario con una mampostería de bloques de tamaño medio trabajados que circulan paralelos a la roca trabajada que sirve de base. Este tramo viario de El Negru de Tarna no está enlosado solamente es una superficie terrera. Se semeja su estructura a los muros de contención del alto del Puerto de San Isidro.</p>
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales: Hospital de Tarna
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Parece que es en Tarna donde se asocia un antiguo albergue que alojaba a los viajeros. Esta edificación fue mandado construir por Alfonso VII tal y como se recoge en un documento del año 1142: *.-“ la casería que llaman Tarna, que está rodeada de grandes montes al lado del río Nalón... tela doy para que allí hagas un albergue para los caminantes”*¹²¹. Desafortunadamente no sabemos la posición

¹²¹ A.N.H. Clero. Eslonza, carpeta 962, doc. Nº 6. Traducción por G. Mañana Vázquez (Mañana Vázquez, 1997 :219).

exacta de dicho albergue. Si es cierto que la tradición oral habla de que estaría en un emplazamiento conocido como la Posada, cerca del puente que va al cementerio en el propio pueblo de Tarna.

Dos años más tarde Fernando II concede propiedades en Senucia, entre Caso y Laviana para crear otro albergue (Ruíz de la Peña Solar, 1986: 171-172). Son importantes las aportaciones de monarcas medievales asociados a la creación y sostenimiento de una red hospitalaria en favor de los *viatoires*, en especial de sectores a atravesaban puertos de montaña y parajes inhóspitos (Ruíz de la Peña Solares, 2004: 19-27).

La villa de Tarna cobra relevancia con el dominio de Eslonza en el concejo de Caso desde la divisoria del puerto de Tarna hasta el límite con Laviana. El monasterio de San Pedro de Eslonza aparece a finales del siglo XII ostentando la titularidad de un enclave señorial de gran importancia en el entorno de Caso (Ruíz de la Peña Solar, Álvarez Fernández, 2012: 29).

Desde el lugar de Tarna el camino asfaltado nos conduce a la Armadiella, y se recupera al margen izquierdo de la carretera en las cercanías del pueblo de Llaría. Este sector hubo de estar empedrado y hoy día conserva un enlosado de forma muy marginal. Son cantos rodados de tamaño mediano. El ancho viario alcanza los 3,2 metros. El sector empedrado mejor conservado es cerca de La Puente El Corral, para salvar el obstáculo de los paredones de Las Torres.

Este antiguo camino se muestra en una cota inferior de la carretera, partiendo desde ésta en un desvío de la carretera. Muestra restos empedrados con actuaciones recientes de asfaltado y relleno de gravas.



Fig. 227. Caja excavada en la roca. Talud lateral en Llaría



Fig. 228. Vista de la calzada al Sur de Llaría

ZONA	Llaría 910 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho 3 metros
	Largo: 600 metros
DESCRIPCIÓN	Este tramo de 600 metros se encuentra en su mayor parte asfaltado y relleno de grava gorda. Observamos un sector en el que ha sido necesario realizar un corte en la pared rocosa, permitiendo el paso de esta forma del camino, en un paisaje especialmente montañoso.
	El camino en ligera pendiente muestra en los tramos visibles bajo el actual acondicionamiento piedras de tamaño pequeño e irregular (0,10x 0,05 metros), encajadas sobre una base terrera, que posiblemente descansa sobre un lecho rocoso horadado. El mejor sector de unos está en la zona de Puente El Corral.
	El perfil de la vía es llano y no permite observar la composición viaria más allá de su nivel superficial, en algunos sectores terrero y en otro enlosado aunque dislocado de su posición primitiva en la mayoría del trayecto.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Caja viaria horadada en la roca. Corte vertical de la ladera de casi 3 metros.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Como indicamos la dirección de la calzada proseguiría cerca del lugar de Escobio las Torres en Calzonalta. El paso por este lugar es difícil dada la montaña rocosa de haría necesario un corte para facilitar el acceso. Parece que el trazado más óptimo hubo de ser próximo al cauce del Nalón, en un nivel inferior al de la carretera

actual. Debido a la verticalidad de los farallones el paso está imposibilitado en el margen derecho, pero un sector más adelante vemos como corta la AS-17 para circular por el margen derecho, utilizando pontones de madera (Puente Medio y del Campón).

Este sector se caracteriza por unos tajos verticales de la ladera para facilitar el paso de la vía. Composición muy recurrente en el diseño de vías de montaña en la región tal y como vemos en la zona de la Espina en la vía hacia Tineo, en la horcada del Alto de Peñas Negras en la vía de la Mesa, y en el camino de Caso a la Infiesto en el Xerru el Forcau.

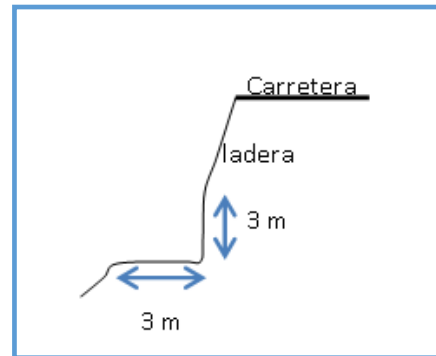


Fig. 229. Perfil viario en el tramo de Tarna a Caso

Desde el Campón el camino desciende suavemente hasta Calzonalta, donde desaparece bajo el asfalto actual hasta La Foz¹²². Parece factible que la vía pasara cerca de los núcleos de Pendones, (topónimo latino con sufijo en *-ones*), Bezanes y Sobrecastiello, con un perfil similar a la carretera, pues dada la orografía que presenta este sector de la región, parece que fue éste el trazado más óptimo. Ya hemos citado anteriormente el puente de Ponticiella asociado al paso viario que permitiría cruzar el río Pendones, en la localidad del mismo nombre (Quesada Alonso *et al.*, 1933: 262).

Asociado al camino cerca de este sector se documenta una fortificación de Escobio las Torres que controla visualmente el valle del Nalón y el arroyo L' Ablanosa. En esta fortificación se han identificado dos fosos con perfil *U*, excavados sobre la roca madre. El recinto interno es muy estrecho casi sin espacio para construcciones de envergadura. Posee una gran similitud morfológica con el Xerru Castiellu (emplazada a al paso viario en Caso). Creemos que tiene una obligada relación con el camino de Tarna aquí descrito. Se asocia este emplazamiento a una

¹²² Según testimonios locales, el camino cerca de La Foz estaba muy próximo al río, sufriendo diversas riadas que lo deterioran seriamente hasta que fue sustituido por la actual carretera.

construcción medieval quedando descartada la hipótesis de que hubiera podido ser un castro (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 501).

El topónimo de Sobrecastello puede originarse por el grupo de torres señoriales medievales pertenecientes a los feudos de Caso: El Campo, Orlé y Los Cobos (todas ellas desaparecidas), ya que no se ha constatado la presencia de ningún castillo como tal, en esta zona.

En el citado pueblo de la Foz el camino antiguo atravesaba las fincas centrales del pueblo. Era un paso terrero según nos confirma la gente local y ha quedado colmatado, siendo su huella perfectible en las parcelas que sirven para pasto del ganado. La capa de humus conserva un abombamiento central del que fuera el camino, lo que permite discernir perfectamente el recorrido rectilíneo de 1,8 metros de ancho en dirección a La Foz a lo largo de unos 350 metros.



Fig. 230. Vista de la huella viaria al paso por el pueblo de La Foz

El asfalto se ha encargado de borrar otros vestigios viarios hacia Pontonciella y Belerda pero el informe de T. López de Vargas conserva información interesante para describir el paso viario en esta zona: .- “...se compusiese el camino desde el lugar de La Foz al sitio de La Pontoziella...” , “Cuio camino haia de ser con toda

seguridad a lo menos de nueve pies de ancho, y en los parages que fuera se ampliare en la forma rreferida se ronpa a fuerza de pólvora ”¹²³.

El trazado hoy día asfaltado podría haber transcurrido a Bezanes y Belerda. En entorno de Belerda se pone en relación con el paso viario de personas y mercaderías dirección al monasterio de Eslonza, el cual acrecentará sus posesiones en Belerda con una nueva heredad hasta el año 1272 donde la carta fuero a Soto de Veneros y Belerda, reducirá el tráfico a veinte libras de cera al año¹²⁴.

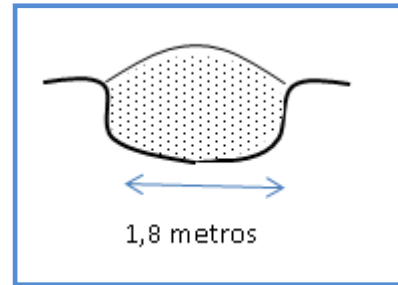


Fig. 231. Perfil del vial colmatado en La Foz

Desde Belerda a Veneros el camino se reconoce por la margen izquierda de Nalón, cruzándolo por el Pontigu el Malatu. El camino llanea por praderías y asciende suavemente la Cuesta el Pumar hasta el Colláu Castiello para llanear hacia Veneros.

En el Colláu Castiello se erigió una edificación en el lugar denominado Estrecho las Canales (entre el KM. 44 y 45 de la AS-117), esta fortificación del Xerru Castiellu poseía un privilegiado emplazamiento al paso de la vía (González García, 1978: 43, 107)¹²⁵. Se asentaba al final de un espolón que estrangula el valle. Muestra un potente aparato defensivo compuesto por 7 fosos intercalados con parapetos y pequeños espacios intermedios dispuestos en algo más de 80 metros. El primero de los fosos es el aprovechado como camino por el denominado Camino de Tarna. Superado el último foso se levanta un promontorio que debió servir de recinto. El hecho de que la calzada pase por uno de los fosos de 2,2 metros de ancho, hace pensar en la cronología posterior de esta ruta, aunque no puede ser olvidada la

¹²³ AHP. Protocolos de Caso. Caja 1090, año 1759, fol. suelto.

¹²⁴ AHN. Donación que hace García Martínez en 1194. doc. CXI. (Vignau y Ballester, 1885: 177); AHN. Carta fuero otorgada por el abad de Eslonza. doc. XLXVII (Vignau y Ballester, 1885: 177, 256).

¹²⁵ Menéndez Granda, Sánchez Hidalgo, 2000. “Ficha N° 9: R.Z.A. Fortificación del Xerru Castiello”. *Carta Arqueológica del concejo de Caso*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

estrechez del collado y una posible intencionalidad de este hecho como medida, cuanto menos de control de la ruta. El empleo del mortero constituye un indicador de interés a la hora de otorgar una cronología al yacimiento que parece apuntar a los siglos medievales. Empleado posiblemente como un enclave de control de esta ruta entre Castilla, el centro y costa regional, al igual que la citada de Escobio Les Torres.

A la altura de Veneros pero en la otra margen del río, se emplazó un castro sobre el pico los Castiellos. Éste enclave fue catalogado por J. M. González y Fernández Valles. El topónimo de este accidente geográfico nos pone en alerta de un posible emplazamiento histórico en este lugar. El romance asturiano para denominar los restos de los castros y castillos medievales, emplea según evidencia la toponimia, las voces latinas de Castro, Castrón, Castrillón, Castiello, Castello, Castellón, Castiecho, Castelo, Castelón, Castil.... (González y Fernández Valles, 1966: 289). En Veneros se conserva el topónimo de Puente Vieya, indicándonos que quizá existía un antiguo puente que formaba parte de esta ruta a su paso por Veneos.

Este poblado fortificado goza de un emplazamiento inmejorable pues se sitúa en el pico de los Castiellos, que junto con la Peña Curugeta constituyen el cierre por el Oeste de la vega de Campo Caso, obligando al Nalón a encajonarse curso abajo hasta llegar al embalse de Tanes. Este recinto ubicado en altura hace que las obras defensivas se reduzcan a un foso que aísla al recinto de la sierra. El núcleo principal se forma en una zona llana con ligera caída hacia el Oeste. La falta de materiales registrados durante la prospección superficial del yacimiento dificulta el afinar su posible cronología. Es este el único castro de todo el concejo y su explicación quizá viene dada porque la geografía de este área no era demasiado rentable para la explotación, dado que los valles del entorno eran en la Antigüedad de difícil hábitat, y por ello históricamente no han abundado los núcleos poblacionales (Ríos González, García de Castro, 1998: 96). El hecho de que en su proximidad apareciese un hacha protohistórica de bronce “hacha de Caso” hace pensar en unos niveles de ocupación muy antiguos (Fanjul Peraza, 2004: 106).

En Soto de Veneros se localizó: *.-“...una fibula de cobre romana junto con un aro de bronce de 7 cm de diámetro”*. Desconocemos el lugar de este hallazgo y

tampoco se ha descubierto en el entorno de Soto ningún yacimiento de cronología romana donde pudieran haber pertenecido las piezas. Por otro lado, estos restos romanos serían los únicos documentados hasta la fecha de dicha cronología (Diego Somoano, 1960: 12-15).

El camino principal comunica con el lugar de Campo Caso al cual accedemos por el denominado Puente de Veneros o Campo Caso: .- *“puente de piedra cuyo ojo coge un navío mediano en vela”*. El puente que nos ayuda a salvar el río Nalón tiene una bóveda de cañón de 16,5 metros de luz. El ancho total de la estructura alcanza los 3,30 metros, de los que 2,45 metros corresponden al ancho de la calzada original. Ello hace pensar en su posible uso como puente carretero. El puente muestra una gran variedad en su fábrica realizada en bloques de piedra arenisca y caliza con mortero (Quesada Alonso, 1993: 266-267).

Era este el único puente de piedra del concejo ya que los demás eran de madera (Tolívar Faes, 1966: 168). Es considerado por A. Llano Roza y Ampudia como romano (Llano Roza y Ampudia, 1928: 311) y figura en el catálogo de puentes anteriores a 1936 como un puente medieval denominado aunque conocido como *“puente romano de Arrobio”*, asociado al transporte de las labores extractivas mineras del Camino Real a la meseta (Fernández Ordóñez *et al.*, 1986: 120).

Aunque algunos autores le atribuyen una cronología romana (Valdés Anciano, 1923: 43; Llano Roza y Ampudia, 1928: 311), otros lo catalogan su construcción en el período medieval no solo por sus características morfológicas, sino también por la cronología del camino al que parece estar asociado (con un uso de la ruta en fases posteriores al período romano) (Fernández Ordoñez *et al.*, 1986: 93).

Sector 2- Campo Caso- Pola de Laviana

Tras cruzar el puente de Caso o Veneros con una imponente calzada enlosada, el camino terreno nos conduce al centro de Campo Caso, donde tenemos constancia de un camino que se dirige al Norte a Orlé. Según las ya mencionadas descripciones

de autores de la Edad Moderna, el camino ascendía por la collada del Moño para descender hacia el río Orlé (Mañana Vázquez, 1997: 215-277), quedando al paso la malatería del Moño¹²⁶ y venta de Les Lleres¹²⁷, documentada en el siglo XVIII (Estrada García, 661-675). Desde Orlé hacia el Norte partía el ramal hacia Infiesto y Villaviciosa.

Proponemos el trayecto en ascenso hacia Gobenzanes pasando por El Arreindu y El Trepe. Accediendo al pueblo es donde se conservaba el antiguo empedrado (buen tramo enlosado con 3 metros de ancho, según la carta arqueológica realizada hace 15 años)¹²⁸. Sabemos que hasta hace aproximadamente 8 años este camino se conservaba tal y como se describe en la carta arqueológica (Sánchez Piñán, Canga Meana, 2009: 153).

En dirección Oeste hacia Bueres y Govezanes, identificamos los citados restos, hoy día visibles en una hilada de piedras que pudieran haber formado parte de esta primitiva ruta. Este hallazgo tiene una longitud de unos 20 metros y solamente conserva piedras en el sector Oeste del camino. Son piedras de tamaño pequeño y mediano que casan perfectamente unas con otras formando una hilada. Observamos que el camino en su totalidad ha sido cubierto



Fig. 232. Restos de calzada en Govezanes, dirección Bueres.

¹²⁶ Según declaran los vecinos de Orlé en 1752: *“ un hospital o malatería nominado San Pedro de Moño, que ya muchos años no se reside persona alguna ”*, parece que la malatería estuvo poblada a lo largo de los siglos, tal y como lo confirman los cráneos hallados en sus terrenos, pero desde 1699 quedaría despoblada. En AAO la Real Cédula para el buen gobierno de las malaterías de Asturias. Libro de acuerdos. 18 de noviembre 1699, y AGS. DGR. Estadística de Fernando VI. Libro 368.

¹²⁷ La Taberna de Lleres en el siglo XVIII *.- “... solo daba de beneficio cuatro ducados al año...”*. AGS. DGR. Estadística de Fernando VI. Libro 368. Fol. 330 rº. y vº.

¹²⁸ Menéndez Granda, Sánchez Hidalgo, 2000. “Ficha N º 16: Camino de Tarna a Villaviciosa”. *Carta Arqueológica del concejo de Caso*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

por una capa de grava y cemento, pero parece que estaría ocultando una superficie formada por un pavimento de piedras, en la vía que muestra un ancho de 3 metros.

ZONA	Gobenzanes 750 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3 metros.
	Largo: 20 metros
DESCRIPCIÓN	Identificación de escasos restos de una hilada de piedras que pudieran haber formado parte de esta primitiva ruta. Este hallazgo tiene una longitud de unos 20 metros y solamente conserva piedras en el sector Oeste del camino. Son piedras de tamaño pequeño y mediano que se acoplan perfectamente unas con otras formando una hilada. Observamos que el camino en su totalidad ha sido cubierto por una capa de grava y cemento, por lo que desconocemos si está estaría ocultando una superficie formada por un pavimento de piedras, en la vía que muestra un ancho de 3 metros.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente de Veneros
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Pico de los Castiellos
	Medievales: Malatería del Moñu.
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Al Este de Gobenzanes se ubica la fortificación de la Peña Castiello o también conocida Peña Les Cangues. Es una baluarte en altura de pequeñas dimensiones de la cual solo se conservan restos que no permiten reconstruir en su totalidad las dimensiones de la misma (González Gutiérrez, Suárez Manjón, 2009: 511). La posición de la misma facilitaba la visión y control del paso viario.



Fig. 233. Camino empedrado a su paso por Poriello

El camino en dirección al Oeste no es reconocible, siguiendo de este modo la carretera asfaltada dirección a Abanto y Tanes, donde se recuperará el antiguo vial. Al Oeste de Tanes desde la carretera nace el que fuera el antiguo camino en una cota superior a la carretera actual, pero paralelo a la actual carretera. Este camino con restos de *pavimentum*, nos conduce hacia Los Infiernos La Peñina y Porrillero.

ZONA	Oeste de Tanes 550 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho 1,5-2,2 metros
	Largo: 600 metros
DESCRIPCIÓN	Camino compuesto por piedra caliza menuda (0,15x 0,10 metros). El estado de conservación es malo estando el tramo más cercano a Tanes oculto bajo un moderno lecho de gravas. A partir de la primera curva se descubre el antiguo vial en ocasiones semi- cubierto por el humus. Muestra un empedrado que en su mayor parte ha desaparecido. Es patente el paso ganadero y de tractores, lo que empeora su estado día a día. Este trayecto es llano manteniéndose en una cota constante.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	En el lateral Norte se conservan en tramos independientes grandes bloques de piedra caliza irregulares, en mampuesto, que forman un murete, divisorio con la parcela a un nivel superior, es decir a modo de talud de sujeción del terrero con 1,5 metros de altura
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

El camino se pierde en la ladera rocosa de Grandesllanes, la cual obstaculiza el recorrido, siendo posiblemente la propia AS- 17 el antiguo camino y por lo tanto oculto bajo la carretera actual. Este asfaltado nos conduce El Rebollar y El Manchón. Desde este lugar hasta llegará a la zona norte de Anzo, a 2,5 kilómetros al Noroeste.

Tenemos constancia del paso viario por Rioseco pues aquí se conserva uno de

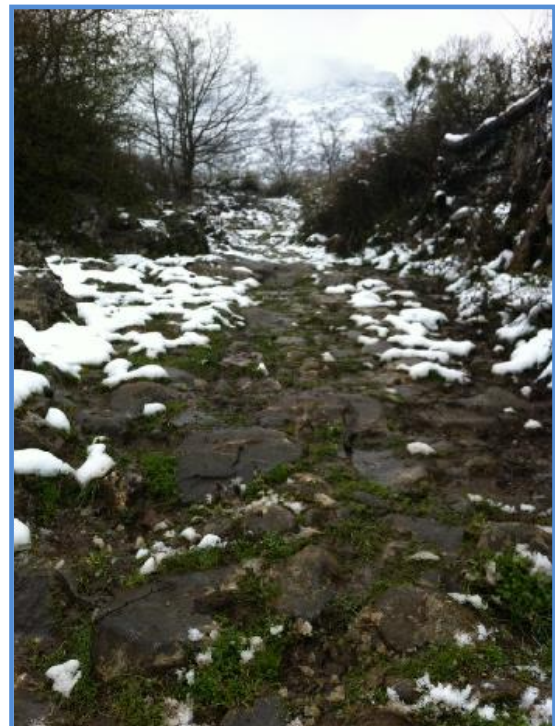


Fig. 234. Pavimentum en la Calzada de Rioseco

los mejores sectores con pavimento de toda la vía. El tramo de calzada desde el pueblo de Anzó hacia Rioseco se ha denominado como la “Calzada de Rioseco”, “Camino del Aceu” o también “el Camino de la Peña”. Este tramo ha considerado como una senda romana, tallada en la propia roca en la falda Sureste del pico Escrita.



Fig. 235. Detalle visible de la estructura de la calzada de Rioseco



Fig. 236. Detalle de grandes bloques calizos cerca de Gualmelände

Este camino ha sido considerado como una senda romana, tallada en la propia roca en la falda Sureste del pico Escrita (Fernández Ochoa, 1982: 53; Rabanal Alonso, 1984: 141). Existen divergencias a cerca de su posible construcción medieval (Sierra Piedra, Díaz Nosty, 1999b: fig.2) si bien con los elementos actualmente visibles no podemos certificar al ciento por ciento que éstos sean restos viarios romanos.

Consideramos que posee características similares al tramo de Foces del Pino de Vegarada. Su óptimo estado de conservación muestra en algunos tramos acondicionado, siglos más tarde del propio trabajo romano¹²⁹. Pareciendo los tramos más originales el sector inicial a la salida del pueblo de Rioseco y el tramo en altura cerca de la zona de Gualmelande. Quizá la ruta fue utilizada para la extracción del mineral de Los Argayos (aún carente de estudio).

ZONA	Anzo- Rioseco. Los Infiernos 500- 560 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,2- 2,7 metros.
	Largo: 2 kilómetros
DESCRIPCIÓN	<p>Es quizá el tramo más famoso dado su óptimo estado de conservación. Existen varios tramos cubiertos por barrizales o concentraciones de musgo. Observamos que se excavó el lecho rocoso, al igual que el camino del Puerto de Vegarada de Foces del Pino o la vía de la Mesa entre otros ejemplos que hemos analizado en Asturias. Se consolidó con un firme terrero sobre el que se coloca un enlosado regular de piedras de tamaño mediano y pequeño. Este tramo se excavó a media ladera, tal y como es el referente que muestran las calzadas romanas, evitando los pasos por valles y buscando zonas de altura.</p> <p>A lo largo de este trazado observamos dos estilos diferentes de construcción, localizamos las ya mencionadas piedras (cantos rodados) de tamaños medios (0,20x0,35 metros) frente a otro tramo que se discierne perfectamente en el sector más alto, donde vemos como las piedras son sustituidas por lajas o enlosado plano de tamaño más grande (0,50x 0,35 metros), que deja algo desnuda la calzada por los márgenes. También en la zona más elevada los cantos medianos del inicio más próximo a Rioseco, se sustituye por grandes bloques calizos irregulares tanto en tamaño como en relieve, justo en la zona donde la vía es más estrecha, dificultando el tránsito (0,80x 0,65 metros).</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Se observan encintados transversales que sujetan el empedrado para evitar deslizamientos de la propia pendiente de aproximadamente un 3 %. En el lateral viario hay piedras de mayor tamaño, bloques calizo (0,40x 0,50 metros), a modo de sujeción viario con la pendiente, es decir taludes de contención de mampostería, realizados con piedra caliza, con casi 2 metros de altura. Encontramos una similitud en los restos del camino de Caso a Infiesto por la Calzada del Sellón.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro Corona Los Campiellos, mina Los Argayos
	Medievales: Torrexón de Villamorrey

¹²⁹ Se visiona el puente de Villarente y en el mismo viaje en el concejo de Aller, el camino que va de este concejo a León por las hoces del Río Aller, porque los vecinos se han quejado de su estado y piden su arreglo (Fernández Martín, 1975: 252).

VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro Corona Los Campiellos , Corona del Castro de San Andrés
	Medievales: Torrexón de Villamorrey

Al Noreste de Rioseco se identificó el castro de La Corona en Los Campiellos. Se defiende por un foso de 3 metros de altura y por el propio desnivel de la colina. Se observa un derrumbe de piedras en la parte superior de la colina que estaría al interior de este recinto de escasas dimensiones (Fanjul Peraza, 2004: 106). Se podría atribuir por tanto este lugar a una posible torre cuya funcionalidad no sabemos si podría ser la de control viario, dado que desde este lugar se vería la descrita “Calzada de Rioseco”.

Otro emplazamiento que controlaban visualmente este tramo es el castro Las Coronas de San Andrés (en Agües). Se emplaza alejado de la ruta principal pero que gracias a su posición estratégica controlaba el cauce del río Alba y el Nalón (Sierra Piedra, Díaz Nosty, 1999b: 331).

El castillo de Villamorrey en la orilla Sur del Nalón (en frente de Comillera), es una construcción Alto- Pleno medieval, ubicada en altura que permite visibilidad sobre el Nalón. Aunque no alcanzaría a visualizar este tramo de la propia vía. C. Fernández Ochoa advierte de la posibilidad de que los materiales empleados para la construcción de esta fortificación fueran originariamente materiales romanos y que siglos después se reconstruiría reutilizando el material primitivo (Fernández Ochoa, 1982: 53). Indican las fuentes ya en el siglo XVI que se encontraba en estado semiderruido y deshabitado: .-“*desde tiempo inmemorial*” (Barroso Villar, 1983: 625-655). Parece que esta construcción hubo de estar en pie cuando Alfonso XI concedía en el año 1344 la Carta Puebla al Coto de Sobrescobio (Risco, 1789: 334; Ruíz de la Peña Solares, 1981: 391. doc: 38).

Desde Rioseco a Pola de Laviana el camino primitivo no se conserva visible así pues creemos que haber quedado sepultado por la AS- 117. De este modo bordea el Norte el embalse de Rioseco, hacia El Condado. Éste último topónimo, aunque se asocia a centurias medievales al igual que una torre de vigilancia que allí se conserva. Aun así, parece que el nombre de “El Condado” tiene un origen

prerromano aludiendo a un topónimo céltico alusivo a la confluencia de cursos de agua (Alarcos Llorach, 1970: 57-58).

En El Condado se conserva una torre medieval emplazada en un promontorio sobre el barrio de Salizes. Se ha realizado con mampostería reforzada de mortero y cal. Su base cuadrada se estructuró en tres plantas que probablemente se protegían por almenas hoy no conservadas. Se cree que su antigüedad se remonta a Alfonso I y por lo tanto la cronología sería Bajo medieval. Poseía una posición estratégica asociada al paso de esta ruta, muy transitada (al menos desde la Edad Media), y sería punto de control de la foz de Comillera (que servía de acceso entre los concejos de Sobrescobio y Laviana) (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 507; Ruíz de la Peña Solar, Álvarez Fernández, 2012: 40).

Parece quedar en el propio paso de la vía una antigua malatería. Esta edificación confirma tal y como indican las fuentes medievales que este camino debió ser muy transitado teniendo la necesidad de asistir a viajeros. Se erigió muy próxima a la vía para facilitar acogimiento y asistencia médica a los peregrinos o transeúntes. La malatería de Colmillera (también citada como Comiyera), se documenta en y está en uso al menos hasta el siglo XVIII, fecha en la que aumentan las citas historiográficas sobre la misma (Barroso Villar, 1994: 663).

Antes de llegar a Pola de Laviana parece indudable que la vía pasaba por el pueblo de Lorio, donde se ha de asociar el que se ha clasificado como un puente romano, compuesto de sillares regulares y un único ojo. No se conserva tramo de la calzada a ninguno de los dos lados del citado puente, del cual poco más podemos informar dado que carece de un estudio en mayor profundidad (Fernández Ochoa, 1982: 53).

En Pola de Laviana aunque no se conserva camino antiguo visible se mantiene en pie el conocido puente del Arco, de posible trazo medieval y sin evidencias de cimentación romana (Cadiñanos Bardeci, 2008: 56). Este puente que pudo formar parte de la estructuración en las comunicaciones en la zona, pudiendo servir de nexo con un ramal que se dirigiera hacia el Sur del concejo de Aller, pues creemos que la ruta principal que aquí describimos dirección Oeste, proseguía por la

orilla Norte del río (ya que más adelante encontramos restos constructivos de la calzada). En el siglo XVIII se cita este paso como:- *“el único paso firme y de piedra para enlazar con los Reinos de Castilla y los “puertos secos” con los puertos de mar de Gijón, Villaviciosa, Lastres, Colunga, Ribadesella y Llanes...”*¹³⁰.

Este puente muestra un perfil alomado con doble arco cimentado sobre un afloramiento rocoso. En la parte inferior se presenta lo que debió ser su composición primitiva y la sillería de arenisca se asocia a las fases más antiguas del puente. Estas variantes muestran las reformas y reconstrucciones del puente, incluyéndose la más reciente, en la que se ha empleado gran cantidad de hormigón. Respecto a su cronología es imprecisa y solamente sabemos que la primera cita documental del mismo es del año 1587 (Tolívar Faes, 1966: 39-45).

Sobre su construcción algunos autores lo clasificaron como romano junto con los dos de Villoria (Bellmunt Traver, Canella Secades, 1971: Tomo II: 45), aunque la mayoría coinciden en darle unas cronologías posteriores asociadas al medievo (Palau y Dulcet, 1951:40-41; Barroso Villar, 1983: 638-639; Quesada Alonso *et al.*, 1993: 283-288), si bien es cierto que se han constatado diversas reparaciones desde el siglo XVI¹³¹.

A la entrada de Pola de Laviana y cerca del puente de La Chalana, se halló un epígrafe labrado con un guerrero y la palabra “cadiana”, desafortunadamente este hallazgo pasó inadvertido en la época, perdiéndose toda referencia sobre la misma (Diego Santos, 1985: 40).

Sector 3- Pola de Laviana- Lugo de Llanera

¹³⁰ A.H.N. Consejo de Castilla, leg. 1767, nº 39. 1795: .- *“Don Melchor Valdés Hevia, regidor del concejo de Labiana sobre la necesidad que hay de reedificar un puente en el río Nalón. 1 Pieza ...”*.

¹³¹ A.G.A.P.A. IDEA, Vol VII. p. 176 año 1688: .- *“Se propuso por el señor Phelipe Bernardo que la puente de Laviana necesitaba de mucho reparo preciso y que para hacerle se le diese de los repartido de fabrica y caminos hasta 300 reales que eran los necesarios...”*. También en A.G.A.P.A. Tomo. 81.fol. 48: .- *“... un puente de paso e muy necessaria para el común que necesitaba de rreparo”*.

La calzada que a continuación describimos mostrará lagunas asociadas al inevitable cambio de paisaje asociado a la concentración poblacional en el entorno del valle del Nalón, provocando la desaparición de la mayor parte de evidencias romanas asociada a la red viaria. Es muy difícil seguir el rastro del camino debido a la degradación existente en estos valles como consecuencia de las explotaciones del carbón a partir del siglo XVIII. El concejo de San Martín del Rey Aurelio conserva en proporción a otros concejos de la región, mayor tramo de elementos viarios históricos, así como diversos ramales secundarios.

Parece que el trazado hacia San Martín del Rey Aurelio pudo realizarse por el Sur del concejo y no siguiendo el cauce del Nalón, como es la línea que se muestra la antigua vía en los concejos más orientales. Creemos se diseñó hacia el Sur para evitar laderas escarpadas en este sector próximo al cauce fluvial. De este modo se adentra en el concejo por la zona más occidental atravesando la sierra la Vara por una senda terrera de 1,5 metros localizada desde Carrió (en Laviana) hasta La Reguerina y el pico la Vara.



Fig. 237. Aspecto de la vía en el paso de El Reguero

En el collado de la Torre Pico Cuervo al que se accede desde camino empedrado La Espesura, se localiza un enclave que controla el valle de Sotrondio, Laviana, Langreo y Mieres. Sobre el collado se muestran dos lienzos de la que fuera

una torre claramente de control vial, con 1,55 metros y otro 0,5 metro de alto, aunque en un pésimo estado de conservación.

El castro Peñas Altas al Sureste de La Bobia posee una visibilidad absoluta sobre el valle del Nalón, el cordal de Langreo y la vía en el tramo desde el Camino de la Espesura a Los Quintos y Las Tercias. Es un recinto ovalado compuesto por dos plataformas. Posee un foso que las divide en el Sur y el Oeste y acaba en un sendero hacia el Noreste. En los canchales de arenisca se reconocieron grabados de líneas profundas que acaban en una pequeña cazoleta. Son similares a los grabados que se identificaron fuera en el recinto castreño. En general para la zona de San Martín del Rey Aurelio no se descarta un primitivo uso prehistórico entre los valles del Nalón y el cordal de Blimea (Adán Álvarez, 1995a: 221).

Desde este lugar se conserva el camino de la Espesura que lleva hacia dicho pueblo en la zona de Santa Bárbara. El camino se prolonga posiblemente al tramo de vía desde San Frechoso al citado “Camino de la Espesura”. Coronado por el cordal que separa Laviana de San Martín y cerca del collado de La Torre Pico Cuervo, conserva restos de buen empedrado (la mayor parte en mal estado).



Fig. 238. Sector enlosado y muro lateral entre KM 5-6 de Sm-2



Fig. 239. Detalle del enlosado y sangradera colmatada

Cerca de la carretera Sm-2 entre el KM.5 y 6, se bifurca el camino, uno hacia el Noreste dirección San Martín y otro hacia el Noroeste conectando la sierra de la Espina. El camino principal dirección al Norte entre El Reguero y La Bobia- Los Quintos se adapta a la orografía de la ladera y muestra distintas composiciones estructurales. El tramo que se adentra en la zona boscosa a una cota de 640 metros cruza varios arroyos y conserva un enlosado en buen estado. Disminuye el ancho viario hasta 1 metro y las características que observamos nos recuerdan al modelo localizado en la vía del puerto Ventana, en el sector de La Rebollada a Arrojo¹³².

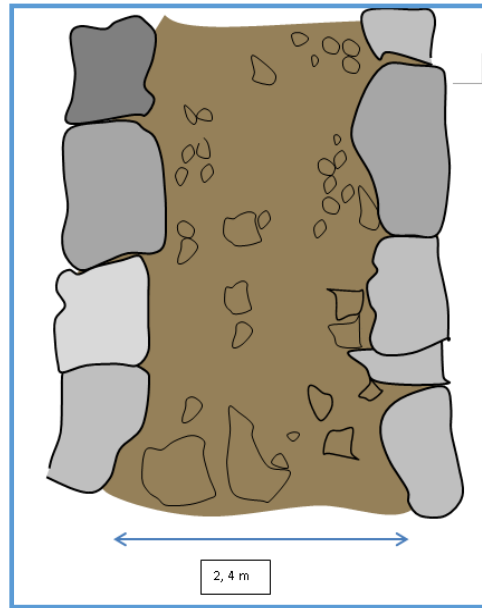


Fig. 240. Dibujo del pavimento conservado en La Bobia



Fig. 241. Restos de empedrado en el camino hacia La Bobia a los márgenes la acera oculta



Fig. 242. Detalle de los restos de enlosado y gravas

¹³² Sobre el tramo de Arrojo a Pedroveya consultar este capítulo, Vía Puerto Ventana. pp.362-370.

El camino salva la pendiente de hasta un 3% con un enlosado rectangular, que en ocasiones muestra piedras hincadas a modo de pequeños escalones.

El acceso principal dirección al Noreste se dirigía a La Bobia y Los Quintos por la carretera Sm-2, la cual nos confirman los lugareños, antiguamente era un camino empedrado (antes del KM.5). Cerca de La Cerezal desde la carretera nace el acceso primitivo a mano izquierda con restos del antiguo vial enlosado.

Se conservan elementos puntuales de la antigua calzada estando en su mayor parte asfaltada o muy erosionada por el paso de vehículos a motor. Parece se pudo haber compuesto por un enlosado de tamaño medio que posteriormente se acondicionó con una grava menuda.

ZONA	La Espesura – Las Quintas y La Bobia 600-650 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1- 3,3 metros.
	Largo: 850 metros.
DESCRIPCIÓN	<p>El tramo conservado desde La Espesura (Santa Bárbara) se compone por losas planas de arenisca (0,20 x 0,15 metros), con un canal situado en los laterales, realizado con losas de mayor tamaño (0,30 x 0,20 metros). La conservación es mala, habiendo desaparecido en gran parte de su recorrido.</p> <p>Al Sur de El Reguero a lo largo de unos 350 metros el camino se compone de piedras rectangulares de tamaño similar (0,40x 0,10 metros) que se adaptan a la orografía, observando diversos bloques de mayor tamaño a modo de escalón para ir descendiendo hasta la zona del arroyo. Algunos tramos se conservan en buen estado y otros sólo parcialmente. El ancho de este tramo mejor enlosado es de entre 1 y 1, 3 metros.</p> <p>Camino al Sur de La Bobia localizamos el que fuera el antiguo camino recientemente asfaltado y con una alcantarilla en el sector más próximo a la carretera. En general se conserva poco empedrado relleno con grava menuda estando muchos dislocados de su posición original. Los cantos rodados son pequeños (0,05x 0,10 metros) y se encajan sobre una capa terrera de modo uniforme y regular con alguna piedra de mayor tamaño de forma aislada.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>En el acceso de La Espesura para salvar regueros o canalizar el agua, se localizan varias sangraderas a modo de canal con piedras rectangulares (0,15x 0,30 metros) cada 60-70 metros.</p> <p>En el sector del camino del Noroeste (KM.5-6) se conservan grandes bloques laterales de piedra (0,40x 0,50 metros), a modo de acera de los 3,3 metros de ancho viario. Aunque medio metro a cada lado, ocultado la acera queda bajo una capa de humus. Se observan huellas del tráfico rodado que deterioran el enlosado central del vial.</p> <p>En varios sectores del recorrido los muros laterales contienen el diseño de la vía en un trazado de una notable pendiente (4%). Se forman por piedras similares a las propias del enlosado encajadas en hueso con una altura máxima de 1,3 metros.</p>
ELEMENTOS	Romanos:

ASOCIADOS	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro Peñas Altas
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro Peñas Altas
	Medievales: Torre Pico Cuervo

Desde Los Quintos y La Bobia se conservan restos del “camino de Los Quintos a Las Tercias”. La dirección que toma este tramo es desde la zona de Villar hasta La Bobia y Los Quintos. El sector antiguo tiene 1,4 kilómetros con una dirección Sur- Norte. La toponimia romana de Quintos y Tercias, es asociada por M^a. C. Bobes Naves, como posibles indicadores de distancias o pasos en los caminos (Bobes Naves, 1969). Se relaciona el tramo con la vía del puerto de Tarna, que a consecuencia de las escarpadas laderas, rodearían el río Nalón en este tramo y mantendría el recorrido por la ladera en la margen izquierda del río. La conservación es mala dada la alteración humana, siendo apenas visibles el sector enlosado unos 300 metros.

Al Este de Villar y cerca de La Molatera se encuentra el castro- torre de la Campeta. Posee visibilidad de la costa de Gijón, puerto de Tarna y sierra del Araño. Se asienta sobre defensas naturales, y posee un foso junto a varios taludes en el resto del perímetro. Se muestra una posible edificación al Norte de la plataforma y en el Sur, una explanada sin edificaciones. Combina características de un recinto fortificado con defensas artificiales y lo que por su morfología parece una torre. A. Fanjul Peraza considera que este lugar junto con el castro del Español y el castro la Cogolla (todos ellos en San Martín del Rey Aurelio), como posibles torres y no



Fig. 243. Camino en la zona de Las Quintos a Las Tercias

castros, dado que su sistema defensivo es mínimo, quedando en el aire la posible interpretación del citado castro del Español (Fanjul Peraza, 2004: 162).

ZONA	Camino “Los Quintos a Las Tercias”.
DIMENSIONES	Ancho: 1,5- 2 metros.
	Largo: 300 metros
DESCRIPCIÓN	Camino formado por cantos de gran tamaño (0,40 x 0,50 metros de media) de arenisca y superficialmente planos. La vía muestra algunos tramos cubiertos por un manto de humus y en otros deja ver restos de <i>pavimentum</i> en su mayoría en mal estado de conservación, aunque algún tramo aislado muestra un aspecto mejor que el camino en general. La pendiente de este tramo oscila entre el 1, y 2,5 %.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Muros laterales de contención. En algunos sectores alcanza 1,2 metros. Se compone por piedra caliza de tamaño mediano y con aspecto rectangular, montado en hueso, similares a otros muros de sujeción localizados en la región como por ejemplo en la vía del Puerto de Vegarada, en la zona más próxima al Puerto de Tarna o la vía de Lugo de Llanea a Lugo.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro del Español, Castro de la Cogolla, Castro -torre Campeta
	Medievales: Torre de Control Casa Lay, torre Pico Cuervo, Castillo de Camposagrado
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro del Español, Castro -Torre Campeta
	Medievales: Torre de Control Casa Lay, torre Pico Cuervo, Castillo de Camposagrado

Citado camino llegaría a las proximidades del cauce del Nalón. Aquí se ubica en el margen Norte Blimea una torre de control, cerca de la cual, en la Casería de Lay, se levantaron los restos del castillo de Camposagrado. La visibilidad es perfecta para controlar la ruta romano- medieval de Tarna. El primer estudio lo realiza R. López Blanco otorgándole una cronología previa al siglo XIV. Se aprecia por un lado los rasgos de una torre cuadrada de defensa al estilo de otras que defendían el Nalón. Se cree que la primitiva torre fue aprovechada por el período monárquico- astur (López Blanco, 1977: 2-3). Otros autores como J. Barroso Villar consideran que es una fortaleza medieval y no se remonta al período romano (Barroso Villar, 1983: 625-655).

Un castro asociado a este tramo de la ruta es el del Español ubicado en El Peñón o dolmen de los Moros (entre San Martín y Blimea). Posee visibilidad absoluta sobre los Picos de Europa, la cordillera Cantábrica, el monte Naranco y el cordal de Nava. Se construyeron para su defensa una serie de fosos y se aprovecharon los escarpes naturales. El segundo foso artificial, es acompañado de un

tercero cierran todo el recinto fortificado de 40 metros de longitud y 10 de ancho. Se cree que pudo poseer una muralla de tendencia circular apenas visibles, dado el incendio que debió sufrir. Se localizaron tejas y cerámicas negras hoy días perdidas (López Blanco, 1984b).

Próximo a Blimea se ha localizado un epígrafe fechado en el siglo IX, conocido como “Casa el Bravial”. El texto menciona la casona de “El Bravial”, una inscripción que ayuda a fechar su cronología. Otra, también medieval es el “*gentile*”, localizado en el caserío de San Roque, Blimea. Podría ser una lápida de las que formaba parte de la cubierta de una tumba de lajas que muestra la palabra *gentile*. Se cree según testimonios de investigadores del Museo Arqueológico de Oviedo, que pudiera pertenecer a los siglos XII- XIII. Junto a éste se catalogó el epígrafe de Teresinda, también en la necrópolis de San Roque y ubicado al igual que el epígrafe anterior en el *Tabularium* (López Blanco, 1984a: 17-19, 21).

A la otra orilla del Nalón cerca del terreno de Linares se sitúa el castro de la Cogolla, en la Corca. Posee gran visibilidad con el castro Castiello de Langreo y la vega de Siero. Es un recinto ovalado de pequeñas dimensiones, defendido por un foso. Por las inmediaciones transita el Camino Real que conduce a Aragustín, convertido en una senda embarrada sin pavimentación, por lo que su posición de control vial es clara. Su estado de conservación es malo pues se muestra alterado por actividades privadas. No se descarta la idea de una posible ocupación romana en este asentamiento (Fanjul Peraza, 2004: 160).

Otro poblado prerromano cercano es el castro La Rebollada (entre La Rebollada y Veró). El recinto posee gran visibilidad sobre Mieres, Santa Bárbara y Poladura. Muestra un foso que aísla el castro



Fig. 244. Empedrado cerca de Peñatejera

(en parte colmado). Posee defensas naturales y en su recinto se identificaron tres pequeñas trincheras longitudinales, residuo de actividades mineras.

Pasado el barrio central de Sotrongio hoy día urbanizado, la vía podría entroncar con los restos viarios hallados en el camino de “Peñatejera a Cavite”; paralelo a la carretera local Sm-3.

El estado de conservación de este sector es pésimo, si bien os informan que no hace mucho tiempo se adecentó rellenándolo con piedras sin echar hormigón ni gravas. Por lo tanto, de los cantos visibles en superficie, algunos podrían ser originales, pero otros muchos son actuales.

ZONA	Peñatejera- Cavite 400- 450 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,5- 1,8 metros.
	Largo: 400 metros
DESCRIPCIÓN	Este sector muestra cantos de cuarcita de tamaño medio (0,50x 0,35 metros). El estado de conservación es pésimo pese a haber sido acondicionado en tiempos recientes. Observamos una superficie terrera sobre la que se asienta el empedrado.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Al igual que en resto de viarios del concejo localizamos diversas losas transversales (0,15x0,35 metros) para desviar la escorrentía del agua.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro La Rebollada, Castro Peñas Altas, Castro de la Cogolla
	Medievales: Castillo de Camposagrado, Torre de Llaneces, Torre de Casa Lay
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro La Rebollada, Castro Peñas Altas,
	Medievales: Castillo de Camposagrado, Torre de Llaneces, Torre de Casa Lay

Desde Cavite creemos que el camino imita la Sm-3 hasta El Entrego a tan solo 1,5 kilómetros de distancia, pues no observamos ningún otro vial. Podría proseguir en línea recta hacia Ciaño ya en el concejo de Langreo. Sobre la tierra de Langreo se constata la mención en el siglo XI en relación con diversas concesiones que hace Alfonso VI a San Salvador de Oviedo en el año 1075 y también con el conocido pleito contra dicho monarca por parte de los infanzones de Langreo (García Larragueta, 1962: 22). Un siglo antes se cita Langreo en el año 1075 cuando los Infanzones del concejo reconocen pertenecer a la Iglesia de Oviedo (Miguel Vigil, 1889: 80).

En Ciaño se emplaza otra torre de control asociada al paso viario, la de La Quintana y Casa de Los Solís. Conjunto medieval integrado por una torre defensiva del siglo XIV y casa fundada en 1540 por el prior Solís. La torre de base circular está constituida por un cilindro de aproximadamente 9 metros de diámetro exterior y 13 metros de altura. Realizado con muros de mampostería se distribuye en el interior en tres plantas. La cubierta tiene forma cónica.

También aquí se erigió la iglesia de San Esteban a finales de siglo XIII, situada en medio de la carretera, posiblemente en relación con el paso viario y su peregrinaje a Santiago. Sabemos que en Ciaño existió una malatería cuyo edificio se conserva hoy día manteniendo el nombre de La Malatería (Barroso Villar, 1983: 627, 651).

Prosiguiendo la descripción viaria dirección Oeste en tierras langreanas, observamos que desde este concejo el vial se muestra muy alterado por la industrialización, no conservando evidencias del que fuera el más antiguo camino de esta zona. Bosquejamos un camino en función de otras evidencias histórico-arqueológicas asociables al que fuera el antiguo vial. Posiblemente la primitiva calzada se dirigiera hacia Sama donde se conserva el castro Picu Castiello, en un espolón en la zona de Pumarín. Se emplaza a más de 300 metros de altura y posee control visual del valle del Nalón. Muestra tres aros concéntricos con sus taludes. En el sector Sur-oriental se observan restos de la muralla realizada con grandes sillares de arenisca, sobre una base de pizarra. Las reducidas dimensiones del recinto no concuerdan con las características clave de los recintos castreños, por lo que su cronología a día de hoy es imprecisa. Autores como A. Fanjul Peraza y L. Menéndez Bueyes atribuyen su ocupación a siglos medievales (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2004: 109-110).

Señalan las fuentes medievales que la calzada tomaba dirección a La Felguera cruzando en el entorno de Riaño el puente Turiellos o Oturiellos del que existe numerosa documentación histórica, aunque hoy día el que se conserva es

moderno¹³³. Este puente al igual que el citado puente del Arco de Laviana se ha propuesto como una construcción de los siglos XII- XIII, asociado a la creación y desarrollo de las polas en la zona (Barroso Villar, 1983: 647-648). Hubo de ser relevante este puente pues así se menciona en la Junta General del Principado, donde en un escrito leemos como se potenciaba en el año 1645 la reparación por considerarse este acceso uno de los principales a la región¹³⁴.

Se erigió en Langreo en el lugar de San Martín de Riaño, el castro del Castiello de la Riorda sobre un promontorio a más de 200 metros. Presenta una forma elíptica, conservando el interior los restos de un pozo. Se observan varios pozos de saqueo en su interior y también restos de hierro trabajado, quizá asociado a este emplazamiento. Presenta buen control visual sobre la vega de la Riorda y el valle del Nalón (Fanjul Peraza, 2004: 114).

Creemos que el camino más óptimo dirección Oviedo pudo realizarse por el conocido “*Camino de los peregrinos*” por La Parazana. La primera referencia escrita de esta zona es del siglo X. En el año 905 y posteriormente en el año 921 se alude a la .-“*iglesia de Sancti Martini de Siero*”, como donación del Rey Ordoño II a la Catedral de Oviedo (Fernández Conde, 1971: 30).

En La Parazana existía una antigua malatería que confirmaría el tránsito de viajeros en esta zona asociada al paso de esta ruta al menos durante la Edad Media. Malatería ya conocida al menos desde 1266 y en uso hasta 1778. No fue éste el



Fig. 245. Vista del Camino de los peregrinos desde el Castillo de Tiñana (en primer plano).

¹³³.- “... de la parte debaxo el camino que va para La Felguera, que va para la iglesia e de la una fuente del Camino Françés, e de otra frontera el Camino Françés que va por de la puente de Turiellos por la dicha Vega a la iglesia de Santa Olalla”. (Fernández Conde, 1993. 236).

¹³⁴ A.G.A.P.A. fol. 44: .-“...via de entrada del Principado”.

único establecimiento hospitalario que hubo en el concejo pues se conoce además la existencia de una malatería en Marcenado desde el año 1274 (una de las primeras fundadas en Asturias) (Tolívar Faes, 1966: 157-160; Pérez-Castro Pérez, 2012: 680).

Unos 900 metros al Oeste de La Paranzana, a menos de 300 metros al Norte de dicho camino de peregrinaje se enclavó el castro Castiello de Tiñana. Este enclave fue catalogado como castro en 1957. Su forma alargada con 139 metros de longitud y 94 metros de anchura facilitó las labores defensivas, pues al cortar con dos fosos parte de la prolongación del promontorio, éste queda totalmente cortado de la sierra de la que procede, y desde donde el acceso era más fácil. Últimos hallazgos cerámicos de *terra sigillata hispánica* tardía fechan este enclave en los siglos III-V, bautizándolo como un primitivo castillo vinculado con el poblamiento romano de la zona, tanto por su ubicación general de control, como por su situación concreta (Menéndez Bueyes *et al.*, en imprenta).

Parece factible que pudiese proseguir por Veneros y bordear el pico Grandota por un camino terrero sin grandes pendientes y un ancho de 1,8-2,4 metros, sin mayor acondicionamiento.

Tras recorrer unos 300 metros por la carretera local, una vez dejado a tras el pico Grandota, retomamos este camino “religioso” (que se dirigía hacia el cercano pueblo de Covadonga), donde enlazamos con la AS-242 a Los Arenales y La Manjoya, buscando así la unión con la vía que hacia el Sur proseguiría de tierras leonesas conocida como vía de la Carisa; mientras, que dirección Norte conduciría hasta Lugo de Llanera. Creemos que esta unión se producía en algún punto al Norte de la zona de Olloniego. Estratégica posición cobraría de este modo el ya mencionado castillo de Tudela¹³⁵, con visibilidad sobre el Nalón y el sector de este nudo viario.

Ramales

IX.1 Ramal de Campo Caso a Infiesto

¹³⁵ Sobre el castillo de Tudela remitimos a este capítulo, la vía de la Carisa, pp.407-408.

Existe un ramal de Caso a Villaviciosa pasando por Infiesto denominado el “Camino Real de Infiesto”. Este paso como ya hemos indicado al inicio de la descripción viaria desde el puerto de Tarna, fue estudiado de forma inédita por G. Mañana Vázquez, realizando un estudio histórico y paisajístico de la vía (Mañana Vázquez, 1997).

Este itinerario norteño se bifurcaría de la vía principal ya descrita, en el entono de Orlé. Es aquí donde en el medievo se localizaba la malatería de Moñu, citada en el año 1289 y de la que se conserva el antiguo edificio no lejos del pueblo, por tanto, bien posicionada en relación con la ruta. En el siglo XVIII se documenta un alberge en el lugar de La Llinar, zona también próxima al trazado pero más al Norte (Mañana Vázquez, 1977: 264; Anes Fernández, 2000: 169)¹³⁶.

El cartógrafo T. López de Vargas describe en 1777 el paso de Tarna a Infiesto como una de las 23 comunicaciones que, en aquellas fechas eran barrera entre Asturias y León: .- “ ... *no se puede andar a caballo cómodamente más que por la nueva carretera que vine desde la villa de Infiesto, capital de Piloña, confinante por el norte, uy asa por el medio a lo mejor de este a Castilla, que confina como entre levante y mediodía* ”¹³⁷.

En 1759 un peregrino hacia Covadonga describe el trazado de este Camino Real : .- “ *se comienza un amplio camino, muy antiguo, que buscando las alturas pasa cerca de la iglesia parroquia de San Xuan de Berbio, de donde depende el Infiesto, pasa por El Otero, sigue subiendo a Lozana y buscando las cumbres, para por la parroquia de Sellón, Venta Friero, que ya está en el concexo de Caso.....* ”¹³⁸.



Fig. 246. Camino empedrado dirección a Bueres

¹³⁶ Remitimos a las citas 126 y 127 de este capítulo. p. 489.

¹³⁷ B.N. Respuestas al interrogatorio de Tomás López de Vargas .- Manuscrito 7295.

En nuestra prospección llegamos hasta este sector por la carretera local AS-254, no apreciando ningún resto visible de otro posible camino. Esta carretera angosta nos dirige a Bueres. Es en el KM.27 de esta carretera, a mitad de camino dirección al collado de Arnicio, donde aparece un tramo de calzada antigua, los escasos restos conservados son piedras de pequeño y mediano tamaño que se dejan entrever bajo una capa de grava, que acondiciona la vía desde fechas recientes. Sabemos que hace años se conservaba el empedrado original, recientemente oculto con grava y asfalto.

ZONA	El Praón hacia Collado de Arnicio 930-950 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,2- 1,9 metros.
	Largo: 200 metros
DESCRIPCIÓN	Vía de menos de 2 metros que se estrecha hasta 1 metros. Observamos la ladera trabajada en la propia roca, permitiendo una vía no muy ancha. El paso del tiempo muestra desprendimientos rocosos que se muestran en la superficie propia de la vía y que no formarían parte del primitivo en losado. La vía circula paralela en una cota superior a la carretera.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Muros laterales rocosos trabajados. Caja horadada en la propia roca a ambos lados.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales: Malatería El Moñu, Fortificación Peña Castiello, albergue La Llinar
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

En el Collao de Arnicio se accede por la carretera local que conduce posteriormente dirección Noroeste a La Marea. La ruta primitiva toma cruzándose con el ramal de la calzada a Ponga.

Se inicia el camino conocido como “Calzada del Sellón”, por la Sierra del Frieru desde donde



Fig. 247. Vista dela Sierra el Frieru y las huellas de la antigua calzada en el concejo de Caso.

¹³⁸ Escrito por el peregrino Cipriano González Santirso en el año 1758. (Martínez Hombre, 1956: 63).

entroncamos en el pueblo homónimo, donde se emplazaba una alberguería que daba asistencia a los viajeros.

Parece que el origen de esta edificación era proteger a los viajeros de los ladrones. Sería este un motivo de peso para habilitar el hospital que protegería los peregrinos, justo donde el Camino Real confluía en Infiesto con la vía que se dirigía de Llanes a Oviedo (Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Rúa, 1949: 537; Bellmunt Traver, Canella Secades, 1971: 385). Parece que dicha alberguería de Friero pasa al recuerdo, junto a la iglesia de mismo nombre, cuando a finales del siglo XIX la carretera de Infiesto a Campo caso cobra protagonismo¹³⁹.

Al Norte de Les Campes (siguiente punto del paso del vial), se conserva la citada iglesia de Santa María de Friero que se recoge el Inventario de parroquias desde el siglo XIV, así como una venta hoy día en ruinas (Fernández Conde, 1987: 139).

Tras faldear la ladera occidental de la sierra y cruzar la Campera Gamonéu se llegaba a la citada alberguería de La Llinar en sus ruinas hoy día, fue construida por el cura de Tozo en 1766 cuando se trasladó la iglesia de Friero al Tozu (Mañana Vázquez, 1997: 264)¹⁴⁰.



Fig. 248 . Calzada al paso del Pico Cogoyu

¹³⁹ A.A.C. Actas, libro 5 bis, fols. 17-18 .-“...alberguería de Friero... ha perdido por completo el carácter de tal y el objeto de su constitución y fundación”.

¹⁴⁰ A.H.P. Protocolos de Caso. Caja 1091, año 1766.



Fig. 249. Contrafuertes de la vía a su paso por La Bobia

La calzada se adapta a la ladera de la sierra dibujándose un aspecto terrero con restos de enlosado en sectores puntuales como son en Pandoles a San Vicente, una vez pasada la Collada Llamosa a 805 metros de altitud, en El Sellón. Es en Pandoles donde destaca al pie del camino una construcción hoy día cuadra, antiguamente una venta, que atendía el fluido tránsito a cuenta del cercano monasterio de San Vicente de Berbio que desde el año 1099 estará bajo el control del monasterio de Eslonza (Vignau y Ballester, 1885:13).



Fig. 250. Bloques laterales a modo de talud visibles a lo largo de la ruta

En El Sellón se documenta la iglesia de San Lorenzo de Sellón, ya citada en el año 1385 y de la que solo quedan las ruinas de su edificación (Madóz Ibáñez, 1984: 203).

Atravesaba al concejo de Infiesto prosiguiendo el camino que bordeaba la cara Oeste de la Peña la Viña hacia Pandoles y San Vicente. Es en este sector donde

se conservan restos del enlosado, al pasar el caserío Pandoles. La ruta de aproximadamente 10 kilómetros debió estar enlosada en su totalidad, pues son restos muy dispersos los que recuerdan su posible enlosado. La vía se encaja en la pared de la ladera siendo necesario horadar y perforar la roca en ocasiones como es el caso del paso por le Xerru Forcao, en el Canalón. Aquí se atraviesan dos acantilados rocosos a modo de trinchera. Este corte de la ladera rocosa es típico de los diseños romanos; un caso de mayor dimensión constructiva es el conservado en la trinchera de Calahorra a Pamplona, un entalle de mucha longitud y buena conservación por no usarse desde décadas. Aunque la más espectacular trinchera de 7 metros del El Portillo, en la vía de Italia a Hispania entre Mallén y Castante en Aragón. Otro trabajo de cantería menos colosal es en Cerezo de Riotrón en Burgos, por citar algunos ejemplos de los numerosos casos peninsulares que se han recogido en este trabajo de perforación a favor de un trazado más lineal. En el caso de Italia llama la atención dado su ancho (por el que hoy pasa la carretera), la trinchera rocosa tallada en la vía Consular Campana, entre Capua y Puzol (Moreno Gallo, 2004c: 77, 83-85).

A lo largo de todo el trayecto se observa perfectamente el trazado de su caja. Su estilo constructivo se adapta a la ladera y se realizan obras de adaptación a la orografía, contención de pendientes y enlosados. Ello nos recuerda al modelo de la vía del puerto Cereizales en su paso por la Sierra La Manteca.



Fig. 251. Horcada en el Xerru Forcau

ZONA	Calzada del Sellón 1050-1100 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,6- 2,8 metros.
	Largo: 9,5 Kilómetros
DESCRIPCIÓN	Vía trazada en la ladera con una caja marcada en todo el trayecto. El ancho es similar en toda la ruta entre 1,6-2,8 metros. El camino muestra restos de enlosado de forma muy dispersa e intermitente que hacen pensar que en su mayor parte estaría enlosado. Empedrado de tamaño medio y regular (0,20x 0,35 metros) en la zona de Pendoles. Calzada uniforme con sujeción lateral formada por chapa cuñas de mayor tamaño que observamos a lo largo de gran parte del recorrido. Piedra rectangular (0,60x 0,40 metros), de modo uniforme, similar al sector de La Espesura hacia Los Quintos (San Martín del Rey Aurelio).
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	En el canalón de La Bobia se conserva en buen estado un muro lateral a modo de contención con la pared vertical rocosa. Se formó por piedra caliza montada en hueso con aspecto rectangular y uniforme. Alcanza 1,2 metros de altura y se conservan unos 25 metros de forma continua. También observamos en el sector de la vía próximo a la lardera vertical, bloques de tamaño grande (0,60x 0,40 metros) a modo de taludes de sujeción viarios similares a los documentados en el sector de Anzó.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos :
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales: Albergue La Llinar, Malatería El Moñu,
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

La ruta deja a su paso la reconstruida iglesia de San Juan de Berbio, fundación de Alfonso V en el año 1099 (momento que la dona al Monasterio de San Pedro de Eslonza) (V.V.A.A., 1885: 400). El camino parece se dirigía atravesando el río Piloña por un puente de piedra (solo conservado en fotografías), destruido en Guerra Civil, para continuar a Infiesto.



Fig. 252. La vía principal del Puerto de Tarna (azul) y los ramales del concejo de Caso. El Camino del Sellón (amarillo), ramal al Valle del Caleao (rojo), camino de los peregrinos (morado) y calzada de Llagú-Ovia (rosa). 513

IX.2 Ramal de la vía de las Peregrinaciones: La Olmedal- Espinareu hacia La Marea.

Desde el Picu Cogoyu se conserva la vía GR- 105 o “Camino de las Peregrinaciones” con dirección Este y Oeste. Este antiguo camino se ha convertido en una senda de montaña que en su mayor parte se muestra como un camino terrero con 3 metros de ancho.



Fig. 253. Restos de calzada en La Marea.

Dirección Oeste siguiendo el trazado de la GR-105 el camino pasa por La Parea el Aguila a Los Millares, dirigiéndose al Norte al Fresnedal y hacia el Oeste a La Marea. Es en este último lugar donde documentamos parte del primitivo camino empedrado.

ZONA	La Marea (Ramal Campo Caso- Infiesto) 400- 430 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,9- 2 metros.
	Largo: 3 metros
DESCRIPCIÓN	Este tramo viario carece de cajas laterales. Apenas se puede analizar dado el manto vegetal que la cubre, pero las escasas piedras que queda visibles muestran una forma rectangular y redondeada en su superficie (0,15x 0,25 metros), entre sí bastante regulares. Este tramo posee ligero desnivel que viene más marcado en su tramo anterior por la ladera de Canuyos.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Se intuyen un conjunto de bloques que pudieran haber formado parte de las sangraderas, cada 20 metros. Su estado de conservación muestra unas piedras descolocadas de su posición original y en otras ocasiones ocultos bajo la propia tierra.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente Marea (traza posiblemente moderna, hoy día con reciente cementación).
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Este camino nos conduce a cruzar la moderna carretera sobre el río Marea, hoy día se ve un puente de cemento que pudiera haber sido otrora de piedra o madera cuando esta vía estaba en uso.

Desde la zona del pico Cogoyo el camino terrero dirección Este cruzaba al concejo de Piloña pasando por la Ermita de San Lázaro hacia el Olmedal y El Espinaredo, descendiendo por una suave y marcada pista con abundante arbolado.

IX.3 Ramal del Valle de Caleao

Desde la zona de Felguerina hubo de existir una conexión hoy día fosilizada por el valle del río Caleao dirección Campo Caso y Tanes, tal y como indica P. Madoz Ibáñez. A su vez al Oeste creemos que estaría conectado con Caleao y su entorno hasta Sobrescobio. Como indicamos P. Madoz Ibáñez señala otro acceso al Este desde la zona de Caleao que conectaba con Felguerina y Sobrecastiello, es decir dirección Este: *.-“Los caminos que dirigen i Sobrescovio por el collado de horno, pasan del ayuntamiento por el collado de las Güeras, á Sobrecastiello por el de Ineos, y á Tañes por los Escorias de Cobaltos; todos muy estrechos y de difícil paso, especialmente en el invierno cuando el país se halla cubierto de nieve; también hay otro CAMINO carretil, construido por el vecindad 80 años ha, para ir á Castilla por el puerto de San Fursulo, el cual es frecuentado durante el estío por los arrieros de Labiana y Langreo”* (Madoz Ibáñez, 1845: 147-148).

Se conservan las huellas del vial terrero de 2 metros de ancho que permitía el tránsito hacia el valle del Caleao. Desde el entorno de Valdefaces por el collado del Horno. Se conserva un camino en una cota superior a la actual carretera local que comunicaba todo el valle hasta la



Fig. 254. Trazado del vial antiguo en el valle del Caleao

Vega de Isorno. Tras pasar el valle podría tomar dirección el valle del río Alba por el difícil paso del Xerru Tendillanes. Aunque parece claro el que el trazado más cómodo y fácil era el que tomaba dirección Norte por el valle del río Caleao, es decir que se accedía en ambas direcciones del valle por el mismo camino del Caleao, pues parece era el más cómodo en función de la orografía de entorno que el que hacia el Oeste se adentra en Sobrescobio.

IX.4 Calzada de Nieves a la Felguerina

Desde el collado de Arnicio existía otro acceso antiguo dirección Este hacia Ponga, bifurcándose del que al Norte se dirigía a Infiesto. Este camino es más conocido como la “Calzada de Llagú- Ovia a La Felguerina”.

A un kilómetro al Este del pueblo de Bueres por donde pasa el camino Caso- Infiesto, se emplaza Nieves. Desde este pueblo nace un ramal en ascenso por La Texera y La Sierra, con una pista asfaltada en el 2008 y antiguamente enlosada tal y como recuerda la gente local. Se documenta el fluido tráfico que se localizaba en el pueblo de Bueres¹⁴¹.

Desde La Texera el acceso es terrero de aproximadamente 2- 2,4 metros de ancho, pasaba por el significativo lugar de Les Calzaes en dirección Llagú Ovia. Es un camino en ascenso constante hoy día convertido en pista de montaña hasta Ovia, con una pendiente másima de un 6%. El itinerario asciende en zigzag las laderas del Picu Entrambos Llagos. El recurso de los zigzag para suavizar las marcadas pendientes, es una técnica muy utilizado desde tiempos romanos y, que en el caso de Asturias localizamos en muchas rutas de montaña así diseñadas, como por ejemplo en el tramo de descenso



Fig. 255. Calzada de Llagú-Ovia

¹⁴¹ A.H.P. Protocolo de Caso . Caja 190 del año 1755.

de Les Calzaes desde el puerto de San Isidro, el ascenso por el puerto del Palo en la vía de Lugo de Llanera a Lugo o los zigzags del Alto del Ortigueiro en la vía de los Picos de Europa.

Esta pista termina y entronca con un camino más estrecho que es el recorrido que conserva restos de fábrica antigua. Desde Llagú- Ovia hasta cerca de la Felguerina, durante algo más de un kilómetro, conserva un empedrado en buen estado. Este vial pasa por Braña Nueva en una cota constante de 1100 metros para adentrarse a Los Moñacos en dirección al concejo de Ponga.

ZONA	Llagú – Ovia 1100 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2- 2,5 metros.
	Largo: un kilómetro
DESCRIPCIÓN	Tramo empedrado en muy buen estado de conservación. Carece de caja o sangraderas al ser un trayecto llano. Se compone por piedras de tamaño medio muy regulares (0,20x 0,25 metros) que disponen en un ancho de 2,5 metros. Parece claro que la vía tenía mayor anchura hoy día oculto bajo un conjunto arbustivo que jalona ambos lados de la vía. Las piedras se posicionan de forma regular entre una superficie terrera, quedando un pavimento muy plano y menos abombado como en otras vías de la región. Su aspecto es más “perfecto” que el de otros grandes tramos enlosados de la región como pueda ser el de las Foces del Pino en la vía del Puerto de Vegarada o el tramo del Puerto Ventana, dirección a Pedroveya.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Para cintar la caja viaria se colocan grandes bloques pétreos (0,60x 0,50 metros) a modo de talud, que delimitan la vía en gran parte de su trazado, similares a los localizados en la vía del Puerto de Tarna en el tramo de Rioseco a Anzo.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos :
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

IX. 5 Ramal por la Sierra de la Espina

Desde la zona de La Espesura a donde llegamos tras cruzar el pico Cuervo (en el límite entre Pola de Laviana y San Martín del Rey Aurelio), hemos propuesto el acceso de la vía principal de Tarna hacia el Norte por el conocido camino de Los Quintos a Las Tercias. Este camino que describimos parece ser una opción viaria por el Sur del concejo de San Martín del Rey Aurelio, conectando los pueblos enclavados en las laderas de la sierra de la Vara y sierra de la Espina. El camino

analizado es paralelo al que hoy día conecta los pueblos por la carretera Sm- 2 y Sm-3.

Desde La Espesura hacia el Oeste el camino enlosado conduce a la zona Norte del Pueblo de La Cerezal por la zona que lleva el mismo nombre que el arroyo que atravesamos, El Reguero. Este tramo es continuación del ya descrito anteriormente en la Sm-2. La zona más cercana a la población



Fig. 256. Vista de la vía cerca de La Espesura

de La Cerezal se encuentra un vial más deteriorado, conservándose solamente empedrado de forma aislada en el sector central de la vía.

Creemos que hubo de dirigirse a algún punto al Oeste cerca de La Estaca para cruzar el Río Santa Bárbara, pues cerca del Praón, nuevamente recuperamos un tramo antiguo por el Camino de Labayos. Prosiguiendo la vía dirección Norte, posiblemente se cruzaba con la ruta principal al Oeste hacia Tetuán, mientras que esta de Labayos tomaba dirección Norte. Es una senda empedrada que asciende hasta la ladera que bordea el montículo Las Cruces, La Cabañona, El Caleyo y Labayos, aunque en ese lugar desaparece y no sabemos si prosigue hasta Sotrandio. Se compone de cantos medianos de cuarcita y arenisca de 0,15x 0,30 metros. Los tramos empedrados son dos, uno de 400 metros y otro de 300



Fig. 257. Calzada al Norte de Labayos

metros en un estado no muy óptimo, ambos de 1,8 y 2 metros de ancho respectivamente.

Cruzado el río Nalón conectaba con el “Camino de San Frechoso a Sampedro,” al Norte de San Martín y alejado del trazado principal. En el entorno de Madroñero localizamos un paso que se dirige asfaltado hasta la salida El Carbo, en donde se conserva un tramo empedrado dirección Sotrandio. Observamos unas losas de 0,30x 0,15 metros, que componen un ancho de vía de 2 metros, con un estado de conservación malo. No se ve ningún acondicionamiento destacable en este vial, parece ser de uso local entre dichos núcleos.

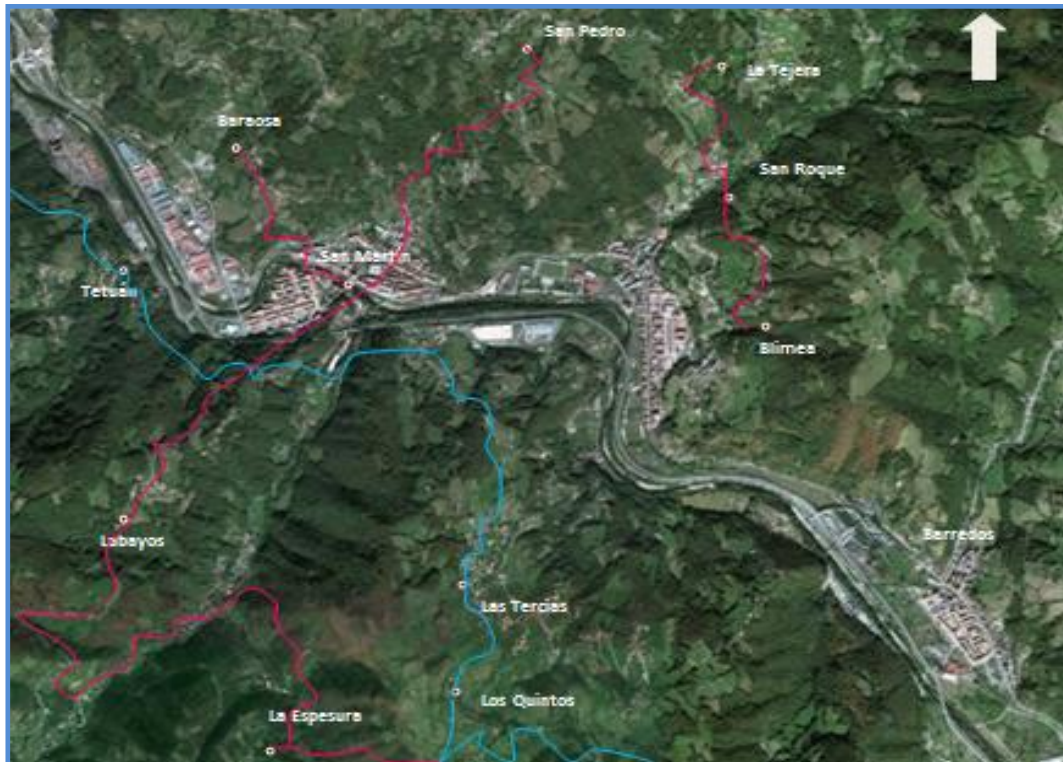


Fig. 258. Principales ramales de San Martín del Rey Aurelio (rosa) conectados con la vía principal del Nalón o Puerto de Tarna (azul).

IX. 6 Ramal del Camino Real de Blimea de San Roque a la Tejera

Desde Blimea un camino terrero de 1,8 metros de ancho conduce a “San Roque y La Tejera” dirección Norte. En la zona de Blimea ya hemos citado el

hallazgo de un epígrafe fechado en el siglo IX, conocido como “Casa el Bravial” (López Blanco, 1984a: 17-19, 21), así como en cercano emplazamiento del castro Peñas Altas, en La Bobia.

A este camino se atribuyen cronologías medievales y se asocia con las citadas inscripciones, así como con la torre Bajo- medieval de La Cabezada. Dicha torre se asocia a las centurias medievales y junto a ella se localiza el hallazgo de conjunto de tumbas (López Blanco, 1984b).

Este tramo posee 2 kilómetros de largo y unos 3 metros de ancho llegando a estrecharse en los pasos más difíciles a 1, 5 metros. Está formado por areniscas planas con otras en chapa cuña, que permiten salvar los bruscos desniveles, aunque reafirmados con asfalto. Se documentan a su paso dos fuentes de piedra de aspecto antiguo, aunque de imprecisa cronología. Posiblemente el origen viario se pudiera remontar a época medieval al igual que la mayoría de ramales secundarios del concejo.

IX. 7 Ramal de San Martín a Baraosa

Entre los tramos empedrados que hemos analizado en el concejo de San Martín del Rey Aurelio citamos otro más, en este caso el de “San Martín a Baraosa” (a 10 metros de la iglesia de San Martín). Posee sólo 300 metros de longitud y se compone por piedras planas de arenisca de entre 0,10 x 0,15 metros, que forman un ancho de vía de 1,9 metros circulando a unos 5 metros paralelo al río. Si tenemos en cuenta que la iglesia tiene restos románicos y las citas medievales mencionan el núcleo de Baraosa, quizá este camino pudiera remontarse a fases Tardo- antiguas (Valverde, 2010; 465). La conservación es irregular pues existen parches de cemento cerca de ambas poblaciones. Sobre este tramo, indicar que no creemos que forme parte de la ruta principal que venimos describiendo en estas páginas, pues estos 300 metros, tienen una dirección Norte- Sur que cruza con el eje Oeste- Este de la ruta

principal que aquí describimos, es decir la vía del puerto de Tarna dirección Lugo de Llanera.

IX. 8 Ramal de Cocañín a Candanal

Otro ramal de la zona más norteña del concejo de San Martín del Rey Aurelio es que le comunicaba El Candanal hacia Corveró (Cocañín), donde en la zona del Candanal se localizó una teja decorada de posible cronología romana, aunque sin confirmar hasta la fecha (Adán Álvarez, 1995a: 222).

El sector empedrado está dividido en dos tramos, uno de 30 metros y otro más al Norte del anterior de 350 metros. El más cercano a El Candanal (el primero), muestra unas piedras de tamaño mediano (0,25x 0,30 metros) en un ancho viario de 1,8 metros. La pendiente de casi un 3% se combate con losas en chapa cuña. El segundo tramo de menor longitud conduce cerca del El Corveró con una morfología similar al tramo anterior, es decir podría haber estado todo el trayecto enlosado. Desconocemos por qué punto geográfico conectaba este ramal con otros accesos de la zona o con la vía principal descrita en estas páginas, en el entorno de Sotroñido. Indicamos un estado de conservación pésimo, dado el paso diario agropecuario entre ambas localidades.

X.- La Vía de los Picos de Europa: Desde el Este de Sotres hasta Lugo de Llanera

Introducción

La denominada calzada de los Picos de Europa fue la antigua vía de comunicación entre el territorio asturiano y la cántabra en la comarca de Liébana. Queda constancia de que los romanos la acondicionaron con fines de conquista militar al final de las Guerras Cántabras (Martínez Pereda, 1989: 15-66). Se cree que era éste era un ramal de la vía *Legio VII “Portus Blendium”*. J. Delgado Úbeda estudia a principios del siglo XX esta calzada atribuyéndole un origen romano en función de su localización en el escenario de las Guerras Cántabras¹⁴² y la relación de la explotación de minerales de Portudela (Delgado Úbeda, 1922: 32-35).

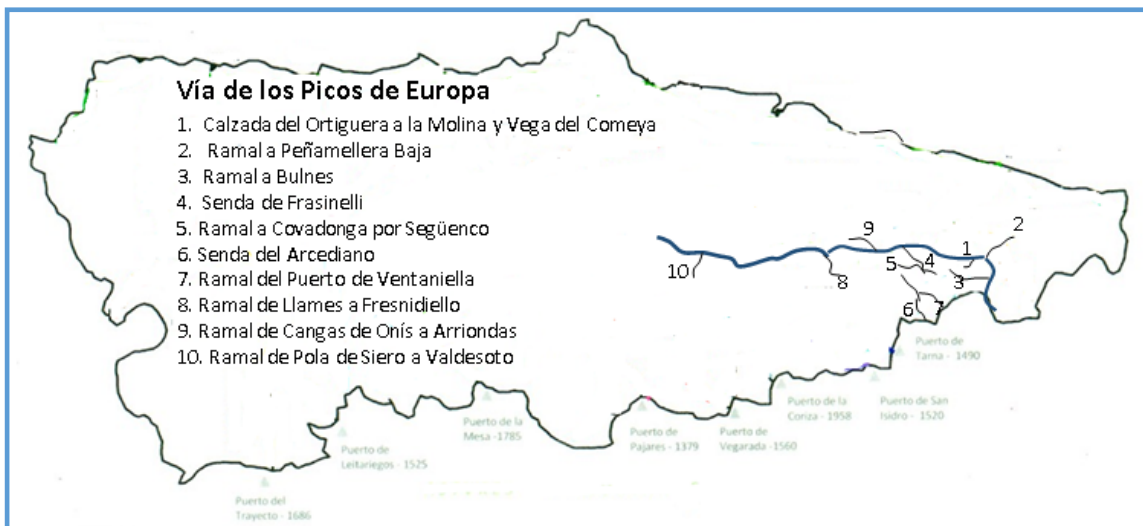


Fig. 259. Trazado de la calzada de los Picos de Europa con los ramales estudiados

¹⁴² “... Calzada romana desde Llanes: entraba por el Alto el Ortiguero al concejo de Cabrales, de allí, en continuos zigzags, se elevaba entre el corazón de los Picos por los puertos de Caoro y Era, hacia Tielve y Sotres, remontaba el Duje superior, pasaba a la Llomba del Toro y a los puertos de Aliva, y descendía a Espinama, bifurcándose hacia Potes y Peñarrubia y a los puertos de Valdeón...” (Delgado Úbeda, 1922: 35).

C. Sánchez Albornoz indica que esta ruta fue recorrida por los vencidos de Covadonga en su huida hacia Liébana y Cosgaya (Sánchez Albornoz, 1972b). Más información sobre esta vía histórica la aporta H. Aymar D´Arlot¹⁴³, conde de Saint Saud, quien realiza varios estudios en 1922 de los viajes exploratorios realizados desde 1882 a 1922 por la zona. En su obra añade abundante cartografía, fotografía y grabados, así como dedica algunos capítulos a aspectos geográficos e históricos. Indica que es esta una vía romana que en Sotres atravesaba :- *“rocas domadas por los romanos”* y conduciría hacia puertos de Aliva y Remoña para pasar a Portilla de la Reina (Aymar d´Arlot, 1985; Aymar d´Arlot, Labrouche, 1894).

Otro personaje que transitó estos lugares fue el insigne G. M. Jovellanos y Ramírez. Describe con bastante detalle el camino que recorrió desde Llanes hasta Cangas de Onís, realizando una descripción del entonces en ruinas puente de Cangas de Onís (Jovellanos y Ramírez, 1953: 129-130).

También P. Madoz Ibáñez menciona el tramo inicial por Cabrales cómo un “camino de herradura”. Hace varias referencias a la vía e indica que : .- *“ los caminos que pasan por Arenas desde Onis a Liebana son muy medianos ”* (Madoz Ibáñez, 1984: 46, 230, 403).

Otros investigadores comparten la teoría de que este camino de los Picos de Europa, en función de su modelo de construcción, es atribuible a cronologías romanas al menos con este tramo inicial viario (Villar Ferrán, 1921; Guerra Díaz, 1913). También de principios del siglo XX han quedado escritas las citas de O. Bellmunt Traver y F. Canella Secades quienes indican el paso de la contienda romana por la zona y las huestes del pueblo-rey para dominar a astures y cántabros, quedando Cabrales como testigo de la calzada que desde Arenas sube a Caoro, por Sotres y Áliva hacia Valdeón en León o Liébana en Cantabria (Bellmunt Traver, Canella Secades, 1971:259).

¹⁴³ *“... Vegas de Sotres, “rocas domadas por los romanos”, me dijo Don Lino, lo que confirmaba mi suposición de una vía romana que viniendo de Cabrales se dirigía al Sur por los Puertos de Áliva y Remoña para pasar a Portilla de la Reina....”* (Aymar d´Arlot, 1985: 216).

Sector 1- Este de Sotres -Cangas de Onís

La ruta denominada camino de “allende” en contraposición al camino “de aquende o Camino del Duje” penetra en el concejo de Cabrales tras seguir el curso alto del río Duje con un rumbo Sur- Norte. Se cree que era este un ramal de la vía *Legio VII “Portus Blendium”*. Parece que dicha ruta podría ascender por Riaño hacia los puertos de Áliva. Esta pista terrera de 2 metros de ancho no presenta evidencias arqueológicas constructivas, pues el primitivo camino, se encuentra muy deteriorado por las explotaciones mineras que existieron en la zona en épocas recientes. Deja atrás Vegas de Sotres y la Vega de Fresnidiello hasta llegar a Invernales del Texu.

En los Invernales del Texu localizamos dos ramales, uno que se dirige por el Oeste a Bulnes, mientras que el que consideramos el principal continúa hacia Sotres. El camino a Sotres parece que hubo de cruzar la Riega del Robro, donde aún hoy día se conserva el puente del Texu, clasificado de traza romana y tristemente abandonado. Tiene una longitud de 10 metros y un ancho de 1,5 metros. Se realizó en mampostería de caliza y con un perfil alomado. La luz de arco de medio punto posee la boquilla realizada con dovelas regulares de tendencia rectangular. C. Fernández Casado considera posible una cronología romana para esta construcción, mientras que otros autores como X. F. García Cosío creen que se trate de un puente medieval (Fernández Casado, 1980; García Cosío, 2000: 926).

Creemos que la ruta bordeaba el pueblo de Sotres sin atravesarlo dada la dirección de la vía donde entroncaría con un pequeño puente ya desaparecido. Creemos posible que el trazado se dirigiera a Tielve, quedando a un lado la desviación a Tresviso para seguir el cauce del río Duje.

El sector más cercano al paso del pueblo de Sotres y su nexa a Tielve se encuentra asfaltado por lo que en ocasiones es difícil trazar con exactitud el punto exacto de la vía. Su trazado hubo de ser similar a la actual carretera que une ambos pueblos, por lo que quizá parece quedó sepultado bajo ésta. Debió ser simplemente un camino sencillo, una senda que sirvió de ruta alternativa al camino de “aquende” de montaña en las épocas invernales.

En Tielve se conserva un puente de posible traza romana (aunque algo modificado con el paso de los siglos), que nos ayuda a cruzar el río Duje. Es el puente daba acceso al *ramal de la Senda del Caoro*¹⁴⁴, desde Tielve a Poncebos y Camarmeña, es denominado por C. Fernández Ochoa, como el “camino del Duje” (Fernández Ochoa, 1982: 54).

Poncebos no existía en la Edad Antigua y lo único que si había en este lugar era un puente de tres arcos con el nombre de “puente de los cebos”, de donde tomó su nombre el pueblo. Lamentablemente, con la construcción de la central hidroeléctrica y el embalse destruyó dicha estructura. Sabemos de su existencia porque se conservan diversas fotografías del año 1915. Este puente servía, por tanto, para cruzar el río Duje por el ramal que comunicaba con la Calzada de Caoro. En la descripción de las montañas de los Picos de Europa por P. Pidal y Berlando Quirós y J. Fernández Zabala, indican que posiblemente el origen de este puente se remontara a una fase constructiva romana, aunque no aportan más detalles que así lo justifiquen (Pidal y Bernaldo Quirós, Fernández Zabala, 1918: 106).

Tras cruzar el puente es posible que la ruta nos condujera a San Pedro de Camarmeña, pueblo citado al menos desde el año 1831 en el Cartulario de Santo Toribio de Liébana. Así mismo se han conservado diversos códices en la iglesia de este pueblo donde se mencionaba su evolución histórica desde el siglo XII. Es en este pueblo es donde se cataloga la torre medieval de Camarmeña. Existe en la parte alta de citado lugar, estructuras que sugieren una planta circular asociadas a dicha torre medieval. Es un punto estratégico pues desde él se controla el inicio de Poncebos al camino de Bulnes y Sotres.

La ruta que provenía de Camarmeña parece que continuaba al Norte para pasar por el entorno de Mamunia y Poo, donde enlazaba con la vía principal de Corao que llevaba a Cangas de Onís. Además, se documenta en Mamunia un núcleo perteneciente a la Marquesa de Munia desde el siglo XVII y que se despoblaría cuando sus gentes se mudaran a Arenas a finales del siglo XIX.

¹⁴⁴ En Menéndez Granda, 2001. “Ficha N°101: La senda del Caoro”. *Carta arqueológica del Concejo de Cabrales*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

Hasta Poncebos el camino que nacía en Tielve conserva restos del viejo empedrado en tramos muy pequeños y aislados, ya que gran parte del camino está asfaltado. Tiene una anchura de 2 metros y discurre en ligero ascenso siempre paralelo al cauce del río Duje por el margen Sur del mismo.

ZONA	La Rumiada (Ramal Oeste desde Tielve) 850-350 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,9 metros.
	Largo: 5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Tramo con fuerte pendiente formado por tierra compacta que zigzaguea para suavizar el desnivel del 8 % hasta el puente de Poncebos.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Muros de contención en mampostería caliza en el tramo que circula por La Rumiada desde Tielve dirección Oeste hasta Poncebos. Son los muros de contención montados en mampostería caliza, con una altura de hasta 2 metros, que poseen gran similitud constructiva con los identificados en la Senda de Caoro o en el ramal que esta vía tiene desde el Puerto de Ventaniella a su paso por Santillanes.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente de Poncebos
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Torre de Camarmeña

Desde la Rumiada el camino progresivamente atravesaría por La Posa El Amilladoriu y llegaba al Collao Los Pozos en continuo ascenso para acceder a las majadas de Pertecéu. Poco creemos que se diseñó para pasar por el enclave de Tielve, pues cruzaría el río Duje por el puente de Saleras.

Este puente posee una calzada de 1,4 metros y unos pretiles de 0,4 metros. El suelo con empedrado de tamaño pequeño se halla en buenas condiciones. Parece claro que no es un puente romano, aunque su cronología medieval no está clara, en cuanto a si sea Alto o Bajo- medieval.

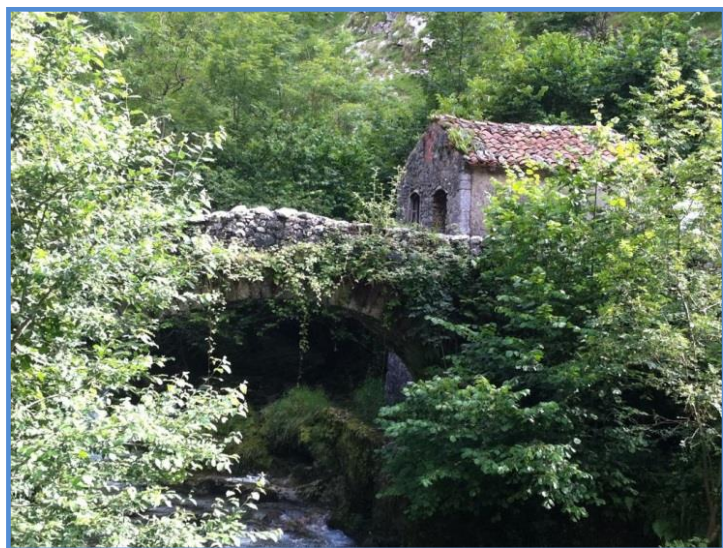


Fig. 260. Puente de Saleras, Sotres.

Se asocia el uso el mismo con el paso a los invernales de Calmor y La Corona (Quesada Alonso, 1993: 201-208).

De Tielve a Sotres existen grandes problemas de seguimiento debido a que se encuentra más de un kilómetro asfaltado y por tanto oculto bajo la carretera que transcurrimos perdemos el trazado. El vial antiguo hubo de comenzar a ganar altitud bajo La Peña el Teyedu a más de 800 metros de altura y desde aquí, creemos tomó rumbo Sur al Canal de La Vieya y la Boca Teyedu, girando al Este para llegar al núcleo de Sotres.

En Tielve podríamos enlazar con la ruta denominada *Senda del Caoro*, un tramo de los mejores conservados en Asturias. Esta ruta es citada varias veces en la obra de P. Madoz Ibáñez, donde es clasificada como un “camino de herradura”. Enlazaba Arenas de Cabrales con Liébana, ya en territorio cántabro a través de Portudela y Áliva (Madoz Ibáñez, 1984: 46, 230, 403).

En la ya mencionada obra de P. Pidal, Bernaldo Quirós y J. Fernández Zabala, se describe el paso por los puentes de Tielve y Sotres, para llegar a Arenas de Cabrales a través de la denominada “Calzada de Caorro”, de la cual el único dato relevante que aportan es que posee unas pendientes escabrosas (Pidal y Bernaldo Quirós, Fernández Zabala, 1918: 115).

Este camino también fue descrito en el año 1794 en la obra de “Respuestas al Interrogatorio de Tomás López de Vargas”. En él se menciona la calzada y se describe en esta misma dirección que nosotros lo hacemos:- *“baja a Arenas y se divide en dos brazos, el de la derecha para la provincia de Liébana y reinos de Castilla y en el punto X es la Calzada de Caoro, pasa por Sotres y Las Vegas y en la Cruz de Piedra Ley cruza en dicha provincia distante de la capital cuatro leguas...”*. También en esta obra se hace referencia al camino que comunicaba Arenas de Cabrales con el pueblo Norteño de Arangas:- *“... baja a Arenas y se divide en dos brazos...; el otro trazo desde Arenas sigue al lugar de Arangas y se entra en Peñamellera por el punto F distante de la capital cinco cuartos de legua...”*, asociando la antigüedad de esta ruta con los puentes romanos, aunque reformados de La Vidre, Puente Vieyu y el de Rodriguero. El topónimo que da nombre a esta ruta

“Caoro”, así como el pueblo de “Corao”, por el que más adelante transcurrirá, derivan del latín “*Caurus*”, es decir “viento del Noroeste” (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992).

Este tramo de “Caoro” se ha atribuido a un origen romano, no solo por su asociación con las ya citadas Guerras Cántabras, sino también por tener un trazado en altura, fuera de mano de núcleos de población, que ayudó a conservarse posiblemente en su versión original y también, su composición similar a otras calzadas romanas de la región. Además en el entorno de esta ruta diversos se asocian diversos elementos con cronologías romanas. Las piezas fechadas de período romano localizadas en el entorno de esta calzada son una moneda



Fig. 261. Detalle de la composición del sector de Caoro

correspondiente a un gran bronce de Marco Aurelio hallada en Bulnes, un dardo de hierro descubierto en la vega de Urriello y una lucerna localizada en las minas de Ortiguero. En Onís se asocian al trazado viario un elevado número de estelas funerarias romanas (Diego Santos, 1985:139-188).

Creemos que la ruta iniciaba su ascenso por la Majada del Tordín a 1100 metros de altitud hacia Entrejano por un camino de 2,5 metros de anchura, calzado a ambos lados por



Fig. 262. Zigzags de la calzada del Caoro. Imagen extraída de: <http://clubpenasarriba.blogspot.com.es/2010/10/calzada-de-caoru.html>

grande sillares rectangulares de aproximadamente 0,20 x 0,45 metros que formaban el *crepide* la ruta. Desde este punto podemos ver la Peña Maín y la pista que se dirige de Pandébano a Poncebos. Desde aquí creemos que el vial hubo de proseguir en ascenso continuo hasta los 1233 metros de altura, donde se ubica Posadoiro, cerca se encuentra la Fuente de Viña, dejando a un lado el collado Mojón y el Tordín.

Descubrimos una senda verde la cual pudo ser trazada sobre la antigua ruta. Ésta nos conduce por el Toyezu hasta el Cateyón de les Cuerres, donde se ha identificado en unas prospecciones un grupo de industria lítica de fases prehistóricas¹⁴⁵. En este punto proponemos la dirección Oeste para llegar a Les Cuerres y el Vao Cuerres. Uno de los usos atribuidos a esta calzada fue el facilitar el tránsito de materiales y personas de la zona minera más próxima.

Ya inmersos en los puertos de Arenas el camino se transforma a una senda de tierra apisonada y bastante estrecha, convirtiéndose en una ruta de 0,80 metros de ancho que nos dirige a la Vega de Carmelo (zona documentada como de riesgo arqueológico por la Consejería de Cultura de Asturias). Se analiza un canal de 2 metros de ancho con un pasillo excavado en

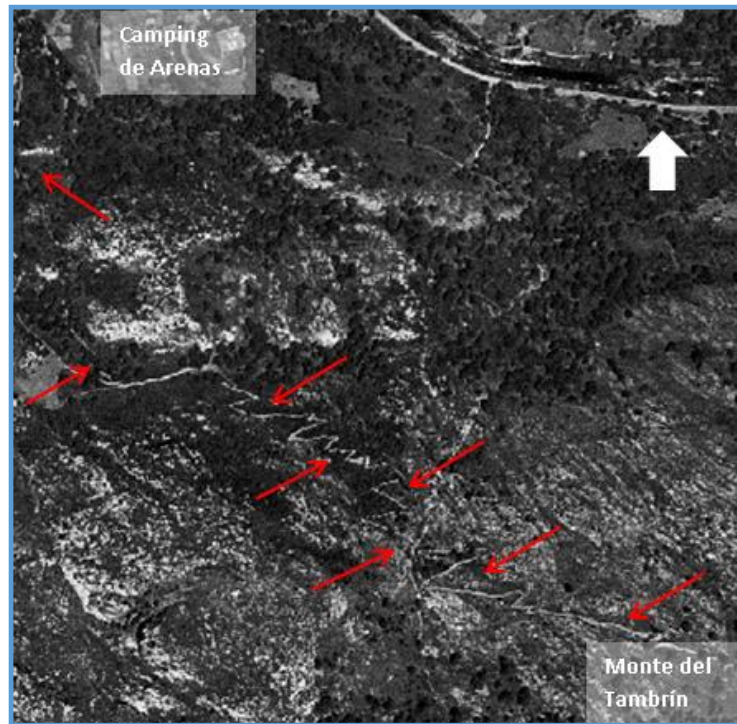


Fig. 263. Vista de la Senda del Caoro según vuelo Americano 1956-57, Serie B

una zanja para la instalación de un depósito de agua. No parece destinada al uso habitacional pero desconocemos su posible utilidad como su cronología. No

¹⁴⁵ En Menéndez Granda, 2001. “Ficha N° 97: La lasca del Vao les Cuerres”. *Carta arqueológica del Concejo de Cabrales*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

obstante, debemos indicar su proximidad a la Calzada del Caoro, pues se localiza en el amplio invernial al Sur del collado de Tambrín.

Una vez en la Vega de Carmelo la ruta se presenta en descenso en zigzags hasta La Poza y el Collau del Tambrín, para proseguir en una altitud de 900 metros de altura hasta el monte Boj. Es a partir de aquí donde encontramos los orígenes de esta calzada, con un camino empedrado dirección Oeste –Este.

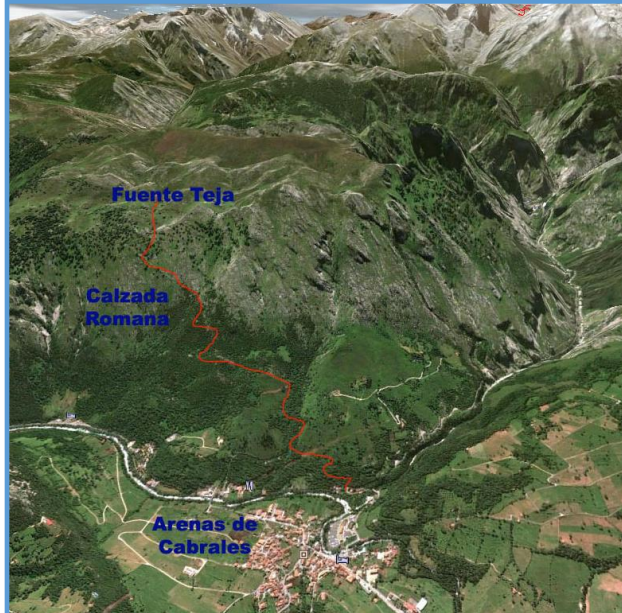


Fig. 264. Vista dirección Sur del trazado de la Senda del Caoro

Creemos que el camino hubo de pasar por la zona conocida como la Cruz de Pruvia,

pues es la dirección más correcta para proseguir hasta Arenas, y para ello primero pasaba por Humardo, donde aún perduran los mejores restos de *pavimentum*. Siguiendo las marcas rojas señaladas como acondicionamiento de la ruta turística, llegaremos sin pérdida a la Cruz de Pruvia, a 800 metros de altitud. Aquí existe un cruce y quizá este topónimo que hace referencia a una intersección viaria, el cruce de caminos que al Oeste Fuente Teja y al Este a Tambrín.

Por el ramal Este la vía comienza ahora un tímido descenso que nos conduce hasta el collado del Castiellu. Es un tramo empedrado que salva los desniveles gracias a muros de contención.

Este collado se sitúa hacia el Sur, anexo a un filón de calizas que recibe el nombre de El Castiello, aunque no hay asociado ningún elemento que dé origen a este topónimo. El ancho oscila entre los 1, 2 metros y 1,6 metros. Se forma por piedras de tamaño pequeño, compactas que hacen una superficie bastante uniforme ayudando a salvar con menor esfuerzo la constante pendiente.

Desde el collao del Castiellu a 400 metros de altura, el camino nos conduce en descenso por una vía de herradura de 2,2 metros aproximadamente que en algunos puntos supera los 3 metros de anchura. Es un desnivel en un entorno rocoso que se dibuja en un perfecto zigzags hacia el Cares, donde dirección Oeste encontramos un puente de un solo ojo y de posible restauración medieval (hoy día cubierto por abundante vegetación), que facilitaría el cruce del río Cares. Pese a que ha perdido sus características tipológicas originarias, existen diversas fuentes de los siglos XVIII- XX, que nos describen el puente en una de sus formas anteriores, aunque desconocemos si esa fuera la primitiva.

El puente del Cares aparece citado en el plano de jurisdicción de Cabrales de 1794: *.-“denominado de Cares, como el río”*. Varios autores coinciden en su origen romano y su asociación directa a la ruta del Caoro. G. Quesada Alonso apunta incluso que las medidas actuales del puente se exceden en las proporciones existentes de los puentes medievales, lo cual no hace sino corroborar el origen romano aunque con modificaciones siglos después (Quesada Alonso, 1993: 213-215).

El arco posee 13 metros de luz y se apoya sobre la roca caliza. Las hiladas de los sillares recorren todo el ancho de la bóveda y presenta un aparejo cuidado en el intradós. La fábrica original de su calzada tenía 3,6 metros de anchura: *.-“medida que sobrepasaba lo estudiado como habitual para puente medieval y podría ser un posible dato a favor para un origen romano del puente”* (Fernández Rodríguez, 1996: 62).

En Arenas de Cabrales el puente sobre el Ribeles en el centro de la localidad es citado en el diccionario de T. López. También se menciona en el mapa de Cabrales como puente de “piedra” del siglo XV en el Catalogo de Puentes anterior a 1936. Es un puente con arco de un solo vano, cimentado en afloramientos rocosos. El alzado debió ser alomado aunque actualmente la calzada está plana y asfaltada. La fábrica es de sillarejo y mampostería concretada con rellenos de hormigón. La vegetación está presente en el intradós de la bóveda mostrando anchos variables en los paramentos (Quesada Alonso, 1993: 216-217).

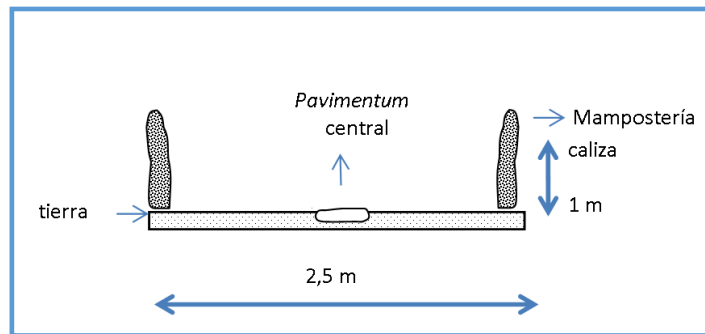
ZONA	Senda de Caoro 1000- 200 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 0,9- 2,5 metros.
	Largo: 6 kilómetros
DESCRIPCIÓN	<p>El primer tramo desde la Majada del Tordín 1100 metros, hacia Entrejano es un camino de 2,5 metros de anchura, calzado a ambos lados, por grande sillares rectangulares, de aproximadamente 0,20 x 0,45 metros, que forman una hilada delimitadora de la ruta. Este tramo el suave sin apenas desnivel.</p> <p>El segundo sector que inicia de la propia Senda de Caoro hasta el monte Boj es clasificado como un camino de herradura. Es una ruta empedrada de 0,9 metros de ancho con piedras uniformes y bien asentadas (0,15 x 0,25 metros), pese al paso del tiempo. No se muestra ningún tipo de preparación o acondicionamiento previo de la calzada, solamente la capa denominada <i>Summa Crusta</i>. Su estrechez impediría el paso de carros, y no se constatan marcas rodadas.</p> <p>Por el ramal Este, la vía muestra un marcado descenso que alcanza el 8,5%. Es un tramo empedrado que salva los desniveles gracias a muros de contención realizados en mampostería caliza montada a hueso y curvas marcadas que frenan la pendiente. El ancho oscila entre los 1, 2 metros y 1,6 metros. Se forma por piedras de tamaño pequeño, compactas que hacen una superficie bastante uniforme, y ayudan a salvar con menor esfuerzo la constante pendiente.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Se salvan los desniveles gracias a muros de contención realizados en mampostería caliza montada a hueso de 0, 7 metros de altura. La ruta salva varios quiebros rumbo Oeste-Este, para suavizar la pendiente.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Puente del Cares, puente sobre el Ribeles
	Medieval: Puente del Casaño
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales: Torre de Jaces
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Torre de Jaces

Es en Arenas de Cabrales finaliza la vía denominada como “Senda de Caoro” con un recorrido de 12 kilómetros desde Tielve. Aunque la calzada de la que forma parte (es decir la denominada Picos de Europa), prosigue dirección Oeste para comunicar esta zona con el centro de la región.

Al Noreste de Arenas se emplazó la torre de Jaces (hoy día convertida en un establo). Se construyó en el siglo XVI, perteneciendo a Diego de Noriega y posteriormente comprada por la familia de Mestas. Se cree que poseía unos pasadizos bajo sus cimientos que la comunicaba con la cueva de la Mora y de los Canes.

En la misma dirección saliendo del pueblo por el Noreste entroncamos con un camino Real a Peñamellera Baja. Esta ruta que describimos en páginas siguientes conducía desde Arenas al vecino pueblo de Arangas y la Sierra del Cuera.

La ruta dirección Poo discurre 400 metros al Sur de la moderna carretera, por el margen derecho del río. El antiguo vial conserva solo un pequeño tramo en Panderrises, con una anchura que oscila entre los 2,5 metros. Está limitado a ambos lados por cierres de los prados colindantes realizados en mampostería de calizas. El tramo en cuestión se encuentra cerca la capilla donde se observan escasos restos de empedrado irregular y pequeño de no más de 5 metros de largo, que dividen internamente el vial con una hilada de piedras. El primitivo camino nos lleva a penetrar en Poo pasando a los pies del Palacio de Cernuda. La transformación viaria del tramo que une ambas localidades se debe al resultado del acondicionamiento como camino de las parcelarias de Poo



(Camino Mayor, 1993: 10).

Fig. 265. Croquis de la composición viaria en Panderrises

En Poo se documenta el Torrejón de Arenas. Esta construcción posee un modelo constructivo similar a la Torre de Jaces, fechada en el siglo XV. Se construyó en una planta rectangular de tres pisos y cubierta a dos aguas. En 1990 se anexa una estructura moderna, modificando ciertas partes del modelo original.

A la entrada de Poo desde Arenas se conserva el puente Vieyu sobre el río Casaño. Este puente, aunque modificado, podría tener una cronología romana cuya estructura evolucionó durante el Medievo. Es un puente de



Fig. 266. Puente de Carreña, Arenas de Cabrales.

35 metros de longitud con un único vano semicircular de casi 13 metros. El intradós de la bóveda muestra sillares de caliza bien escuadrados de tamaño regular y de aparejo cuidado. Muestra muros de encauzamiento y tajamares adosados a su fábrica (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 49-55). Este puente para A. Quesada Alonso sería del siglo XVII (Quesada Alonso, 1993: 218-220).

A la salida de Poo el camino se convierte en la moderna AS-114, así pues proponemos que el camino pudiera haberse dirigido por el prado de San Miguel hasta la base de Peña Alba, donde se hallaron los restos de la estructura de un castillo de la Alta-Plena Edad Media. Esta fortificación muestra los cimientos de la edificación utilizada con seguridad para defender y proteger la calzada o posterior Camino Real. Entre las estructuras que lo componen se localiza una torre con muros de grosor de un metro. Esta antigua torre controlaba la geografía próxima y en especial del valle de Casaño. Se asocian dos cerámicas en el torreón que avalan su ocupación Pleno-medieval, lo cual descarta la tradición popular de un posible origen romano (Ruíz de la Peña Solar, 1995: 48-70).

Proseguimos la prospección por la carretera AS-114, pues no queda evidencia alguna de antiguos caminos en el entorno próximo, así pues parece antiguo y moderno vial estarían solapados. Esta moderna carretera nos conduce al núcleo de Carreña, pues gracias al puente allí conservado sabemos que la ruta hubo de diseñarse para cruzar el arroyo de la Ría. Este puente se conoce como el Puente el Conceyu. Aunque conocido como un puente romano, presenta características medievales sino modernas. Su bóveda de cañón tiene unos 9 metros y la altura máxima del



Fig. 267. Enlosado moderno dirección a Asiego.

puede ser de 7,5 metros. Tiene tres metros de ancho y su calzada sólo presenta escaso empedrado en la zona de clave. Los pretilos han sido intervenidos en fechas recientes (García Cosío, 2000: 238-239).

Desde Carreña el camino saldría del núcleo rural por la zona del Pamental para iniciar el ascenso hacia Asiego. La carretera moderna imita en su trazado el antiguo vial en una cota inferior. El inicio del vial se encuentra fuera de uso por lo que su reconocimiento es fácil, ya que se encuentra flanqueado a ambos lados por avellanos hasta el cruce moderno que conduce a Asiego. El camino es terrero, excepto en algún sector que ha sido acondicionado en fechas modernas con un enlosado de granito de gran tamaño. En algunos tramos camino y carretera se cruzan y el antiguo vial desaparece, lo cual interpretamos como una superposición con la moderna carretera que conduce al pueblo por el Arruiduyu, quedando a su paso el túmulo del Tárano y la iglesia de San Miguel.

El Tárano es un poblado prerromano que parece tener una posición estratégica en esta ruta, aunque no se ha confirmado su ocupación en épocas romanas. J. M. González y Fernández Valles lo incluye en el catálogo de castros asturianos (González y Fernández Valles, 1965). Sin embargo, posteriormente se descartó la ocupación castreña y los restos fueron identificados como una torre de cronología medieval (Fanjul Peraza, 2004: 110).

A la salida del pueblo observamos que el camino viejo se sustituye por la actual carretera local hasta la curva de Las Llambrosas donde el viejo vial parece reconocerse primero dirección Sur y luego Oeste, con una pista terrera de 2,10 metros de ancho de aspecto terrero. Esbozamos el trazado por Las Estazadas donde ya descendemos por un camino asfaltado hasta Las Jelgueras. El tramo que nos conduce al puente nuevo del Golondrón discurre por la carretera AS-114, la cual ha destruido por completo cualquier resto que pudiera existir de la ruta, pues no se ve visible otra posible ruta.

Como indicamos la carretera AS- 114 prácticamente aprovecha el antiguo vial pero queda en el paso viario dos puentes antiguos que se han de poner en relación con la antigua calzada, ambos sobre el río Casaño y en las cercanías de la

desembocadura con el Ricao. Por un lado el puente carretero de Berodia que sustituyo en su día al anterior de herradura que llevaba por nombre el puente de la Olla, el segundo a citar. Parece que éste último, el de la Olla está cortado por el estribo del puente de Berodia. Se considera que el de la Olla es más antiguo por la irregularidad de sus sillares, estrechez de su estructura y posteriormente ensanchado en toda su sección aunque sin ser considerada como un puente carretero. En una postal de los años 30 se muestra un arco ojival y un encimbrado de unas obras cuyo fin desconocemos. Sobre el citado puente de Berodia muestra una fábrica de mejor calidad, con uso de mortero combinado con mampostería caliza. También con un ojo ojival y de calzada más ancha que el de La Olla (Quesada Alonso, 1993: 223-225).

Desde citado puente de Berodia se conserva la huella de un vial fosilizado que en largos zigzags, asciende en una pendiente de un 1,5% hacia las cuevas de Covariellas y Covaciella hasta que se corta nuevamente por la AS- 114. El tramo hasta este lugar es una pista terrera de 1,9 metros de ancho, sin acondicionamiento de enlosado ni gravas. Tampoco observamos muros de contención pues la pendiente es suave. Posiblemente de uso carretero dado el ancho y los grandes curvas que suavizan el desnivel marcado.

Para llegar al Ortiguero creemos que la ruta se dirige por la carretera en zigzags pasando por la cueva de la Covaciella hacia la Llosa de Osil, donde se catalogan desde antiguo, explotaciones mineras. Este sendero es un camino carretero de 2 metros de ancho que poco después de pasar la iglesia de San Roque en la zona de Cabeza el Prau, vuelve a cruzarse con la AS-114 justo antes de acceder a dicha población.

En el cercano núcleo de Puertas se conserva una torre de vigilancia turriforme de probable cronología Bajo- medieval y planta cuadrangular. No se conserva en la actualidad huella topográfica alguna que denuncie la existencia de restos constructivos. Llama la atención la situación indicada de esta torre, al abrigo de la zona alta de Collanau, lo que reduce en gran medida su posición estratégica (Villar Ferrán, 1921: 158; Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 512).

En el Alto del Ortiguero la vía principal creemos que ha de conducir a Cangas de Onís siguiendo el curso del río Güeña. Este tramo de la vía de los Picos de Europa es apenas irreconocible hoy día. Consultando el vuelo Americano 1955-56 observamos un camino en desuso que se muestra paralelo por el margen izquierdo de la moderna carretera y conduce hasta Sanamosquitos, en el Sur de la Rebollada. Es en este punto dirección a Avín donde calzada y carretera se superponen.

A la entrada de Avín el camino pudo cruzar el río y atravesar el pueblo. En el centro del mismo se conservan los restos del Puente Campu, una construcción que salvaba el arroyo, ahora cegado, con un solo ojo y aparejo de calizo labrado posiblemente de época medieval. Al salir de Avín continuaremos el camino nuevamente por la carretera AS-114 en dirección a Benia de Onís.

El uso de este tramo de camino pudo estar vinculado con las minas del El Milagro en Avín y la Delfina en Hoyos de Alda, cerca del Alto de Ortiguero, en donde se sabe que había antiguas extracciones de cobre (Maya González, 2000: 92).

En el Concejo de Onís se han catalogado la mayor concentración de lápidas romanas conocidas en la región. Al menos 19 estelas ha sido reconocidas, de las cuales 6 de ellas estaban en Corao, otras 3 en Soto de Cangas de Onís, 2 en Coraín, una en Abamia, una en Villaverde, una en Llenín, una en Gamonedo, una en Labra, una en Villanueva y una en el propio Cangas de Onís. La característica común es que todas ellas han sido fechadas entre los siglos II- IV d. C. (Diego Santos, 1985: 139-188; Santos Yanguas, 2013: 105-125).

La estela de *Fusco Cabedo* localizada en Corao, es una lápida realizada sobre un canto rodado de superficie irregular. Interpretada como *M. Fuscus Cabedo* o *Cabedicum*. *Cabedus* es un nombre que no aparece atestiguado fuera de la Península Ibérica. *Ambatus*, que también se cita en la misma, lo encontramos en la Tarraconense, Bética, Lusitania así como en la inscripción de Liriezo en Cantabria.

La lápida funeraria de *Flao* en Zardón, se realizó en piedra arenisca y se asocia al culto de los dioses Manes. Fue donada por la esposa del difunto *Flao*,

Reburnina. Otra estela a los dioses Manes es la de *Elanus*, sobre canto rodado y similar a otras dos lápidas vadiniesneses; en este caso, Elano hijo de Aravo de los vadinieses. Tanto *Elanius* como *Aravus*, son nombres frecuentes en la epigrafía del Noroeste de España (Diego Santos, 1967:13-14).

Otra de las estelas localizadas en Corao es la estela de *Magnetia*, descubierta en Susierra, menciona a *Magnetia* fallecida con 20 años y 25 días. A Corao pertenece el fragmento hallado por Frasinelli donde en la primera línea se puede leer “...ivan”. Otra estela descubierta por Frasinelli pero este caso en Llenín, es la de *Domitio Flavio*.

En Coraín se documentó la estela de *Dovidena*. Realizada sobre el soporte típico de canto rodado. Se puede leer : -“*Severa lo erigió a su madre Dovidena*”. Existen dudas sobre su cronología exacta en cuanto a si se ha de fijar la era consular o no. Otra estela de Coraín dedicada a los dioses Manes es la estela de *Cantia*, realizada sobre canto rodado y dedicada por *Terentio* a su hija *Cantia* de 15 años.

En Labra se halló una estela ilegible que perteneció a la Colección Soto Cortés de Labra, pero no hay ningún dato de su procedencia. Como indicamos está totalmente ilegible y su aspecto visual es similar a la lápida de *Forniellu* de Ribadesella.

La estela de *Pentio Flavio* hace referencia a un vadiniense fallecido a los 30 años. Fue mandada construir por su padre para alabar sus méritos. Otro epígrafe que forma el conjunto de Onís es la de *Voccareca*. Es una laja que le falta el costado derecho y algo de la parte superior. La inscripción se enmarca hoy día en una casa. Este tipo de estela oikomorfa solamente aparece en la zona vadiniense. Otra pieza vadiniense es la que se refiere a *Anna Dovidena*. En el extremo superior se grabó una palma y su peculiaridad es que se lee de abajo arriba. Debemos también mencionar en Villaverde la estela de *Cassio* que es un monumento a *Cassio* de los *corovescos*, hijo de vadiniense.

En Santa Cruz se registran dos estelas de cronologías romanas. Por otro lado, en Abamia se descubrió la pieza de *Noreno*, realizada sobre un típico canto

rodado: .- “*A la memoria de Noreno, muerto a los 7 años*”. Se plasma una cruz y se asemeja bastante al grupo de inscripciones cristianas. La forma de *Norenus* no aparece atestiguada en ningún lugar de la Romania, por el contrario parece estar relacionada con el topónimo actual de Nora.

La estela de *Nigriano* se encontró en Villanueva. Existe diversidad de opiniones entre los investigadores a razón de si se refiere al pueblo Albión de Cangas de Onís, o lo que pudiera ser el nombre de *Alexi*, parecido a otros nombres en otras tumbas (Diego Santos, 1985: 174).

No observando evidencia arqueológica de la vía, planteamos el trazado que parece más óptimo en este tramo. Podría cruzar el pueblo de Avín y a continuación penetraba por el Este en el pueblo de Benia de Onís. Aquí a 7 kilómetros de Ortiguero reaparece lo que pudiera ser la primitiva ruta. Se observa una calzada terrera de 2,2 metros paralela a la actual carretera. Ésta en el centro del pueblo se adentra al Norte para acceder a una parcela privada que tomaría dirección al Este y que nos ha impedido en poder analizar el sector de acceso al pueblo.



Fig. 268. Enlosado en Benia de Onís.

El tramo público que es visible en el pueblo es una calzada con un eje central marcado por las propias piedras que forman parte de esta capa superior. Su

ubicación céntrica en el pueblo y su excelente estado de conservación hace pensar en acondicionamientos modernos. Al igual que ocurre con el puente, cuyo pretil ha desaparecido en favor de un paso hormigonado para el tránsito local. Esta calzada se orienta en dirección Oeste hacia puente sobre el río Piedrafita en la misma localidad. Este puente está restaurado, aunque mantiene las características de lo que fuera al menos una construcción medieval. Desafortunadamente para el estudio, ha perdido sus pretils siendo asfaltada su parte superior para facilitar el tránsito rodado de la zona.

ZONA	Benia de Onís 220 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3 metros. Largo: 200 metros
DESCRIPCIÓN	No sabemos en qué punto aparece la calzada por circular por una propiedad privada ni cuales sean sus características. El tramo visible muestra un eje central de piedras que organizan en dos mitades la vía. El tramo visible son 200 metros muestra encajada por los edificios asentados a los pies de la ruta. Su aspecto se asemeja al tramo conservado en la vía de la Costa en el pueblo de Nueva de Llanes. Esta calzada se orienta en dirección Oeste hacia puente sobre el río Piedrafita en la misma localidad. Las piedras encajadas entre sí con tierra, son cantos planos en superficie de aproximadamente 0,25x0,15 metros. El empedrado divisorio central tiene un tamaño ligeramente mayor de forma alargada que el resto de la superficie que forma la calzada. Se tiende a asociar a calzadas de cronologías medievales y modernas, aunque es cierto que quedan ejemplos de calzadas romanos que también utilizaban este diseño, como por ejemplo en la vía al puerto de Malaka eh la zona de Monda a Coín, o en la vía de Carteia a San Roque a su paso por Ubrique (Gonzálbes Cravioto, 1986: 139; Pérez Ordóñez, 2009: 109), o, en el caso del Alentejo portugués, la vía de Ourém a Mulher Morta (Saa, 1964: 196). Todas ellas con características constructivas similares entre sí, aunque en un estado de conservación peor que el caso de Benia de Onís.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval: Puente sobre el río Piedrafita
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Medievales:

Desde Benia de Onís (topónimo que algunos autores relaciona con Vanidia, capital de los vanidienses, pueblo que ocupaba la zona en la época romana, Cabal Rubiera, 1953: 324), creemos que la ruta se proseguiría dirección Oeste al enclave de Cangas de Onís. Para ello se dirigía a Mestas de Con siendo el único acceso la carretera AS-114.

Esta zona estaba comunicada con la vía ganadera que al sur se dirigía por Llano de Con a Gamonedo hasta la Huesera. Esta ruta pecuaria tendría asociados diversos hallazgos megalíticos y romanos que atestiguarían una cierta longevidad en su uso. Esto pudo determinar la génesis en su espacio de confluencia con el valle del Güeña de una aglomeración de cabañas o primitivo *vicus*, que constituiría el germen de la villa de Con en Alta Edad Media. La iglesia de San Pedro de Con (siglos XII-XIII) dominaba el primer tramo viario desde un altozano y controlaba el pueblo. La villa de Mestas será donada en el siglo XII al monasterio de San Pedro de Villanueva (Gutiérrez González, 2002: 41).

Al llegar a este enclave la calzada seguramente discurría por la hoy CO-6, que ha conservado un gran número de topónimos romanos. Así pues, nos conducía a Soto de la Ensertal y de aquí hasta Intrago, topónimo romano que hace referencia a “entrada” o paso por un camino. Posee el mismo origen que otros también hallados en la toponimia asturiana como Antrialgo, Entrialgo, Entralgo o Antrago.

En el Sur de este núcleo se conserva además un topónimo significativo para este estudio, La Calzadiella, la cual a su vez nos conduce por la CO-6 al núcleo de La Estrada, otro topónimo que se remonta también al período romano en la zona, pues deriva del latín “*estrata*”, referido a un camino mullido o empedrado. Desde La Estrada proseguimos al margen de la carretera AS-114 dirección Corao.

Otro lugar histórico catalogado en Corao es el yacimiento denominado La Cavada. Es un asentamiento calcolítico con fases prerromanas y romanas, asociado a la ruta de Abamia al Güeña, cuyo poblado adquiere un importante papel en la nueva articulación del territorio por parte de Roma. Las dataciones relativas se basan en los epígrafes *vadinienses* de los siglos II- III d. C. y el numerario Bajo- imperial, sustentan la idea de su continuidad Tardorromana alcanzando la Alta Edad Media. A este descubrimiento se ha de sumar las cinco estelas de Corao y dos de Coraín, así como la pieza de bronce de “Faustina joven” anteriormente descritas, junto con una sortija de bronce y un posible miliario que se conservó hasta el siglo XIV.

La riqueza epigráfica hallada en Corao y su relevante posición en el oriente asturiano como eje del paso de la ruta de los Picos de Europa y del ramal Sur

provenía de Camarmeña, hace plantear la posibilidad de que Corao fuera en el oriente una *civitas* o *vicus viarii*, asociada con la *civitas Vadinia* mencionada por C. Ptolomeo. Se han catalogado en la zona ocupaciones del Hierro y posteriormente romanas en las zonas de El Tárano y la ya citada La Cavada (Requejo Pagés, Gutiérrez González, 2009: 173-174; Ptolomeo, 1845: II:6, 50; Sastre Prats, 2002: 82-83).

Parece que en época romana se trataba de un enclave meramente rural, cuyo *status* se mantiene en la Edad Media. Tenemos constancia de la ocupación medieval de Corao. Se localizaron en la carretera que conduce a Onís varias construcciones y un conjunto cerámico que ha permitido datar la ocupación en torno al siglo VIII (Martínez Villa, Requejo Pagés, 1986: 333-346). Se sabe que en el siglo X se reorganiza el espacio feudal y se cree que en la zona de Corao existieron espacios alto-medievales domésticos- residenciales y edificios agropecuarios, quedando la zona ligada al castillo de Peña Manil (García Álvarez-Busto, Muñiz López, 2010: 384-386).

En camino desde Corao a Peña Manil se jalonaba con varios túmulos prehistóricos, epígrafes vadinienses y el citado castillo. Posiblemente pudo hallarse un miliario (desaparecido) a través de la collada de Zardón e Inxena (Fernández Ochoa, 1982: 54).

De esta manera la red viaria organiza la estructura territorial configurada y jerarquizada desde época antigua (Requejo Pagés, Gutiérrez González, 2009: 173-174). Esta vía que describimos Oeste – Este, a su vez contaba con ramales de montaña que describiremos en páginas siguientes.

En Corao planteamos el trazado que se retoma tras dejar atrás el bar del pueblo y cruzar la AS-114, pues es aquí donde localizamos un pequeño puente llamado de Tornamita, que hoy día está oculto bajo el cemento pero podría formar parte de la primitiva ruta. La calzada durante algo más de unos 1,3 kilómetros nos conduce a Celorio pegada al margen Norte del río Güeña. Este antiguo camino en su mayoría terrero, conserva restos del que pudo ser un *pavimentum*, siempre discurrendo paralelo al Güeña por su margen derecha.

Sabemos que a partir del siglo VIII se desarrolla un poblamiento rural concentrado desde el castillo de Peña Manil, por lo que es lógico pensar que este trazado fue muy transitado y debió acondicionarse seguramente con la evolución poblacional, aunque desconocemos cuando.

ZONA	Corao 98 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3 metros.
	Largo: 5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Se inicia el tramo de 5 kilómetros tras cruzar el puente de Tornamita, oculto por la maleza y la AS-114. Este antiguo camino de 3,2 metros de ancho conserva restos de empedrado, muy escaso en algunos puntos, formado por cantos rodados alineados de pequeño tamaño (0,10x 0,15 metros). Algunos de ellos dislocados de su posición originaria. El resto del firme es terrero y conserva marcas del tráfico rodado. Transcurre paralelo al río Güeña por su margen derecha. No se observa caja de la vía pero sí queda delimitado por los modernos lindes de las fincas anexas.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: La Cavada, El Tárano
	Medievales: Castillo de Corao
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Castillo de Peñamail, Castillo de Corao

Los 3,5 kilómetros hasta Cangas de Onís no muestran ningún trazado antiguo que nos ayude a definir su primitivo diseño, así quizá la AS-114 se solapó en una traza que muestra una dirección rectilínea que desemboca en el famoso puente romano de Cangas de Onís. Al menos, creemos que su paso hubo de realizarse por el cercano núcleo de Soto de Cangas donde podemos asociar a la estructura viaria un puente de piedra. Este puente de piedra es descrito como un puente de 66 pies de longitud y 6 de anchura, está emplazado en el camino de Cangas a Covadonga cerca de la casa de Soto de Cangas. Estructuras ambas en este momento en buen estado de conservación¹⁴⁶. El arco apuntado y la estrechez de la calzada recuerdan a una tradición constructiva medieval, aunque no hay concejo sobre sus orígenes se registra en Inventario del Patrimonio arqueológico del concejo con datación indeterminada (Quesada Alonso, 1993: 230-231).

¹⁴⁶ . A.G.A.P.A. Fondo histórico. O.P. “ Cangas de Onís”.

Sector 2- De Cangas de Onís a Nava

Cangas de Onís es conocido por el “Puente Romano”. Tras los últimos estudios se ha constatado que es éste un puente medieval del siglo XIII. Se conoce como “Puente Vieyu” dado que siempre se consideró como romano. Su arco central arranca desde la roca y se concibe como de medio punto. Aguas arriba se adosaron a los pilares dos tajamares de planta ojival muy salientes. En los dos pilares se abren arcadas de aligeramiento formando un hueco de unos 2 metros, con trazas medievales, aunque su topónimo de “romano” se mantiene con fines turísticos (Martín Javier, 2011: 10-11; Auriolés Martín, 2011: 10-11). Fueron varios los autores que lo consideraron romano, tal y como lo citan gran número obras del finales del siglo XIX, como por ejemplo, M. Foronda o P. Pidal Bernaldo de Quirós y J. Fernández Zabala (Foronda y Aguilera, 1885: 66; Pidal y Bernaldo de Quirós, Fernández Zabala, 1918: 90).

Otros autores al igual que nosotros coinciden en valorar la posición de este puente con una relación a las vías que atravesaban por esta zona. Este sector se muestra como el nudo viario más relevante de la zona del oriente asturiano. Al Occidente la vía que describimos de *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera) al Este a Picos de Europa y *Portus Victoriae* (Santander). Al Sur provenía otra ruta de Sajambre y al Norte partía hacia la costa en el entorno de Caravia y Ribadesella (todas descritas en este trabajo). Evidencia de este eje de las comunicaciones es el hallazgo de un conjunto de joyas prerromanas, de cronología imprecisa hoy día. Se componía de torques y diademas realizadas en oro, posiblemente, asociables a cronologías afines por tanto con el tránsito de estas calzadas (Fernández Casado, 1980; Fernández Ochoa, 1982: 53-55).

Se propone para el puente una posible construcción romana asociable al trazado de la vía que describimos, aunque no tenemos ninguna adscripción directa a este periodo. Por el contrario sí al periodo Medieval (sin olvidar que la tecnología empleada mantiene soluciones constructivas de tradición romana), hay elementos que si pueden atribuir a siglos pleno y bajo- medievales.

Este puente sobre el río Sella de un solo ojo, sustituyó a otro que se habría construido unos metros alejado de éste aguas arriba tal y como nos lo describe G. M. Jovellanos y Ramírez, aunque por aquel entonces ya estaba en ruinas (Jovellanos y Ramírez, 1967: 35, 130).

La calzada hasta la capital transmontana debió irremediablemente cruzar al concejo de Parres, puesto que el río Sella divide ambos concejos. Hoy día seguimos los pasos por la PR-5, entrando en la parroquia de San Juan de Parres que dio nombre al concejo y que era su capital hasta que se construyó el puente de Arriondas en el siglo XIX. El camino que conecta el concejo de Parres a Lugo de Llanera se conoce como “Camino de la Reina” vía que forma parte de la antigua calzada romana de los Picos de Europa.

El “Camino de la Reina” debe su nombre por haber sido la ruta que Isabel II con su hijo el futuro Alfonso XII y su marido D. Francisco de Asís, recorrieron cuando visitaron el santuario de Covadonga en el siglo XIX d. C. Se perdió gran parte de su ruta original debido a que fue acondicionado en la época expresamente para el viaje de la reina, en torno al año 1858 (Blanco Sordo, 1974: 30-33).

En el concejo de Parres se documenta un grupo de estelas de cronologías romanas, similares a las halladas en el de Onís, lo cual al menos confirma la presencia de los romanos en el concejo y ayuda a sustentar la hipótesis de que la ruta aquí descrita de que pudiera haber sido una vía de comunicación durante el Imperio. Nos referimos por un lado a la Estela de *Ammia Caelionica* fechada en el 165-266 d. C. Existen dificultades en la lectura de *Calionicae* y parece más clara la interpretación de *Ammiae*. Se encuentra incompleta y la esquina superior derecha se conoce gracias a un calco de C. Miguel Vigil (Miguel Vigil, 1985: 460).

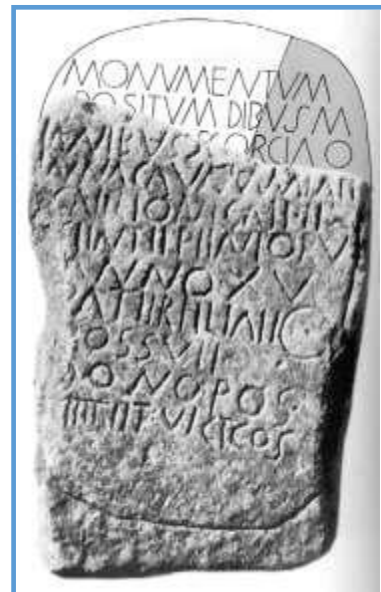


Fig. 269. Estela sepulcral de Amia Caelionica (Cofiño, Parres). Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 96.

La Estela de Fuentes está también incompleta y solo se conserva la parte inferior. Gracias a un calco se sabe que estaba encabezada por un a “M”: .- “M(onumentum)/ E]lan[iFla]/ vi (i) org(enomesci)/ [a]nnorum/ XXV”. F. Diego Santos conjetura con el nombre de *Elan Flavio*. Cabe mencionar que al igual que en la estela de *Bovecio* (Collía) se menciona que también la tribu de los *orgenomescos*. La estela es una lápida funeraria discoidea, erigida a los dioses Manes. Se halló empotrada al pórtico de la iglesia de Sto. Tomás de Collía (Quadrado Nieto, 1855: 29; Diego Santos, 1985: 125; Santos Yanguas, 2013: 98-101).

La estela de *Dageno* hoy día desaparecida fue estudiada por C. Miguel Vigil F. Diego Santos. Para éste último solo cabe interpretar dos gentilidades de nombre *Dageno*, seguido de su filiación “*annorum*” y un gentilicio “*Ratrium*” (Diego Santos, 1985: 120-121).

Otra estela que debemos mencionar es la conocida como estela de Cofiño. Es esta un fragmento inferior izquierdo de escasos 0,30 metros. E. Hübner nos indica que “COS” hace referencia a la era consular (Hübner, 1892: 5737; Santos Yanguas, 2013: 93-97).

A partir de aquí la falta de información nos impide a describir el camino antiguo. De este modo circulamos por la carretera N-634 hacia las proximidades de Arriendas. Planteamos que la ruta pudiera haberse trazado por el margen izquierdo pasando por La Barriosa a la Vega de los Caseros, yendo a dar frente al antiguo Monasterio de San Pedro de Villanueva (a la otra orilla del Sella), conectado el puente de “Villanueva o delos Frailes” construido en el año 1794 (Quesada Alonso, 1993: 77).

El camino que pudiera asociarse al histórico vial empieza en el cartel anunciador de Cangas de Onís, unos 70



Fig. 270. Vista actual del camino de paso entre el concejo de Cangas de Onís y Parres

metros en paralelo de la carretera nacional. El segundo sector que se conservaba con aspecto primitivo, está a 25 metros entre una casería deshabitada y un abrevadero. Las características viarias que a continuación mencionamos son las recogidas en la Carta arqueológica del Concejo de Parres de inicios de los años 90 (Estrada García, 1995: 236-238)¹⁴⁷. Desafortunadamente hoy día la imagen es bien distinta, pues el camino se ha acondicionado con grava moderna, de forma similar al sector que une Romillo con Viabaño donde sí aflora parte del primitivo enlosado; aunque en este sector no queda ningún resto visible.

Cita la Carta arqueológica del concejo de Parres dos tramos enlosados hoy día no conservados. El primer tramo mide 15 x 2,5 metros y poseía una conservación mala, cubierto por maleza y tierra. El tramo segundo tendría unos 70 x 2 metros de ancho y discurría en horizontal durante más de 50 metros, luego iniciaba un descenso y el vial desaparecería entre tierra y maleza. Realizado con cantos irregulares de río, tendría una conservación mejor que el primer sector. Las piedras se disponían según su grosor. Las más grandes en sólo los márgenes a modo de acera viaria y las pequeñas en el centro. Este tramo estaba dividido en un canal empedrado central, que dividía en dos ejes la vía, modelo similar al citado en páginas previas en el caso de Asturias en concejo de Llanes o en esta misma vía en la zona de El Romillo o en Benia de Onís. El tramo mediría 17 metros y hoy día como indicamos ya no es perceptible ninguno de los dos sectores. A 120 metros del tramo anterior indica la Carta arqueológica del concejo que existía un vial que desde Llanes de Parres conectaba que hacia el Sur del concejo dirección Llerandi frente la desembocadura del Mapodre.

Al margen opuesto del camino principal que venimos describiendo se ubica el Monasterio de San Pedro de Villanueva, mandado erigir por Alfonso I el Católico. Las excavaciones en dicho recinto nos han confirmado que sobre él se construyó el Monasterio de la orden de San Benito que ha perdurado hasta nuestros días (siglos XII-XVIII) (Martínez Villa, Requejo Pagés, 1995: 298-301). Bordeando este

¹⁴⁷ Estrada García, Jordá Prado, Chao Arana, Ríos González, (s/f). “Ficha Nº 31: Camín de la Reina-Camín de Viabaño”. *Carta Arqueológica del Concejo de Parres*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

complejo se documenta un camino hacia Arriondas que describimos en páginas siguientes, que aún conserva restos pavimentados dirección Noroeste, confluyendo con el de la Reina a la altura de Soto de Dueñas- La Huesal para comunicar con la zona de Cangas de Onís dirección Sureste.

En el entorno de Arriondas hacia el Oeste se localizó el “triple triángulo defensivo” formado por las fortificaciones de La Forcada, castillo de Fíos y el emplazamiento de Mancobio (Gutiérrez González, Suarez Manjón, 2009: 493-517)¹⁴⁸. Gozan de una posición excelente para el control visual del nudo de comunicaciones desarrollado en el entorno de Cangas de Onís y confirmarían la ocupación medieval en esta zona, en especial desde Mancobio y La Forcada.

Desde aquí posiblemente el vial de la “Reina” diverge de la nacional N- 634 que nos conduce a Arriondas, pues en el período romano no hay constancia de que existiera este núcleo; por ello el camino que seguimos es ahora una pista terrosa de 2,5 metro de ancho. Creemos que bordeaba Valdelafaes y Los Tocones hasta la Ermita de San José, (Argüelles Álvarez, García Sarmiento, 2013: 117-119).

Esta ruta de carácter religioso se puso rápidamente en conexión con el camino de Santiago para aquellos peregrinos que desde la costa querían también hacer un alto en el Santuario de la Virgen de Covadonga. Así nos consta en la referencia histórica de E. Martínez Hombre, quien lo recorrió peregrinando a mediados del siglo XVIII. Igualmente G. M. Jovellanos



Fig. 271. Restos enlosados a su paso por Los Tocones

¹⁴⁸ Referente a estos emplazamientos así como bibliografía de los mismos, remitimos a este mismo capítulo, pp.548, 695-698.

y Ramírez lo describe en sus diarios al realizar la ruta dirección Oviedo- Llanes (Martínez Hombre, 1759; Jovellanos y Ramírez, 1956: 130).

La referencia más moderna del “Camino de la Reina” es de 1974 en un artículo de M. A. Blanco Sordo que lo recorre y describe, pero desafortunadamente, ha sufrido múltiples cambios desde esa fecha. Indicaba que se encontraba en buen estado, aunque algunas zonas el viario empedrado estuviera cubierto de tierra (Blanco Sordo, 1974: 31).

Al Este de Romillín en La Ermita de San José se conserva un sector enlosado proveniente de los Tocones de alrededor de 200 metros de longitud. Hoy día semi-enterrados por la ya citada superficie de gravas compactadas que acompaña el trayecto a lo largo del concejo de Parres. Observamos como en la curva que bordea la Ermita de San José, en ancho viario aumenta hasta los 4,2 metros.



Fig. 272. Enlosado anexo a la fachada Oeste de la Ermita de San José



Fig. 273. Detalle del enlosado

De El Romillín a El Romillo el camino se encuentra asfaltado. La vía antigua se recupera en el margen Este de la carretera que se dirige por la Ermita de San Lorenzo hacia Viabaño, bordeando el meandro del río Piloña. El camino es una pista

vecinal sin asfalto (GR –105), aunque con grava compactada moderna superpuesta al que fuera el antiguo vial.



Fig. 274. Enlosado en la aldea de El Romillo

En El Romillo se conserva el mejor tramo pavimentado del concejo. Posee una longitud de 20 metros y 3,3 metros de ancho. Desde El Romillo a Viabaño el camino se presenta con gravas compactadas que se prolongan desde el entronque con el sector enlosado de El Romillín. El ancho se mantiene entorno a los 3 metros. El moderno pavimento en ocasiones erosionado permite ver el que según indican las fuentes fuera su último acondicionamiento del siglo XIX para el viaje de la Reina Isabel II (Corteguera Vega, (s/f)).

Este camino denominada CR- 105 muestra muro pétreo a modo de contrafuerte en la curva del camino donde confluye en Arroyo de La Granda con el Reguero del Golondrón, en el meandro del río Piloña. Permite el apoyo del lecho viario en un tramo de 3,1 metros de longitud.

La vía cubierta con grava pasa delante del molino de Viabaño, fechado en su primitiva construcción en torno al siglo XVI, es decir se construye a los pies del paso viario, y el trazado asfaltado desde este lugar conduce a la iglesia de Viabaño.



Fig. 275. Camino en las cercanías del molino de Viabaño



Fig. 276. Muro de contención viario



Fig. 277. Empedrado aflorando bajo la grava moderna



Fig. 278. Restos de cantos rodados amontonados en el lateral de la vía

Nuevamente recurrimos a la Carta arqueológica que indica que el tramo conservado hace 15-20 años era mayor que lo que se ve hoy día pues la mayor parte quedó sepultada bajo la carretera. Desafortunadamente los 25 metros visibles hace aproximadamente 20 años hoy día también han sido asfaltados. Los restos que se conservaban indica este informe que a estaban cubiertos por una capa vegetal. El largo de este tramo es de unos 25 metros.

ZONA	Romillo- El Romillín 80-125 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,6- 3,1 metros. Largo: 1,5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Al Este del Romillín el sector documentado de 200 metros de longitud con un ancho aproximado de 3, 5 metros, se compone por cantos irregulares de tamaño pequeño en su mayoría (0,10x0 ,010 metros) y en menor medida medianos (0,15x 0,20 metros), superpuestos en una base terrera. Hoy día semi-enterrados por la ya citada superficie de gravas compactadas que acompaña el trayecto a lo largo del concejo de Parres. Observamos como en la curva que bordea la Ermita de San José, en ancho viario aumenta hasta los 4,2 metros. Parte de este sector está oculto por grava moderna. El camino desde citado pueblo del Romillín hasta la aldea de Romillo es un camino que en su mayoría se compone de grava que oculta lo que fueran los cantos rodados de la superficie. El mejor tramo empedrado en buen estado de conservación, está en El Romillín a lo largo de 25 metros. Bloques redondos de tamaño medio (0,25x 0,30 metros), en una superficie terrera con una pendiente de 1,4 %. No muestra mayor acondicionamiento ni de sangraderas ni taludes laterales. El camino mantiene su ancho, en ocasiones oculto por la maleza, y su enlosado se conserva en peor restado prolongando el camino dirección. Se observa un conjunto central pétreo a modo de espina, que divide en dos calles la vía. Luego el resto del camino es uniforme y con un único dibujo constante.

OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>En el paso del reguero del Golondrón y el arroyo de la Granda. Se conserva un muro de entre 2 y 2,3 metros de altura, formado por Este muro se compone por cantos rodados de río del mismo tamaño y forma que los cantos que forman la superficie pavimentada de la vía, montados en hueso.</p> <p>Se conservan dos sangraderas en el sector de El Romillo, bloques rectangulares (0,15x 0,35 metros), colocados transversalmente a la vía, en un sector de ligera pendiente que facilitarían la evacuación de agua.</p>
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Medieval: sangradera, muro de contención en el paso del arroyo Golondrón
ASNTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
VISIBILIDAD	Medievales: Mancobio, La Forcada, Fíos
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
VISIBILIDAD	Medievales:

El topónimo Viabaño es muy significativo pues en esa zona existieron desde antiguo unas aguas medicinales que curaban los males de estómago, de ahí su nombre “vía del baño”, posiblemente punto de paso para los romanos tan aficionados a los baños en las termas. De este tramo se conserva una detallada descripción del Padre de la compañía de Jesús, F. Corteguera Vega, compañero del también padre J. M. Patac, donde la colección de la Biblioteca Jovellanos de Gijón conserva todos sus trabajos (Corteguera Vega, (s/f)).

Este manuscrito nos relata cómo a principios del siglo XX en Llames de Parres existían restos de una vía antigua que llevaba a Viabaño, entroncando con Romillo y el Puente romano de Cangas de Onís.

Según F. Corteguera Vega a inicios del siglo XX se conservaban algunos tramos de esta calzada desde Infiesto, aunque el mejor conservado parecía ser aquel de Viabaño, que había sido recientemente destruido para crear una nueva carretera de Viabaño a Arobes. Además como ya hemos indicado, F. Corteguera señalaba que la mayor parte de la ruta fue refractada en el año 1858, con motivo del ya citado viaje de la Reina Isabel II a Covadonga.

Desde este punto la pista con asfalto más moderno prosigue Llames de Parres por el collado Les Llames cerca de Soto de Dueñas. El vial principal dirección Oeste muestra frente la casa 32 suave pendiente. Creemos que por el margen izquierdo del río debía de tomar ahora una calzada de tierra apisonada hacia Villar de Huergo. Desde aquí a Sebares, próximo punto que parece quedar en el trazado según la

dirección de la calzada, circulamos por piso asfaltado, el de la PI-13, ya en el concejo de Piloña.

En Sevares no localizamos un posible vial antiguo debido a la construcción de vías de comunicación más modernas que unen el centro de la región con el Oriente. Pese creemos que el camino se dirigiría a Antrialgo donde se emplazó un histórico puente. La ruta hubo de dirigirse cerca del lugar de Villamayor por la N-634, a unos 3 kilómetros de distancia. Queda al Norte a la otra orilla del Piloña el citado pueblo de Antrialgo, con el mismo origen toponímico que el ya citado de Intrago, próximo a Benia de Onís. Ambos, hacen referencia a una “entrada” o paso del camino, en este caso asociado con el acceso al norte hacia Vallobal. En fechas recientes se ha descubierto un nuevo castro, del cual no podemos aportar más información pues es un descubrimiento inédito y por tanto no estudiado hasta la fecha (Carballeira, 2013).

El puente de madera que facilitaría el paso sobre el río Piloña para dirigirse al Norte, se mencionaba a mediados del siglo XVIII como “los pontones a Antrialgo”. En 1784 se reparaba dicho puente, pidiendo la colaboración para que fuera de piedra. Aunque gracias a P. Madoz Ibañez sabemos que no se llegó a realizar en piedra, siendo de madera con cinco pilastras de piedra: - *“reedificado en 1843 con fondos de los ayuntamientos limítrofes”*. (Madoz Ibañez, 1984: 28).

Al Norte de Villamayor se encuentra el castro Picu Viyao que ha sido catalogado hasta épocas recientes como un recinto prerromano, aunque últimos estudios atribuyen a este emplazamiento la visión de un campamento militar romano. Se ubicaba en una posición estratégica controlando el territorio donde ocupara siglos atrás la Cueva del Sidrón. La citada cueva del Sidrón conserva pinturas rupestres y restos fósiles de neandertales, que nos confirma la ocupación desde tiempos ancestrales en este área (Forteza Pérez *et al.*, 2005: 70-73).

Desde este enclave campamental la visibilidad no era total, estando limitado por el monte Cayón dirección Sur (zona de paso de la vía descrita). No obstante, parece es el único recinto campamental identificado en este sector oriental de la región y ello ayuda a explicar el control político-administrativo de esta zona. Se

observa un foso muy enmascarado por la vegetación y colmatación natural que bordea la cara Norte. Hasta el foso descende un talud, que se complementa con tres escarpes más adaptados en forma de V. Ninguna forma construida puede apreciarse en el interior del recinto descrito, ni tampoco materiales o testimonios que asocien vestigios arqueológicos a este enclave (González Álvarez *et al.*, 2011a: 255-324). Dada la posición de este recinto, estaba próximo al vial principal de los Picos de Europa y al paso costero desde esta vía hacia Villaviciosa.

El topónimo “viyao” pudo derivar de “*viatum*”, por tanto de vía, repitiéndose nuevamente en el cercano pueblo de Perviyao (“por la vía”). Parece hacer referencia a aquélla de los Picos de Europa que en la zona de Infiesto toma un ramal al Norte hacia Villaviciosa y en el concejo de Parres busca una salida al mar hacia Caravia. Hacia el Sur de Infiesto existía la vía del Sellón, que comunicaba este núcleo con el de Campo Caso, punto de paso de la denominada en este trabajo vía del Nalón.

Al Sur de Villamayor se encuentran las minas auríferas de Moñes, las más representativas de la zona y con seguridad conocidas por los romanos. También se documentan las estelas de *Oculatio* y de *Antonio Paterno* en Borines, ésta última es una inscripción con cabecera en arco, cuyo epígrafe ocupa la mitad superior. Va encerrada en un recuadro formado por una línea profunda. C. Fernández Ochoa advierte de la semejanza de los arcos con la estela de Herramelluri (Logroño) y otras dos piezas de Álava (Fernández Ochoa, 1982: 53). Por otro lado, la citada estela de *Oculatio* realizada en un canto rodado, se ubicada hoy día en la fachada exterior de la casa de Dña. Consuelo Matas, en Villamayor (Santos Yanguas, 2013: 423,432).



Fig. 279. Monumento funerario de Oculatio (Villamayor, Piloña). Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 147.

La vía hacia Infiesto inicia un ascenso por una carretera local asfaltada hacia Valles, donde se ubica la Ermita de Santa Rita, a San Miguel y San Román. Es en este último emplazamiento donde se fundó la iglesia cuya cronología es hoy día imprecisa, pudiendo tener características claras de la Tardo- antigüedad o Alto

Medieval (siglos X-XII). Desde aquí la ruta pudo descender por el monte de Rocas hacia el Norte de Infiesto (Álvarez Martínez, García Quirós, 1983: 706).

En Infiesto se conserva el pueblo de El Calzao, que sin duda tiene el mismo origen que “calzada” y por tanto hemos de ponerlo en posible relación con la ruta romana que pudo circular por este punto.

Al Norte de este núcleo de Infiesto también se levantó el castro de Argandenes, de cronología imprecisa, debido a que sus restos materiales no han sido contextualizados hoy en día (Mirayes Fernández, Am Caso, 1980: 662-668).

Es posible que la ruta cruzase por el centro de Infiesto a la orilla Sur por un puente del cual sabemos que en 1716 se solicitaba el reparo y reedificación. “La Ponte de Infiesto” al menos citada desde el año 1300, era una antigua construcción pétreo que había sido reparado en profundidad en 1691. Ya en dicha fecha estaba arruinada. Se diseñó con tres arcos de medio punto y un perfil ligeramente apuntado. Se eligió para su composición piezas regulares de sillería (Cadiñanos Bardeci, 2008: 63).

La ruta dirección Oeste citada en la Baja Edad Media como: .- “*carrera antigua*” (Quesada Alonso, 1993:81), atravesaría la población por Piego Negro y bordeando El Peñón, pasaría por La Migolla y la Ermita de San Pedro. Esta parte del camino se compone de pequeñas vías locales, asfaltadas en la mayoría de los casos y en otros simplemente eran caminos de zorra. En este último punto conectamos con la N- 634 próximos a La Quintana hasta Vega de Ceceda. Es aquí donde creemos que la ruta cruzaba el río Piloña por el puente de un solo arco del Raicéu, en Ceceda. El puente fue estudiado en tres ocasiones. C. Fernández Casado lo describe como un puente de “dos arcos”, uno de ellos en ojiva perfecta que podría ser una reconstrucción medieval (Fernández Casado, 1980).

El segundo estudio corresponde a J. M. Fernández Hevia que en colaboración con otros investigadores, definen este puente como una construcción de interés histórico de origen medieval, hoy desaparecido sabemos al menos que se conservaba en su estado original hasta principios del siglo XX. Este puente salvaba

el ancho del Piloña en dirección a Polanava y San Bartolomé. Era de un solo ojo apuntado con 10 metros de altura. Los tajamares y contra- tajamares tenían planta triangular de unos 12 metros cuadrados (Fernández Hevia, Argüello Menéndez, Rodríguez Pérez, 1992: 111).

Las últimas investigaciones de 2011 a cargo del investigador E. Carrocera Fernández y G. Sierra Piedra desvelan que este es un puente moderno fue construido en el siglo XIX. Los sucesivos rellenos de tierra, arcilla, piedra y la acometida de una tubería de agua afectaron al estado de esta construcción, no siendo descartada la idea de que el primitivo puente pudiera haber sido de madera (Carrocera Fernández, Sierra Piedra, 2013: 473-478). Esta construcción aparece citada en las “Respuestas al Interrogatorio de Tomás López”. Posteriormente ha sido estudiado y clasificado como un puente medieval asociado al paso de la calzada de Cangas de Onís hacia Polanava y Nava (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 233). Es un puente

de un solo arco y reducidas dimensiones. Se construyó con bloques de caliza y arenisca poco trabajados. No se aprecia el empleo de argamasa. La factura del arco no es demasiado buena y las dovelas son irregulares. Además falta una clave. Parece claro relacionar el Camino Real que pasaba cerca de Ceceda hacia Infiesto

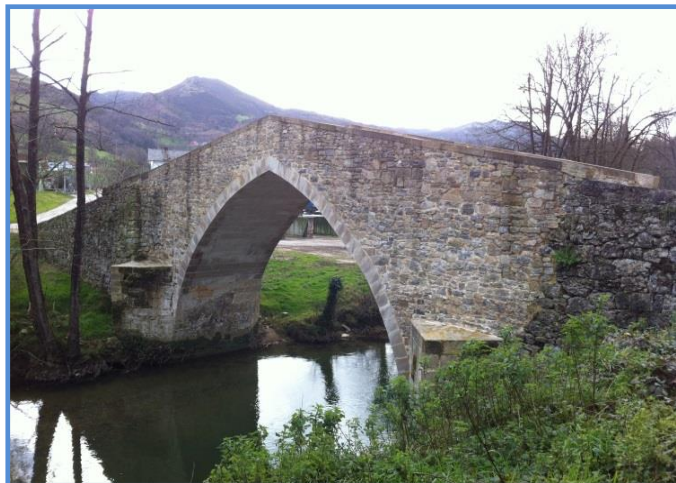


Fig. 280 Puente de Raicéu en Ceceda.

Se asocia la fase más primitiva de este puente los alfares medievales de Ceceda y diversos molinos mencionados en la diplomática medieval (Torrente Fernández, 1982: 35, 36, 72, 74). La producción alfarera de la zona disfrutó sin duda de las conexiones que esta vía de comunicación otorgaba para exportar sus productos. F. Martínez Marina así nos lo indica en una de sus publicaciones, mostrando como las fabricaciones de ollas de barro fino amarillento, penetraban

hasta la montaña donde se cambiaban por hierro y frutos, en una red comercial documentada al menos desde el siglo XVI (Martínez Marina, 1956: 154).

Se asocian al puente, dada la cercanía del descubrimiento, un grupo de monedas que aparecieron sobre la vía férrea. Al menos dos piezas: una romana y una visigoda. También se halló abundante cerámica peinada en el corte que la caja del ferrocarril ocasionada durante su construcción (Carrocera Fernández, Sierra Piedra, 2013: 473-478).

Desde Ceceda se localiza un ramal hacia el Norte para comunicar con el pueblo de La Encrucijada, a 12 kilómetros. Este camino se dirigía dirección al puente medieval del Caneyu, en Fresnidiello, quedando al Oeste el conjunto cerámico medieval de La Faya. Sobre este puente contamos con una referencia escrita del peregrino E. Martínez: .-“...al baxar por el lado opuesto de Zezeda, ... en este deszenso suave en busca del río Brañaviexa, con su pueste de “Caneyo” que es de piedra...” (Martínez Hombre, 1759: 55).

Hacia el Norte debió proseguir a La Encrucijada, pasando antes por el importante núcleo del castro defensivo de la Corona del Castro. Situado en el extremo oriental de un cordal. La ruta más fácil de acceso es por el pueblo de La Encrucijada. Su situación le confiere gran visibilidad controlando gran espacio de los concejos de Cabranes, Nava y Piloña. Las defensas del castro son dos fosos continuos y un contrafoso intermedio. Los materiales obtenidos de la excavación de los fosos son de piedras y tierra. Existen diversas referencias que nos indican que este lugar fue empleado para luchar contra “los moros”, donde existió antaño un palacio (González y Fernández Valles, 1961).

En Ceceda se han documentado restos líticos y cerámicos fechados en el Paleolítico Superior. De cronologías romanas dos monedas, de centurias medievales el citado conjunto cerámico de La Faya con tres piezas (un galbo y dos bordes fechados entre los siglos XI- XII) y también un castro prerromano con un sistema defensivo de doble foso (Martínez Faedo, Díaz García, 232-235).

Al Sur de Ceceda se ubica Fuensanta en donde se catalogaron unos restos estudiados por J. M. González y Fernández Valles. Se interpretaron como un posible castillo medieval del cual no se obtuvieron evidencias suficientes, quedando catalogado como un castro fallido. Las estructuras halladas se asocian a los baños termales y la cercanía de esta ruta podría estar relacionada con la atención a viajeros. Estos restos romanos, al igual que en Viabaño, perduran en su uso teniendo noticias de una nueva construcción en el año 1835 (Mestre y Marzal, 1835: 7-9, 30-33).

Se documentaron dos ángulos de un baño grande de sillería y vestigios murarios, que se asocian a la proximidad del río, que casi circula encajado al pie de dichas estructuras. Aunque dudoso su origen en cuanto a si fuera una villa, unas termas, un castro o castillo, si debemos mencionar el hallazgo de unas monedas localizadas a finales del siglo pasado (un bronce de Constantino Magno (306-337 d. C.) y un bronce de Valentiniano I (364-375 d. C.) (Martínez Faedo, Díaz García, 1995: 233).

En este entorno se debe citar el palacio de La Ferrería, una construcción del siglo XIV remodelada en el siglo XVI. También se emplaza aquí el puente medieval de La Ferrería, a escasos 100 metros de la torre homónima (Uría Rúa, 1979: 95-102).

El ascenso al puente de La Ferrería se hace desde Fuensanta u Ovín, por una senda con curvas amplias y trazado abierto. Este trayecto conserva dos tramos de empedrado, uno de 20 metros y otro de 30 metros vagamente conservados. Las losas sobre tamaño grande y se colocan sobre un lado plano, formaban una superficie relativamente cómoda de transitar. Gran parte de la superficie ha desaparecido aunque se percibe lo que fueran restos de una sangradera. El material empleado para este suelo de 2,6 metros de ancho, es la piedra arenisca.

El puente debe ponerse en relación con este camino, aunque también daba acceso directamente a la torre, posiblemente para los señores de La Ferrería, pues no se asocia ninguna población en el entorno. Es un puente ligeramente apuntado y el ancho del carril son 1, 85 metros, cuenta con pretiles a ambos lados. El arco lo forman dovelas principalmente de arenisca y labradas. Se emplea argamasa para la unión de la piedra. Es blanquecina y de gran dureza. El puente ha sufrido varias

remodelaciones que dificultan el poder precisar su cronología. En cuanto a la torre que pertenece al conjunto palacial de la Ferrería posee una estructura es cuadrada de cinco pisos y está formada por muros de mampostería con sillares en la esquina. El crecimiento del palacio, pese a ser dilatado en el tiempo se efectúa con cierto orden, añadiéndose a esta dependencia otras, siguiendo un plan rectangular en tres de los flancos (Avello Álvarez, 1991: 155).

Desde aquí la antigua vía creemos debió circular a Solapeña y Tresali, por un camino que cruza la reguera de la Tabla y que hoy día que se ha convertido en el nexo de unión de estos pueblos y por tanto adaptada su estructura a los nuevos siglos.

Desde Tresali se conservan restos del primitivo camino. Son escasas piedras de lo que pudo ser el original empedrado en una vía de 2,5 metros de ancho, asociado a un camino que conduce desde Tresali a la Ermita del Ángel, en Polanava. Es aquí donde cruza el río Piloña en la confluencia con el río Solar, donde se ubica el puente de Entrambosríos.

Su estructura de un solo arco conserva su trazo medieval, aunque en un estado de abandono preocupante. Posee una longitud de unos 15 metros y el ancho de la calzada es de 2,5 metros. No conserva empedrado ni restos de pretil ni de andén. Este puente está asociado a otras estructuras medievales documentadas en su entorno tales como la torre medieval de Tresali, la iglesia de San Pedro de Coro, el Castiello de Sales, el despoblado de la Villa y la antigua Pola de Nava (Avello Álvarez, 1991: 115-116; Ruíz de la Peña Solar, 1981).

El Castiello de Sales se emplazó junto a lado del camino dirección Tresali. Es un espacio defendido por unos escarpes erosionados y evidentes desde el lado Norte de castro. El acceso se situaría en el lado Sur, en relación con el tramo del camino que unía San Bartolomé con Tresali (Fanjul Peraza, 2004: 104).

Este lugar aparece mencionado en diversas ocasiones en las fuentes medievales, y especialmente en la concesión de la Carta Puebla de Alfonso X en

1279 para: .- *“poblar en el lugar que dicen Castiello de Salas...”* (Ruíz de la Peña Solar, 1981: 333-336).

Desde Tresali dirección Oeste se cruzaba el puente de Entrambosríos y atravesando el moderno suelo de la N-634 se llegaba a La Sierra hacia y Monasterio de San Bartolomé en Nava (Torrente Fernández, 1982).

A 4 kilómetros al Norte se enclava el Castro de la Cogolla de Cesa, se encuentra desafortunadamente muy deteriorado, lo que ha impedido conocer en profundidad estos restos. Este enclave goza de gran visibilidad hacia el Suevo y los Picos de Europa. Es un recinto fortificado que cuenta con una corona circular. Esta defensa se define en una plataforma en forma de anillo. El recinto fortificado se encuentra alterado por la intervención antrópica. Se relaciona con la concentración de recintos fortificados tal como el Castro de la Forcá en Viobes, el Picu Castro en La Casa Nueva y la Corona del Castro en el límite del concejo con Cabranes. A. Fanjul Peraza en cambio duda de la posibilidad de catalogar este lugar como un castro. Cree que son escasas las defensas y su tamaño muy reducido para ser considerado un castro, optando por atribuir a este emplazamiento una posible torre medieval (Fanjul Peraza, 2004: 111).

También debemos citar las referencias mineras y transformaciones del hierro en esta zona. Nava se encontraría a una distancia de unos 50 kilómetros circulando por esta ruta hacia Cangas de Onís.

El citado Castro de la Forcá se ubica en un pico que presenta laderas escarpadas por todos sus lados. Muestra una posición dominante que confiere excelente visibilidad. El castro se localiza en la mitad oriental de la cima, con una forma elíptica. Las defensas son prácticamente innecesarias dado lo escarpado de sus laderas. Por el Oeste presenta tres fosos excavados en la roca que cortan la cima del recinto. Internamente no se asocia ningún resto constructivo. Por su situación, además de suponer el control de buena parte del territorio naveto, vigila al paso de la ruta dirección Sariego y Cabranes, estando visualmente conectado con la Cogolla en Cesa, el castillo en Sariego y La Corona el Castro.

Otra opción desde Nava a Tresali era desde el Noreste de Nava donde se conserva en pie un puente medieval de dos arcos y sin pretil, ubicado en las cercanías del cementerio. Éste permitía el cruce del Piloña para una ruta que se dirigía hacia Vegadalí a donde llegamos por la AS- 335 y de ahí a Tresali, donde confluía con la principal que provenía de Ceceda. Respecto al citado puente dirección Tresali, éste posee dos arcos y no tiene pretil. Presenta tajamares aguas arriba y abajo. La anchura del paso es de 3,2 metros. Las medidas del mismo son difíciles de realizar pues la acumulación de basura, y la profundidad y suciedad del agua así lo imposibilitan.

Al Norte de estas dos localidades, cerca de Pruneda, otra torre medieval se localiza vigilante de este trazado, muy cerca de Nava y por tanto de este cruce de camino. El recinto de forma circular, se dispone en un solo nivel, realizada en piedra caliza construida a hueso, con bloques irregulares de unos 0,30 metros, en su interior alberga un moderno depósito de Agua. Su aspecto sería similar a la torre de Tresali (Avello Álvarez, 1991: 160, 240).

En Vegadalí localizamos otro puente antiguo, el de Vegadali o Vetorrillo. Está totalmente derruido conservándose únicamente el arranque por el sector Este y aun así en pésimo estado. Existe una referencia documental medieval referente a este puente en un escrito del año 1351. En ella D. Enrique reafirma su jurisdicción sobre los términos del monasterio de San Bartolomé de Nava: *.-“... asi commo se parten por la puentee de Vegadali..., et commo va por ensón por la puente de Vegadali,...”* (Torrente Fernández, 1982: 54).

Desde este puente al Este el camino se conserva fosilizado en el campo anexo, dirigiéndose por la parte Norte de la iglesia de citado pueblo unos 150 metros para entroncar con un camino terrero con restos de enlosado oculto a la carretera general. Este tramo de camino terrero muestra algún sector visible compuesto por una superficie de cantos rodados de pequeño tamaño. El ancho de la vía es de 3,2 metros y tiene un sector central vegetal de 0,80 metros.

En Tresali se emplazó la ya citada torre cuadrada de cronología Bajo-medieval ubicada al Sur del pueblo. Es un montículo de escasas dimensiones que se ha formado a raíz de la demolición del edificio. Hasta comienzo del siglo XX nos

indica O. Belmont Traver y F. Canella Secades, se conservaban dos lienzos de fachada, aunque no completos. Se cree que el derribo fue previo a 1928 (Avello Álvarez, 1985: 160-161, 240).



Fig. 281. Detalle de la base pétrea visible



Fig. 282. Camino terrero en Vegadali

Desde este último emplazamiento llegamos por la carretera local hasta Tresali a 1, 5 kilómetros. También en este núcleo hemos de mencionar el puente de La Foyaca en Tresali. Hoy día en ruinas sólo conserva el arranque Norte y se cree que el ancho de calzada era de casi 4 metros. El material empleado fue la arenisca y caliza. Parece que esta construcción formaba parte del Camino Real que cruzaba el concejo de Este a Oeste hacia san Bartolomé y Polanava, y, que tras pasar el puente de Entrambosríos conduciría hasta Tresali.

Este sería el trazado principal que proponemos para este tramo de la ruta en función de los restos asociables al camino, pero sin duda existieron atajos y variantes a este recorrido. Vinculados a esta arteria central hemos encontrado otros caminos de segundo orden que unirían distintos puntos del concejo a la ruta principal. Esta amplia red de comunicaciones del concejo de Nava dificulta las cronologías de los mismos, ya que su longevo uso a lo largo de los siglos, ha

superpuesto reutilizaciones, reformas y diversidad de yacimiento asociados a estas redes de comunicación.

Quizá podríamos hablar de un eje que cruzaba al vecino concejo de Bimenes, por Priandi hacia El Espinadal para bajar al ya mencionado San Bartolomé. Otro camino podría conducir hacia Camás, hoy perteneciente a Cabranes, a través de Pruneda, donde se emplazaba la ya citada torre medieval. También sería interesante estudiar la antigüedad del camino de Sariego por Cuenya y Verdera.

Sector 3- De Nava a Lugo de Llanera

Al Norte de Nava se ubica Sariego, zona en que se encontraron cerámicas medievales. Éstas se asociaron al asentamiento medieval que estaba comunicado por un camino, que desde Nava se dirigía por Viobes a Sariego (Estrada García, García de Castro Valdés, Villa Valdés, 1992: 243-251).

En Sariego además se han identificado cuatro castros de dudosa cronología (a falta de un estudio en profundidad): La Pica l´ Castro, el Peñón de Pere, el castillo de San Román y el castro de Les Peñuques.

En la ruta que venimos proponiendo podría transcurrir por el Este de Nava pasando por La Estrada, topónimo que al igual que Calzada, muestra las evidencias de lo que fuera una antigua ruta romana. El problema que nos encontramos en este tramo final, es que se concentran gran número de núcleos de población que han modificado el entorno en beneficio de la modernización, lo que hace que no se conserven restos de esta ruta hasta la capital transmontana. Hemos consultado el vuelo Americano 1945-46- Serie A y 1956-57- Serie B y ninguno de ellos ofrece un paisaje distinto al actual. Es decir que el posible vial antiguo ya habría sido transformado por aquellas décadas.

Desde el convento de San Bartolomé de Nava el camino actual asciende a Paraes oculto bajo la AS-357. En el camino quedaba al paso la capilla de Santo Domingo de Santiago de Castellera, por eso creemos que fue éste otro posible acceso

a Nava. Otro paso hubo de ser por el puente El Pontón a la Capilla de los Mártires, en La Estrada, a Llames. Aunque solo no tenemos evidencias ni del primitivo puente ni de la propia vía, más que el recuerdo que se conserva en el topónimo La Estrada.

Desde la capilla en camino actual se muestra como un tramo rectilíneo, típico de trazados antiguos con suaves ascensos y un paso ancho de 4,5 metros que nacen de la Capilla de Paraes. La vía parece cruzaba el puente de La Güelga, y “la caleya” hasta La Miyar. Nos indican los lugareños que aquí existía un comercio y taberna donde paraba la gente que pasaba a “caballo” de Santander y Oviedo.



Fig. 283. Vista del camino al paso de la Ermita de San Pedro (izquierda).

Posiblemente el camino circulaba por la cercanía del lugar de Villamartín de Abajo, hoy día camino intransitable que conduciría hasta el lugar de La Rondiella y El Remedio. En La Rondiella cerca de la ermita de San Pedro, el camino que pasa delante de dicha ermita se encuentra acondicionado con grava moderna, aunque nos confirman que antiguamente estaba enlosado. La ermita según reza una inscripción del siglo XVIII, quedaba en el paso para los viajeros y peregrinos. Desafortunadamente el estado de esta construcción es de total abandono, al igual que el desaparecido camino primitivo.

Cerca de El Remedio en El Rebollalón se han encontrado materiales líticos de cronologías paleolíticas, así como destacan los túmulos neolíticos de El Cantu Les Vigues, en Jueyos. En el núcleo de El Remedio se observa el viejo puente de La Caseta. Es un puente de dos arcos con tajamar y sin pretil. Se cimienta sobre grandes lajas de arenisca. La anchura de paso deformada por el asfaltado podría ser de unos 3,2 metros. El arco más oriental se encuentra fuera de uso completamente cegado por

los limos y la vegetación. La factura es buena compuesta por sillares bien trabajados de arenisca y dovelas bien trazadas. No lo asociamos con la ruta principal que se dirigía al Remedio desde Nava, sino que este puente lo relacionamos el camino ya citado entre El Remedio y Bimenes, donde parece que existió una fuerte actividad metalúrgica (Horno de La Llama de Santiago en Bimenes y otro de El Fontín de Nava).

A partir de la configuración de la Puebla de Nava en el siglo XIII los diferentes núcleos de población del territorio y sus gentes, aparecen citados ya en textos de la época relacionados con actividades agro-ganaderas y con construcciones religiosas. La actual iglesia parroquial de El Remedio se construye en el



Fig. 284. Aspecto actual del Puente de Recuna

año 1613 sobre una capilla anterior y una larga tradición de culto a Santa María. El topónimo de El Remedio aparece a partir del siglo XVIII. A ello contribuye su situación cercana al viejo Camino Real y Camino de Santiago, así como también la visión económica de los constructores. Todo ello confirma la importancia y tránsito de esta ruta durante el Medievo. Destacaba por su importancia en el paso viario el Santuario de El Remedio según consta en la cartografía de diccionario de T. López de Vargas¹⁴⁹.

Proponemos en este lugar atravesar el cruce de carreteras N- 634 con las dos vías locales de la zona y la A- 7 hacia el Quintanal en Lieres. El camino continuaría posiblemente hacia El Novalín y Pedraces, dejando a su paso el pueblo de El

¹⁴⁹ En Martínez Faedo, Díaz García, 1994. “Ficha N° 93: Camino de El Remedio a Nava”. *Carta Arqueológica del Concejo de Nava*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

Camino, que sin duda haría referencia a esta primitiva ruta. Inevitablemente hemos de cruzar la glorieta de El Rayo, donde había un puente medieval, el conocido puente de Recuna, que nos conducía a Siero tras cruzar las aguas del río Seco, afluente del Nora.

Existe constancia de que el primitivo camino de Santiago confluía en Siero con aquellos peregrinos que venían de la costa hacia Oviedo y con los que venían del Oriente, penetrando en Siero por la calle San Antonio hasta la iglesia de San Pedro. El puente de Recuna es el último conservado de este primitivo camino, que posiblemente reemplazó a otro previo. Actualmente está completamente abandonado sufriendo su estructura las fuertes raíces que crecen ya con más de 0,4 metros de profundidad entre sus sillares (Martínez Fuego, 2011).

Al Suroeste de Pola de Siero se emplazó el Cantu l' Rey donde recientes excavaciones han asociado lo que parece ser un núcleo alfarero muy importante en Asturias en la Alta Edad Media y Moderna. Las cerámicas aquí halladas se han fechado en los siglos IX- XII d. C. junto con un horno (Fanjul Peraza *et al.*, 2013: 3; Fanjul Peraza *et al.*, 2015: 44-49).

La cercanía de este enclave a la ruta que se dirige de Occidente al centro de la región y al Oriente hacia el los Picos de Europa (con varios ramales que dan salida a la Costa y a la meseta), hace pensar sobre la importancia comercial y no solo religiosa de esta calzada en siglos medievales. Siero se muestra como un enclave con conversión de privilegios comerciales, que servían de centro e intervención para una amplia zona. De ahí la asociación de este enclave con la red viaria y los dos puentes pétreos levantados



Fig. 285. Aspecto viario en La Carrera

en sus inmediaciones. Sin duda este enclave tuvo una relación directa con el “camino francés” (así llamado desde la Edad Media), asociado a la alberguería de pobres en el lugar de “Río Seco” en una “*strata publica*” desde el año 1141 (Quesada Alonso, 1993: 82-83).

Desde el núcleo de Pola de Siero parece posible plantear que el camino atravesara alguna zona próxima al polideportivo por el área denominado La Carrera, referido a “carral”, es decir carril o camino. Proponemos una ruta que proseguiría por Forfontía hacia el Campón, llegando a San Martín de la Carrera, que se encuentra a las afueras de Siero, dirección a El Berrón. En La Carrera el camino que fuera terrero de 4 metros de ancho, se encuentra hoy cortado por el paso de la vía férrea y acondicionado con grava en los laterales para facilitar el tráfico rodado. Aunque hoy este camino está anulado sólo da acceso a fincas cercanas.

Al Noreste de Pola de Siero se identificaron los restos romanos de Vega de Poja, ubicada a medio camino entre Sariego y Pola de Siero (González y Fernández Valles, 1976a: 7-12). Existía un ramal al menos documentado en la Edad Media que provenía del Monasterio de Valdediós y conectaba la costa desde Villaviciosa¹⁵⁰. En este paso viario también podemos asociar a los castros emplazados en el concejo de Sariego de Pica El Castro, Castiello El Peñón y el castiello de San Román.

Por los indicios toponímicos, restos constructivos (puentes) y otras edificaciones asociadas, parece consolidarse el camino medieval, pudiendo quizá el romano diferir de éste medieval, planteándose una hipótesis abierta al debate. Sí bien es cierto que la documentación medieval, constata el paso viario y la existencia de núcleos poblacionales del entorno de este camino de peregrinaje tales como Santa María de la Parazana, Santa María de Bendones, Limanes, Lozana, Faro.

A la altura de Argüelles pudo confluir la ruta citada de Sariego con la que aquí describimos desde el Este de la región. Es al Sur de Argüelles, en Fozana donde se ha documentado el castro de El Castiello, formado por tres fosos, un contrafoso, abundante *terra sigillata* y piezas metálicas y líticas que confirman su origen, al

¹⁵⁰ Referente al ramal de Valdediós, remitimos a este mismo capítulo, pp. 711-716.

menos romano. Este núcleo es muy importante para explicar la evolución poblacional de la Sierra de La Parazana con una ocupación romano- medieval, asociada a la línea de comunicación natural, siguiendo la línea de castros de Picu la Torre, el Cotu la Pila y finalmente, el Castiello (Fanjul Peraza, 1999: 369-377).

Desde aquí el camino pudo cruzar el actual polígono industrial de la Granda hacia Colloto, posiblemente por el sector Norte del mismo hacia Llames en dirección al puente romano de Colloto. Éste daba paso sobre el río Nora para conducirnos al Noreste de Oviedo, lugar donde confluía con la vía que desde el Occidente, venía de Lugo y en este punto hacia el Norte llegaba a Lugo de Llanera. Este puente, al igual que el de Cangas de Onís, recibe su nombre de tiempos romanos, pero el presente es medieval, pudiendo haber sido reconstruido como muchos otros de la región. El puente tiene dos vanos y un arquillo central que descarga marcando el eje de simetría. Las rasantes de la calzada se organizan en rampa suavemente ascendente. Posee tajamares apuntados, más acusado aguas arriba. El arco de la derecha está

apuntalado. Su probable construcción en época romana estaría avalada por el tesoro de monedas de los siglos IV - V d. C., formado por ocho bronce romanos, hallados en el arco de descarga del puente durante la guerra civil (Menéndez Blanco, 2000: 293-306).



Fig. 286. Anverso de monedas halladas en el puente de Colloto perteneciente a acuñaciones de Honorio, Teodosio, Graciano y Constante. Imagen extraída de Rodríguez Otero, 1994: 244.

Creemos posible que desde este puente penetrara el vial por el Sur de Oviedo cerca de La Corredoria. Quizá este trazado pudo realizarse por los límites de los concejos de Siero y Oviedo, atravesando el denominado Puente Viejo al Sur del

Polígono de los Peñones y Sur este del lugar de Paredes. Además del propio topónimo de La Corredoria también se conserva en la zona el topónimo de La Carisa y La Malata. Ambos se pueden poner en relación uno con cronologías romanas y otro medievales.

En el citado lugar de Paredes se documentó una villa romana. Este lugar fue identificado por J. M. González y Fernández Valles el cual interpretó los restos hallados como una explotación agropecuaria romana (González y Fernández Valles, 1976b: 253-258). Últimos estudios han registrado materiales datados en los siglos IV- V d. C. y también al Norte de este lugar se exhumaron 36 tumbas tardorromanas de misma cronología que podrían estar asociadas al asentamiento, mostrando un modo de vida totalmente romanizado (Requejo Pagés, 2014).

La elaborada red viaria de los Picos de Europa parece inexplicable si no se asocia a un fin bélico de las Guerras Cántabras. Esta puede ser una razón por la cual esta rutas pudo tener su primitivo uso, dadas las necesidades militares que movilizaron las Guerras Cántabras. Los intereses estratégico-políticos de Roma prevalecían ante cualquier inversión que se necesitara realizar, en este caso constructiva, y solamente enlosada en tramos puntuales, siendo en su mayor parte una vía terrera.

Ramales

X.1 Camino del Rey: Desde Ortiguero a La Molina y Vega del Comeya

Desde el Alto del Ortiguero existió una ruta que conducía a La Molina denominada el “Camino del Rey”. Esta calzada llegaba a Canales y desde aquí hasta La Rampa. El primer tramo a Canales está hoy día asfaltado pero conecta con un camino empedrado hasta el lugar de La Molina. Se pone en relación con las minas de cobre de esta zona, las de Hoyos de Alda o Delfina y El Milagro (entre los núcleos de Canales, Ortiguero, La Molina y Avín).

En el citado lugar de La Molina creemos hubo de atravesar el río Casaño, pues se conserva aquí el puente de Pompedro, de traza romana. Pequeña construcción con perfil fuertemente alomado y un solo vano, que describe un arco de medio punto de 4 metros de luz sobre una profunda garganta de más de 14 metros de profundidad. Tiene 6 metros de longitud y 2,5 de ancho con sólidos pretiles. En su calzada conserva un empedrado de grandes piezas con marcas de roderas y una divisoria central. No se localiza el puente en la ruta principal de Liébana a Cangas de Onís, sino como hemos indicado dentro de un camino de herradura secundario (Quesada Alonso, 1993: 226-227).



Fig. 287. Detalle de la calzada cerca de Pompedro.



Fig. 288. Calzada del puente de Pompedro

Posiblemente este ramal tuviera un uso comercial relacionado con las minas ya mencionadas, pero también podría conectar con el camino que partía de Culiembro, o atravesar la garganta del río Casaño hacia la Vega de Comeya y los lagos de Covadonga (donde conectaría con la denominada “Senda de Frasinelli”).

ZONA	Camino de Rey (Pompedro) 432 m.s.n .m
DIMENSIONES	Ancho: 1-1, 3 metros
	Largo: 400 metros
DESCRIPCIÓN	Las piedras de este tramo empedrado son un conjunto de losas de tamaño mediano y pequeño (0,10x 0,15 metros y 0,20x 0,15 metros), distribuidas uniformemente en bastante buen estado de conservación por ser una zona de poco tránsito. Delimitada por la propia roca de ladera, no muestra ni taludes, ni sangraderas u otro elemento estructural viario.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Observamos una roca cortada en una trinchera para facilitar el paso viario. El modelo es similar al descrito en la vía desde el Norte de Caso por el collado de Arnicio hasta Infiesto, en la vía del Puerto de la Mesa en Piedras Negras.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Puente de Pompedro
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: explotaciones mineras cercanas.
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:



Fig. 289. Trazado propuesto para el ramal a Molina y Pompedro, en azul el trazado principal entre Cabrales y Onís.

X. 2 Ramal desde Peñamellera Baja

Desde el núcleo de Rozagás nace un camino al Sur para comunicar Peñamellera Baja con la zona de Arenas de Cabrales. El camino es una vía terrera cuyo ancho oscila entre los 1,8 y 2, 3 metros. En su mayor parte del trazado es llano a excepción de los 500 metros que transcurre por la ladera del Pica la Mesanada. El camino se muestra con un ligerísimo abombamiento central, ya observado en otras

vías cercanas. Este vial deja el concejo de Peñamellera Baja en el lugar de la Majada del Cantu, donde asciende durante 500 metros dirección Este para girar hacia Carangas quizá en dirección a la iglesia.

El camino terrero se visualiza en el Sureste por el valle del Arroyo Ribeles, bordeando la Mica Mesanda en un camino de 1,5 kilómetros que oscila en unas cotas de 300-450 metros, hasta llegar al cauce del arroyo Riega con el Ribeles. Corta la carretera AS-345 que conduce al Norte de Arenas, en donde entronca con el vial principal que desde Aliva conecta el concejo de Cabrales dirección Oestes por la vía descrita páginas atrás.

Aunque no tenemos identificado arqueológicamente el ramal de Peñamellera, se da la opción de que existiera un ramal que hacia el sur de Rozagás comunicara con la zona de Trescares a Tresviso, imitando el cauce del río Ribó. Es aquí donde se conserva un puente de piedra, que inevitablemente debía estar en conexión con algún antiguo vial.

El puente de la Vide se cita en el diccionario de T. Lopez de Vargas y también por P. Madoz, e Ibáñez hace referencias al mismo. Se describe como: *“...alto, viejo y sorprendente puente de Lavidre, sobre el Cares”* (Bellmun Traver, Canella Secades, 1971:T.III-422).

Se considera una obra moderna aunque de forma indirecta asociada al viario romano, en lo que fuera un camino no carretero que conectaba con la zona de Tresviso. La técnica y su modelo se asocia a otros puentes sobre el Cares. En un sector donde se estrecha el río, con un único ojo de 13 metros. (Quesada Alonso, 1993: 232-233.



Fig. 290. Trazado propuesto para el ramal a Peñamellera Baja en rosa, y en azul el camino principal a su paso por el concejo de Cabrales.

X.3 Ramal a Bulnes: Desde Invernales del Texu hasta Bulnes

El denominado Camino Real de Bulnes era un ramal secundario de la Calzada de Caoru. Para ello creemos que la ruta dirigía por los invernales del Texu dirección Pandébano hasta Bulnes, por un primitivo camino hoy día en parte destrozado por la construcción de una pista para uso ganadero. Esta pista además se emplea para llegar más cómodamente la vega del Urriellu. Pese a la existencia de esta ruta histórica utilizada durante siglos, su uso como vía de comunicación ha pasado al olvido desde que se pusiera en funcionamiento el funicular a Bulnes.



Fig. 291. Detalle del empedrado en el ascenso a Bulnes

Desde los Invernales del Texu, en la zona denominado Alto de Vías (quizá asociado al cruce viario del camino a Sotes –Tielve con este a Bulnes), la ruta gana ascenso en zigzags visitando la cara Norte de la Peña el Coladiellu, donde observamos corona una pista asfaltada en la que se ha eliminado cualquier resto del viejo vial hasta la majada de Caneru y La Roble hasta Pandébano. Aquí en la collada de Pandébano se han localizado tres estructuras megalíticas denominadas los Túmulos de Pandébano¹⁵¹.

Desde este sector hasta el Canal del Tejo el camino conserva casi en su totalidad enlosado viario que confirmaría su antigüedad. Es aquí donde la vía asciende al Trueganón, a través de un trazado de 1,5 metros de ancho máximo. La calzada pudo conducir a la majada del castillo para desde este punto iniciar el descenso, creemos, paralela a la Reguera del Toral por la majada de Jelguera hasta

¹⁵¹ En Menéndez Granda, 2001. “Ficha Nº 36: Los túmulos de Pandébano”. *Carta Arqueológica del Concejo de Cabrales*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

Bulnes. Aquí nos encontramos a unos 8 kilómetros desde nuestra desviación de la vía principal de los Picos de Europa.

Llegamos al núcleo de Bulnes a través del barrio de La Villa donde se conservan los restos de la torre del castillo de Bulnes, ubicada en una posición estratégica de esta ruta. Se cataloga su construcción en el siglo XV como una torre señorial, aunque coincide en este lugar la aparición de un gran bronce de Marco Aurelio y una punta de lanza presumiblemente de época romana, que se hallan en manos de un particular (Avello Álvarez, 1991: 119).

El siguiente barrio que debemos atravesar es el de El Castillo y desde éste descendemos por una senda verde para cruzar por un puente de madera a la altura de Colines. Desde aquí se llegará al Posadoiro donde observamos como la senda se estrecha a algo menos de 1 metro en alguno de sus puntos, siguiendo el cauce del Cares por su margen izquierdo en el citado sector enlosado paralelo al Canal del Tejo.

A partir de este paraje creemos que la calzada pudo descender por el canal del Texu hoy día por una pista hormigonada, para cruzar el río Cares por el estrecho puente de La Jaya, en muy buen estado de conservación y con traza medieval, para dirigirse hacia Camarmeña (citado en las fuentes del siglo IX recogidas en el Cartulario de Santo Toribio de Liébana, lo que nos confirma que este ramal, al menos estaba en uso durante el Medievo) (Sánchez Belda, 1948: 186).

El puente de La Jaya posee un vano de 9 metros de luz que describe un arco ojival. Los pilares se sustentan a distintas alturas sobre las rocas que se vuelcan sobre el cauce a ambos lados del río. Son sillares toscamente labrados en la base y emplearon sillarejo de caliza de labra más cuidada la altura del intradós de la bóveda, que mantiene la estabilidad gracias al mortero. La calzada presenta un ancho de escasos 2 metros en un camino de herradura (Fernández Casado, 1980).

La antigüedad de la ruta del camino de Bulnes se acredita por la propia de los núcleos de poblamiento cuyas existencias documentadas se remonta a la Edad Media; como es el caso de Camarmeña, cuyo origen se remonta a principios del siglo

IX. Atribuir este ramal a cronologías romanas parece pues algo arriesgado al carecer de indicios más firmes que así lo atestigüen, ya que solamente contamos con los hallazgos materiales que hemos citado anteriormente.

ZONA	Canal del Tejo (Bulnes) 400- 650m.s.n .m
DIMENSIONES	Ancho: 1- 1,3 metros
	Largo: 3 kilómetros
DESCRIPCIÓN	El camino de montaña no facilitaría el paso de carros dada su estrechez y pendiente. Se conservan en buen estado restos de piedras que pertenecieran al primitivo enlosado de la ruta. Las piedras irregulares de tamaño medio (0,20x 0,25 metros) forman una <i>summa crusta</i> , que se adapta al terreno de forma zigzagueante. En tramos puntuales y aislados la estructura se contiene con muros de mampostería de hasta 0,5 metros, que como indicamos no se observan a lo largo de toda la vía sino de forma aislada. El camino en ocasiones muestra sectores hendidos, síntoma que la superficie terrera sobre la que se asienta la capa enlosada, ha cedido, no siendo suficientemente rígida, para soportar el uso viario durante tantos siglos. El enlosado se encuentra en buen estado y se compacta con tierra apisonada, que se entrevé en algún sector más desgastado. En las proximidades a El Castillo y Bulnes el pavimento se pierde y el camino es una senda terrera.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Muros de mampostería montada en hueso, en los sectores de mayor desnivel (3, 8 aprox.) y como sujeción a la caja viaria en las curvas.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente La Jaya
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:



Fig. 292. Trazado propuesto para el camino desde los Invernales del Texu a Bulnes y Camarmeña en rosa, y en azul la vía principal dirección Arenas de Cabrales.

En este punto el camino la ruta podía conducirnos a Camarmeña por el bautizado como “Camino del Duje” a Culiembro. En Culiembro existía otro antiguo “Camino de Caín a Bulnes” cruzando el Cares por un rústico puente. Tenemos constancia de este tramo de camino porque los musulmanes huidos tras la batalla de Covadonga recorrieron la vía desde la vega de Comeya hasta Bulnes (Sánchez Albornoz, 1972b).

X. 4 Senda de Frassinelli: Desde Corao hasta los Lagos de Covadonga

En Corao nacía la denominada la conocida como Senda de Frassinelli que comunicaba dicho pueblo con el entorno de los Lagos de Covadonga. Planteamos una ruta que se dirigiría desde Corao (donde se documentaron las ya citadas estelas romanas: la de *Voccaregia*, la de *Fusco Cabedo*, la de *Antonio Paterno*, la de *Pentio Flavo*, una aroniaeciva y un fragmento sin nombre, en ascenso hacia la iglesia de Abamia por una pista moderna local durante un kilómetro.

Se bautizó como Senda de Frassinelli en honor al “alemán de Corao” R. Frassinelli quien la recorría a menudo para darse unos baños en el bautizado también en su honor, Pozo del Alemán, y vega del Huertu, ubicado al Sur del Lago Enol (Morales Saro, 1987).

La iglesia de Santa Eulalia de Abamia de estilo románico, se construyó en los siglos XIII-XIV. Asociado a esta área se encontró otro fragmento de una estela funeraria romana, y una necrópolis cristiana previa al siglo X. Las leyendas indican que en esta iglesia fueron enterrados Don Pelayo y su esposa y que el propio R. Frassinelli halló un dolmen que excavó y destruyó sin dejar constancia de los resultados, aunque los restos del mismo se hallan en el Museo Arqueológico Nacional. Lo que parece claro es que esta calzada hubo de ser transitada y esta iglesia está directamente asociada al paso de la misma. Los últimos estudios arqueológicos desmienten la hipótesis cronológica pues las tumbas allí halladas son más modernas que las que debieran de ser según las cronologías de Don Pelayo (Ríos González, 2009c: 201-208).

Toda esta zona se asocia con el monte Vindio que es citado por C. Ptolomeo en la *Geographia* del siglo II d. C. En esta obra se asigna al *Vindius* la longitud 9°-11°30' propia de la cordillera Cantábrica (125 millas náuticas). Hay discrepancias entre unos y otros autores de a qué punto exacto de nuestro territorio se refería exactamente C. Ptolomeo. Lo que parece más claro es que son varios factores que puedan dar pie a relacionar el *Monte Vindio* con los Picos de Europa y que toda la asociación viaria existente en su entorno se ha de poner en relación con él. Según L. M. Floro el *Vindio* era: .- *“tan alto que los cántabros creían que antes llegarían allí las olas del océano que las armas de Roma”* (*“quo maria prius Oceani quam arma romana ascensura esse crediderant”*) (Floro, 2, 33, 1). Por otro lado el topónimo propio de Vindio proviene del latín *“Vindius”* que romaniza la raíz celta *“vind”* (blanco). En la cordillera los Picos de Europa son los montes más altos, calizos, nevados y próximos al mar.

G. Schultz Schweizer dedica en una de sus obras unas palabras a este monte durante sus estudios de geología en la zona: .- *“ La parte más alta de toda la línea se halla entre Asturias y León, donde en muchas cumbres alcanza hasta siete mil pies sobre el mar, que sólo dista diez leguas, y los asperísimos picachos de Peñasanta y Urrieles entre Valdeón y Cabrales, se elevan hasta más de nueve mil pies de altura, a menos de seis leguas del mar, llevando hoy el nombre genérico de Picos de Europa, en lugar de Mons Vindius, que tenían en tiempo de la dominación romana”* (Schulz Schewizer, 1845: 452-453).



Fig. 293. Senda de Frassinelli desde Abamia, al fondo el pueblo de Corao.

Abamia fue llamada en la Edad Media, “*Velanio*”, de donde derivó a “*Velamnio*”, “*Velamio*” y probablemente “*Abelania*”, hasta convertirse en el Abamia de nuestros días (Casero Lambás, 2008).

A su vez este topónimo medieval de “*Velanio*” o “*Velamio*” deriva del latín “*vigilarium*”, como “velar” de “*vigilare*”. Un “*vigilarium*” (“*specula*”) era en Roma una torre o castro militar de vigilancia. El Cueto Abamia comparte las características de lo que debía ser esta zona de “vigilancia”. Se observa una atalaya natural que domina el valle del Güeña. No parece descabellado por tanto creer que Abamia pudo ser en las Guerras Cántabras una torre vigía en el cerco del “Monte Vindio”, hipótesis que se refuerza con el hallazgo en 2006 de téglulas romanas en el subsuelo del contiguo templo, además de las pruebas que extraemos de la cartografía, toponimia y fuentes antiguas (Ríos González, 2009c: 201-208).

El camino que identificamos dirección a Los Lagos de Covadonga es una modesta carretera que durante un kilómetro de ruta asfaltada nos llevará hasta Cueto-Aleos. La tradición oral de la zona nos recuerda, como hemos indicado que fue en esta localidad donde vivió Pelayo con su esposa Gaudiosa, aunque no hay constancia histórico– arqueológica de ello.

Independientemente de si esta zona fue o no el lugar de retiro del rey Don Pelayo, el camino que se dirige al Sur conserva alguna piedra aislada de lo que pudo ser una antigua calzada. Tiene 2 metros de ancho y no presenta actividades de acondicionamiento para la calzada. En un camino cómodo y llano parece que se dirigía por Derroncabo hasta La Cañal al Sur de Teleña.

Quizá existía un ramal que confluía en las proximidades de Teleña con el descrito desde Corao que partía de la zona de Intrago, punto de paso de la vía al Oeste desde los Picos de Europa. Quizá por el entorno de La Calzadiella, topónimo asociado a antiguos viales, se trazó un camino que se dirigiría como indicamos, al pueblo de Teleña pasando por La Forcada que es otro topónimo latino que derivaba de “*forcam*”. Al igual que el pueblo de Conforcos o La Conforcada que aluden sin lugar a dudas a un cruce de caminos, cuando dos caminos se “bi-furcan”. Se creemos

que se estaría haciendo referencia sin duda al punto en el que se unía la ruta de Corao con la de Inrago.

Ambos ramales unificados conducen a los Lagos de Covadonga bordeando por una senda terrera el Cueto del Castillo y descendiendo a San Antonio hasta Llerices. Todo este tramo descrito anteriormente no conserva ninguna similitud con lo que debió ser su primitivo suelo, pues hoy día es una pista moderna con marcas de maquinaria moderna que ha ensanchado el camino.

El topónimo Llerices deriva del latín “*glarea*” cuyo significado es “llera o cantorral”. A Llerices llegaba la senda de Corao descrita anteriormente, aunque también existía una ruta desde el mencionado pueblo de Inrago, del cual ya hemos hecho referencia de su derivación latina (*intratus*, entrada).

Posiblemente continuaba hacia Ondureña donde sabemos que existía un ramal que descendía al pueblo de La Riera y Llerices sobre el río Reinazo, hacia Següenco y Cangas de Onís. Por el curso del Reinazo el camino que llegaba a Llerices tendría por objetivo el comunicar esta zona de Covadonga con Cangas de Onís y Parres, hacia el “Camín de la Reina”. Podríamos creer que es un camino medieval relacionado con el peregrinaje a Covadonga, también utilizado como paso del Camino de Santiago.

De lo que si hay constancia son de los restos de calzada existentes entre Llerices y Andoreño, 200 metros de vía romana a 500 metros de altura, con pendiente del 5,5% y un ancho y composición, idénticas a la del Caoro, lo cual pueda hacer referencia a su carácter coetáneo constructivo. Este sector se asocia a un pequeño puente en Muñigo en la orilla del río Reinazo. Es un puente muy antiguo posiblemente romano realizado con pequeños cantos irregulares, con una longitud de 8 metros, que está totalmente olvidado y descuidado.

Sabemos que el camino se aproximaba a Covadonga por la zona de Parque el Príncipe, pues otro pequeño puente antiguo así confirmaría el paso a este lugar. El acceso a este sitio se realiza hoy día siguiendo la carretera AS-262 de Muñigo hasta al Repelao (topónimo posiblemente asociado al “Rey Pelayo”). Allí, cerca de la

antigua estación ferroviaria y oficina de turismo, hay otro pequeño puente sobre el río Reinazo. Medio kilómetro más arriba, ya en Covadonga, el último puente en la zona ya citada del Parque del Príncipe. Todos ellos de pequeñas dimensiones y ancho de vía entre 1,5 y 2,5 metros, sin pretilas ni calzada conservada.

Continuaba este camino hacia los lagos iniciado en Intrago o bien a Corao por la cuesta La Carcoba, para descender por las praderías de Covadonga por un camino de tierra apisonada de 2 metros de ancho, que en ocasiones necesitó horadar parte de la ladera Este de Cabeza Severa y Tarañadiós. Más adelante el camino confluye con la CO- 4 en el KM5, tras haber dejado ésta atrás La Huesera. No se comparte apenas un kilómetro de esta carretera cuando nuevamente descubrimos este camino terrero que nos conduce por las camperas del Canalón. Desde este punto que entronca en la CO-4 en el conocido “Ramal de la Frecha”. El topónimo de la “frecha”, deriva del latín *“fractum”* que significa rotura, refiriéndose a una calzada romana, donde existe una quiebra o paso difícil. El camino actual de la CO-4, parece ser el más óptimo para rodar el Mirador de la Reina, y la Trompa del Elefante dirección a los lagos. Desde las Camperas del Canalón cruzaba la vega del Comeya para en ligero ascenso conducirnos al Lago Enol.

Parece esta la ruta más factible para desde aquí conducirnos al Collayo de Pan de Carmen y de este modo la denominada “Senda de Frasinelli” se conducía por Vega La Cueva a Moroñes y Fana (senda que hoy día colmatada por el entorno natural), para llevarnos hasta el Pozo del Alemán.

Planteamos la posibilidad de un ramal que nacería desde Escaleru y el Mirador del Príncipe al Este a Belbín, aunque no existe constancia del mismo, sí se conservan escasos restos pétreos asociables a un primitivo camino empedrado en Belbín, hacia Las Mantegas y el Canto del Texón. Aprovechamos estas líneas para dejar constancia de la existencia de estos 2 kilómetros de camino histórico, que en fechas recientes las autoridades locales están dispuestas a cubrir con cemento, convirtiéndolas en otra pista de montaña, al igual que ya se ha hecho recientemente con el tramo de Demués a Colláu Lincós y la Majada del Soñín, formando parte de

una misma ruta que desde los Lagos comunicaba con el pueblo de Gamonedo de Cangas.

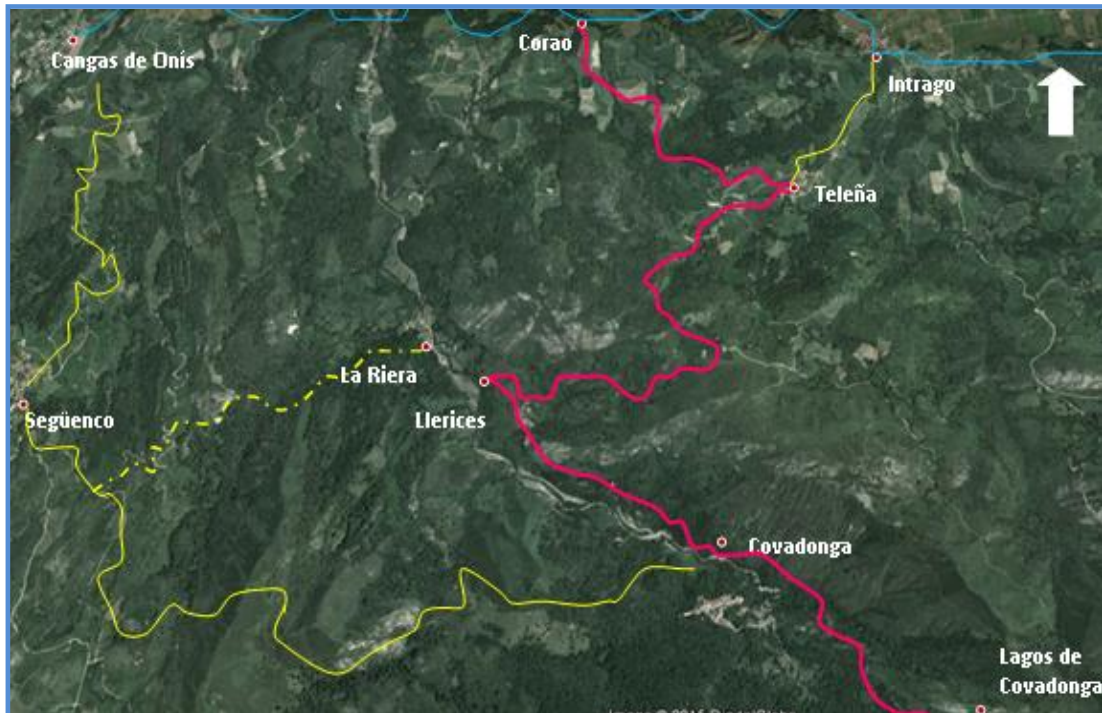


Fig. 294. Trazado propuesto para la Senda de Frasinelli en rosa con los ramales de Intragó y Següenco (en amarillo). En azul la vía principal de los Picos de Europa.

X. 5 Camino a Covadonga por Següenco

Se identifica un camino histórico que conducía desde Cangas de Onís a Covadonga por Següenco, conectando al Este con el ramal denominado “Senda de Frasinelli”. Este camino que describimos parece que conectaba desde el sector de La Riera y Llerices hacia Següenco, conduciéndose al Norte hoy por la actual CO-2 a Niedo y Cangas de Onís.

Durante las peregrinaciones a Covadonga en centurias medievales y modernas, se seguía una antigua vía romana que cruzaba por tierras de Siero, Nava, Piloña, Parres y Cangas de Onís. En el siglo XVIII parece ser que ya no se frecuentaba el “Camín de La Reina” por Següenco y vía más óptima era por La Venta de Soto de Cangas y La Riera. El propio G. M. Jovellanos Ramírez recorría la ruta en el verano de 1790 en una de sus visitas a Covadonga:- “... Excelente camino; mucho arbolado, como en todo el país; el río a la izquierda; lugar de Soto,

después La Riera, donde la casa del abad... Gran Montaña de Covadonga; lo mismo en la cima; lo demás escarpado y derrumbado. Al río llamado Reinazo, por el nombre de las praderas que están en la cima donde nace y se sume; se le une por su derecha, el de la Gusana...” (Jovellanos y Ramírez, 1915; 258). En la ruta que hacía Jovellanos, entre Soto de Cangas y Covadonga, se catalogaron menos que ocho puentes romano- medievales.

Llegamos a Següenco por una senda terrera desde el Sur de Cangas de Onís. En Següenco se conserva la Fuente de los Malatos cuyo topónimo nos hace pensar en un posible albergue u hospital de peregrinos. Desafortunadamente en este caso no se asocia ninguna estructura al peregrinaje (Tolivar Faes, 1966: 258). También aquí se documenta la fortificación de la Porra de la Portiella, asociado a un *castra* Alto-medieval, una de las muchas que se erigen en esas fechas en la cordillera Cantábrica. Dentro de unas estructuras socioeconómicas pre-feudales de la zona se ha asociado al control de la ruta que por allí transcurría, teniendo además visión directa con la cercana y ya mencionada fortificación de Peñamanil, construida ésta sobre una estructura previa turriforme (Guitérrez González, Suárez Manjón, 2009: 510).

Desde Següenco a La Riera parece existió un ramal dirección Este que conectaba con los puentes pétreos de La Riera. Dos puentes antiguos asociados a este camino. Uno entre la iglesia de San Justo, Pastor de La Riera y el cementerio y el otro unos metros más arriba, al lado de un centenario molino de agua. Estos dos pequeños puentes están sobre el arroyo de La Fuente Mojo. Ambos como indicamos asociados en la antigua calzada (o “Calzadina”) que subiría a Pozobal y Següencu, desde La Riera. Desafortunadamente este trazado desde Següenco no conserva ningún empedrado original y está abandonada y en desuso. Los tres puentes muestran características similares, por lo que su adscripción cronológica ha de ser similar (Quesada Alonso, 1993: 89).

El camino de 6 kilómetros hasta Covadonga, es ahora terrero, y al Sur llanea a las Majadas de Payares y Majadas de Pozobal. Es un camino que bien pueda confundirse con una pista actual pues no presenta ningún acondicionamiento y tiene un ancho cómodo de hasta 3 metros entre majadas.



Fig. 296. Tramo de calzada romana cerca Cueña Carru. Imagen realizada por C. Sánchez Piñán.

Es al llegar próximos a Cueña el Carru, donde se conservan tramos intermitentes con restos pétreos de forma muy dislocada y marginal. El descenso a Covadonga se realiza por una pista terrera hoy día denominada GR-105, en ocasiones horadada en la ladera terrera, como se observa en el sector de Peñalba.

ZONA	Pozobal- Cueña Carru 650 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3 metros.
	Largo: 500 metros
DESCRIPCIÓN	Se localizan tres sectores intermitentes de no más de 100 metros cada uno siendo el de Pozobal de algo más de 200 metros. Las piedras que componen los sectores empedrados son cantos de tamaño medio y pequeño bastante regulares. Se observa un talud terrero colmatado en el sector Noroeste. El camino se adapta a la ladera oscilando su ancho y pavimentación según el sector. Observamos como dichos cantos de río se asientan en una superficie terrera.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	En los sectores donde la ladera no permite suficiente paso, se ha horadado. En este caso no es una estructura rocosa sino terrera, lo que facilita la trinchera realizada a lo largo de unos 80 metros en el sector de Peñalba.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

X. 6 Senda del Arcediano: Desde Santillán hasta el Puerto de Beza y del Pontón

Otra ruta que debemos mencionar asociada a la de los Picos de Europa es la denominada Senda del Arcediano. Este camino comunicaba la zona de Amieva con el paso de la cordillera Cantábrica hacia tierras cismontanas a lo largo de 18 kilómetros (Mañana Vázquez, 1990; Sánchez Piñán, Canga Meana, 2009: 35-36).

En el siglo X se denominaba a la senda la vía Saliánica (sector leonés) o Camino Real de Amieva, y posteriormente en el siglo XVIII se le conoce por el Camino del Almagre. Un siglo antes, en el VII Don Pedro Díaz de Oseja, “arcediano” de Villaviciosa reserva en su testamento partidas para la reparación y mantenimiento de la ruta en el año 1655¹⁵². En el siglo XVIII, la senda adquiere cierta relevancia al ser utilizada para el transporte de óxido de hierro extraído de las minas de la zona y cuyo comercio en aquella época fue muy importante.

La ruta establecida para esta calzada era la de recorrer la provincia de León penetrando por el curso alto del río Sella, atravesando el puerto del Pontón al concejo de Ponga. Sabemos que en el Medievo el viajero podría hacer un alto en una venta en el puerto, de la cual solo ha perdurado la capilla dedicada a la Virgen de la Inmaculada, fechada en el año 1129. Las ventas ya existían en el período de la ocupación romana (denominadas *mutatio* o *mansio*), aunque desconocemos si pudiera haberse construido ésta sobre otra primitiva. No se cita en ninguno de los itinerarios antiguos y los autores modernos solo la consideran como una posible vía de penetración conocida de época romana. Parece sustentarse esta hipótesis si se analiza la epigrafía de ambos lados de la cordillera; fuertemente romanizada y asociada a la gentilidad *vadiniense*. Sin embargo, ninguno de los autores que analizan el trazado se inclina ante la posibilidad de que su recorrido estuviera calzado en esa época, es decir, que al igual que hoy parece fuera una vía terrera (Mañana Vázquez, 1990; Rodríguez Díaz, 2010: 95-116).

En el lugar de Ponga han sido estudiadas tres estelas con cronologías romanas. Una de ellas es un fragmento hallado en Puente Sellano (Santa M^a de Cazo), hoy día desaparecida. Se puede leer en este fragmento de 0,24 x 0,33 metros las palabras de *mor* y *annoru()m*, según un dibujo realizado por C. Miguel Vigil.

¹⁵² V.V.A.A. (s/f). *Informe del Ayto. de Oseja de Sajambre. La senda del Arcediano*. pp. 1-14.

“*Mor.*” ha sido interpretado como *mortuus*, aunque también queda constancia de algún nombre personal de *Morila* o *Morinis*, mientras que la segunda podría ser *annorum* (Diego Santos, 1985: 137-138).

La segunda estela que se halló en Beleño no conserva parte de la cabecera, donde podría haber un símbolo astral, aunque si el cuerpo donde se observa una figura humana que apoya la mano en un bastón y también un animal. Se menciona al gentilicio *Arnumorum* (Diego Santos, 1985: 134-136).

La última estela que completa el conjunto epigráfico del concejo de Ponga es la estela de *Septimo Silo*, también documentada en Beleño. Esta pieza está dedicada a *Septimius Silo*, nombre frecuente entre las estelas asturianas. Representa dibujos de un puñal de antenas y en la parte inferior un cuadrúpedo, un ciervo y otro caballo. El dedicante es *Aelius* (Diego Santos, 1985: 131-133).

Más información nos llega por parte del ya citado Libro de las Respuestas al Interrogatorio de T. López de Vargas de 1798 referidas al concejo de Amieva (por cual transita a lo largo de más de 20 kilómetros): .-“*Todo este concejo le atraviesa un Camino Real de Castilla a Cangas*”. Se redacta una detallada descripción del camino pasando por sus sierras, ríos, puentes... (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992).



Fig. 296. Sector leonés enlosado en Los Trabanzos

La senda terrera, hoy día pista de montaña GR- 201 penetra en Asturias por la Sierra de la Beza desde el leonés puerto del Pontón por una senda de montaña. Deja a su paso en tierras leonesas Oseja y Soto de Sajambre y un buen sector enlosado a la altura del Puente del Vao, a Los Trabanzos, sector escasamente estudiado y conocido como como el “Camino de la Pedrera”.

Tal y como hemos mencionado los tramos empedrados visibles hoy día parecen corresponder a la fecha de 1655, reparaciones realizadas con la donación testamentaria de Pedro Díaz Oseja “arcediano”.

Tras dejar atrás el sector ya descrito el camino terrero que oscila entre 2,2 a 2,8 metros conduce por Los Casares hasta Oseja de Sajambre. Parece bordear la ruta el Porrachín, hasta el collado de Piedrafita para descender por la senda hasta Soto de Sajambre.

Cerca del puerto de Beza existía un albergue y una ermita de nuestra Sra. de Sabugo, según lo recoge P. Madoz Ibáñez (Madoz Ibáñez, 1984). Otra fuente más interesante para confirmar la presencia de Roma en la construcción y desarrollo de esta ruta es un documento del siglo V, recogido en el Libro de los Testamentos de la Catedral de Oviedo. En él se cita la calzada que transcurría por:.- “Beza (Ueza), por Arcenorio (Erzinorium), por Ventaniella (Uentanella), por Tarna-La Nalona (Annelona)... Per pando de carril...” (Miguel Vigil, 1985: 49).

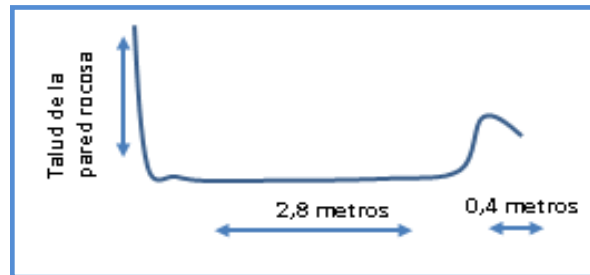


Fig. 297. Perfil de la vía en Los Trabanzos



Fig. 298. Vista de la calzada en el Puerto de Beza

El camino enlosado en las cercanías de Toneyo bordea la ladera con ligeras y cómodas pendientes en un sector terrero que salva dos veces el río Toneyo para llegar a Sabugo. En la majada de Sabugo se constató un antiguo asentamiento que

llegó a contar con ermita dedicada a la Virgen; hoy en día apenas si se sostienen las primitivas cabañas, mientras que la ermita es sólo un recuerdo, ya que se destruyó durante la guerra civil (incluida la imagen de Nuestra Señora de Sabugo).

ZONA	Beza -collado del Angón 1400-850 s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1-3,5 metros Largo: 5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Los tramos que conservan pavimento son principalmente dos. El sector inicial del Puerto de Beza a la altura de Toneyo, a lo largo de unos 500 metros. Es un camino estrecho adaptado a la ladera. Se forma por cantos rodados uniformes (0,15x0,25 metros), en una superficie terrera. No muestra un perfil abombado, y el claro que el trazado es irregular pues se adapta a la orografía de la zona. En las zonas de praderías el camino no se pavimenta y se fosiliza con el entorno. El segundo sector desde Sabugo al collado del Angón se conserva en mejor estado y aunque de forma intermitente, muestra un ancho de casi 3,3 metros frente al metro escaso del sector anterior. Es un trazado sencillo y poco elaborado, que no muestra la caja lateral, ni muros de contención o sangraderas. La técnica de la pavimentación sin duda ayuda a trazar una calzada en pendiente que salva un 8,5 % de pendiente.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	En algunos sectores del paso de montaña en Beza, la ladera se frena con muros en mampostería caliza que alcanzan los 3 metros y que delimitan el lecho viario.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Medievales:

A los pies de la fuente La Pandiella el camino inicia el descenso de unos 700 metros por la majada de Curies hacia las cabañas de Les Valleyes, por sectores pavimentados localizados desde Sabugo hasta el sector Oeste del collado del Angón.

Próximo a Amieva se encuentra Villaverde, en cuya iglesia se identificó una estructura con cronologías romanas. Posee unos agujeros de poste en una

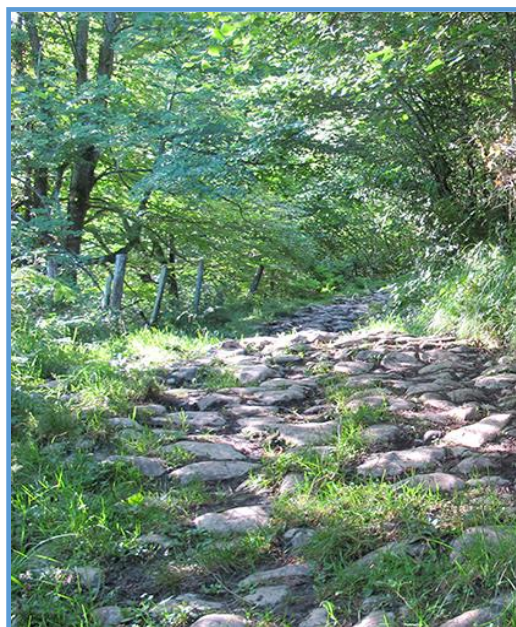


Fig. 299. Detalle del enlosado cerca de la Fuente Galguera. Imagen extraída de: <http://monchujo.blogspot.com.es/>

planta rectangular con un hormigonado de extraordinaria dureza, asociado con el modelo edilicio público (Madoz Ibáñez, 1984; Ríos González, García de Castro Valdés, en imprenta; 1998: 111-122; Ríos González, 2009b: 193-200).

Además de asociarse otros descubrimientos de época medieval y moderna, también ha sido relevante el descubrimiento de una necrópolis medieval y de cronología romana una lápida funeraria a la cual se suma otra encontrada en el cercano pueblo de Llenín (Diego Santos, 1985: 165-172).

Accedemos a Amieva desde el collado del Angón por la carretera local que pudo solaparse a la antigua calzada. Desde Amieva la calzada se trazó por el denominado “Camino Real del Almagre”, la ruta hubo de cruzar dirección Mián hasta Santillán, pues es aquí donde localizamos el antiguo puente de los Grazos (aunque restaurado recientemente), cruzaba el Sella por San Román y Vis, penetrando desde aquí al concejo de Cangas de Onís.

En Vis se conservan restos de un empedrado en muy malas condiciones, intuimos los restos de lo que pudo haber sido parte de la calzada. La vía posee un ancho de 2, 3 metros y se pueden contar las escasas piedras que perduran sobre el terreno del que pudo ser su posición primitiva.



Fig. 300. Ramal del puerto de Ventaniella en azul y ramal del Puerto de Beza conocido como la Senda del Arcediano en rosa. Al norte de Santillán pasaría la vía de los Picos de Europa.

X. 7 Calzada desde el Puerto de Ventaniella: Desde Ventaniella hasta Santillán

En relación al camino de Arcediano debemos citar la Calzada del el puerto de Ventaniella hasta Amieva, que confluía con la del Arcediano a la altura del ya citado puente de los Grazos¹⁵³. Este puente de un solo arco se apoya sobre los estribos. El tablero de esta estructura tiene un ancho en su parte central de algo más de 2,5 metros. Aparentemente conserva parte de la pavimentación primitiva consistente en un empedrado uniforme. Los pretiles aguas arriba han cedido debido a la degradación del dovelaje. La tradición lo define como puente romano aunque únicamente se puede confirmar en las fuentes que en 1770 el Catastro del Marqués de Ensenada lo cataloga como anterior a esa fecha (Quesada Alonso, 1993: 256-259; Fernández Casado, 1980).

La calzada del puerto de Ventaniella fue destacada por J. M. Canal Sánchez-Pagín quien menciona tramos empedrados primitivos y que posteriormente corrobora E. Martino Redondo. El trabajo de D. Martino García del año 1998 ya indica la desaparición de dichos restos pavimentados en el puerto Ventaniella (Canal Sánchez-Pagín, 1976: 180; Martino Redondo, 1980: 18; Martino García, 1998: 261). También se sustenta la relevancia del camino en la época medieval asociando al paso viario la Peña del Castiello, torre medieval de control viario (Gutiérrez González, 1995: 303-304). Parece relevante la asociación de este vial con las lápidas vadinienses¹⁵⁴ y antiguo poblamiento documentado en el valle de Ponga y Valdeburón (Martino Redondo, 1980).

Esta ruta penetraba desde León a través de la población de la Uña, donde un ramal se dirigía a la ya descrita vía del puerto de Tarna, mientras que el otro iba hacia el puerto de Ventaniella. En el sector leonés se conservan varios tramos con buen enlosado y bordillo lateral en la zona de Crémenes y Las Salas (Martino García, 1998: 253-257).

Ya en territorio astur esta calzada hubo de conducir a donde hoy se erige la Capilla de Nuestra Señora de Ventaniella, a 1427 metros de altitud. Queda en la

¹⁵³ Petición de consolidación y restauración de Puente sobre el río Dobra. *Alcalde de Cangá de Onís, 9 de Abril de 1986.*

¹⁵⁴ Sobre las lápidas descubiertas en el concejo de Ponga remitimos a este capítulo en el ramal de la Senda del Arcediano. pp. 585-588.

frontera leonesa el sitio denominado Piedrahita, topónimo que haría referencia a un mojón, indicador del camino que se recorría. Posiblemente transitaba por el Salto del Ladrón y Cotiones hasta La Venta. Solo se conserva el topónimo como único indicador de que debió existir tal venta, la cual daba cobijo y comida a los viandantes que por aquí viajaban. Como indicamos, no es visible hoy día, pero es la leyenda la que nos recuerda que fue aquí donde el ventero, defendiendo a una dama que huía de un hombre, dijo la famosa frase de “ni venta ni ella”, bautizando en ese momento la zona como Ventaniella. Como indicamos sobre la venta- albergue y capilla no existen citas en las fuentes medievales, aunque habría de ser similar a la del puerto del Pontón, siendo eje de las fluidas comunicaciones en época medieval por este paso.

La vía que se nos presenta apenas arroja información y la documentación sobre la misma es muy escasa. Nos enfrentamos a un camino de montaña formado por una pista de tierra apisonada de entre 2,4 y 3 metros de ancho, que a excepción del tramo citado en el límite astur-leonés y el anexo al puente Cima, conserva ningún resto constructivo a resaltar.

El camino debía de pasar por el valle de Ponga hacia los Casares de la Faeda, donde la ruta pudo diseñarse a media ladera del monte Rubléu para una vez cruzado el Arroyo de Sobrefoz, tomar dirección hacia la Cueva la Llosa, para descender en una vía terrera con un ancho de aproximadamente 3 metros hasta el puente Cima en Sobrefoz, por donde la ruta cruzaba el río Ponga. Este puente de un solo arco, realizado en sillares de piedra regulares. Se ha catalogado con cronologías medievales, aunque carece de un estudio en profundidad.

Desde este lugar la ruta pudo dirigirse a El Pontón. Tomaría entonces en el lugar de Llande les Fosus rumbo Noreste para cruzar la riega de Améu y llegar a San Juan de Beleño, en donde en la iglesia se encontró en 1884 la ya descrita estela funeraria romana de *Septimo Silo*. El dedicante *Aelius* la dedica a *Septimio Silus*. Se dibuja en la parte superior un puñal de antenas y en la inferior figura un caballo. Más abajo, persiguiendo a un ciervo, hay otro caballo en cuyo cuerpo se lee el nombre del

difunto, y en el cuello, del caballo, la palabra “Ben” (Santos Yanguas, 2013: 106-114).

En las cercanías de la vía se enclavó el castro el Castiello, estudiado por J. M. Fernández Valles. El castro dominaba el valle del Ponga y el de Taranes. Es un recinto semicónico, defendido por un foso en el istmo del espolón. Se observan restos de construcciones, pero no ha sido excavado aún (González y Fernández Valles, 1978: 184-185).

A partir de San Juan de Beleño el camino pierde sus características originales, habiendo sido reemplazado por la carretera N- 261. Creemos que la dirección pudo ser hacia la Ermita de San Justo en Cadenaba, cruzando el río Ponga en el puente Retortoriu y posteriormente en el de Mestas, y siempre siguiendo el cauce del río.

Desde aquí creemos que la ruta más óptima debió ser por un camino natural abierto hacia el Noreste a Tribierto y Sellaño. Es en Sellaño donde al Norte del mismo se conserva el barrio de La Calzada, al igual que ocurre en Gijón y en otros puntos de la geografía, aludiendo sin duda a esta primitiva ruta. El tramo final pudo ser dirección



Fig. 301. Detalle de los muros de contención cerca del Puente los Grazos. Imagen realizada por C. Sánchez Piñán.

Santoveña, ya en el concejo de Amieva, prosigue al este por Vega de Sebarga y La Parcia, creemos emplearía el Puente de los Grazos, donde confluía con la calzada del Arcenorio.

Poco antes de la confluencia de ambas vías se hace visible un tramo de camino que se caracteriza por destacados muros de contención que discurren por el margen izquierdo del río Ponga. Es un sector de 500 metros donde se ha perdido el revestimiento pétreo, estando hoy día cubierta la calzada por un manto vegetal. El

ancho viario oscila entorno los 3- 3,5 metros y conduce al descrito Puento los Grazos.

X. 8 Ramal Llames de Parres a Fresnidiello

Indica la Carta arqueológica del concejo de Parres que en Llames de Parres existió un ramal que se bifurcaba del principal dirección Sur en el barrio de La Calvera hacia Fresnidiello y Llerandi frente la desembocadura del Mapodre. El camino es una pista acondicionada para vehículos que podría haber reemplazado los pasos del antiguo camino, dirigiéndose por La Peruyal paralela a La Riega de Bodes por la GR- 105. En este punto localizamos una senda de montaña sin ningún tipo de preparación constructiva, a excepción de lo que parecen restos de piedras que pudieran ser un enlosado a lo largo de 5 metros en un vial de 3,3 metros. Sería necesaria una limpieza en superficie para poder describir en más detalle la composición de este camino que se adentra en la Sierra de Bodes dejando a su paso unas minas abandonadas. Tras bordear la Cuesta de Bodes, creemos que el camino ascendía hasta los 600 metros, enlazando con la Sierra de la Frecha en el pico Pindalón.



Fig. 302. Ramal al Sur del concejo de Parres en rosa, y en azul el trazado principal de los Picos de Europa.

En este caso el topónimo Frecha parece estar en relación a la altitud que va ganando esta calzada que alcanza las cotas más altas de la sierra de Bodes y la Frecha. De este modo este primitivo camino nos llevará a Fresnidiello hacia el Sur, donde se conserva el topónimo de Venta, aunque sin ninguna construcción asociada que haya llegado a nuestros días. Creemos que desde este lugar tomaría rumbo al Este para proseguir por Entrejano hacia Sotres y Tielve.

X. 9 Ramal Cangas de Onís a Arriondas por Villanueva

Este ramal de 7 kilómetros atesora parte de los restos viarios que se de su primitiva composición. El trazado propuesto sería un acceso desde Cangas de Onís que circularía por el margen Norte del río Sella dirección Arriondas, mientras que el camino principal, creemos atravesaba en dirección Oeste el concejo de Parres, dados los restos visibles del “Camín de la Reina” en dicho concejo.

La calzada parte del Norte de Cangas de Onís desde las últimas casas hacia El Capitán por un camino terrero muy desdibujado que comienza a ser visible tras pasar el pequeño arroyo de Mables. Desde aquí observamos un camino de 2,7 metros que conduce hasta la carretera asfaltada de Villanueva. Al Norte de este pueblo siempre en el sector Este del monasterio de San Pedro de Villanueva, el camino a unos 60-80 metros del río, es una pista terrera con restos de piedras dislocadas muy finas, erosionadas con el tiempo, quedando al Este una construcción de uso industrial. El camino con un buen tramo enlosado se dirige de forma rectilínea entre un sector arbolado dirección Norte.

Villanueva está asociado históricamente al monasterio donde se levantó el puente “de Villanueva o de los Frailes” construido en piedra en 1794. J. R. Tolívar Faes señala que en la zona se conservaban restos de una capilla dedicada a San Bartolomé del siglo XII o XIII, así como asociaba a este conjunto una malatería construida en 1577 en la cueva de Villanueva. El fin de esta construcción era junto al hospital de en Cangas de Onís, proteger a los peregrinos de los peligros de los caminos (Quesada Alonso, 1993:77).

Este camino era el acceso más rápido para comunicar Cangas de Onís con Arriondas y su cercanía al monasterio, así como la información oral, nos confirman que este paso estuvo en uso hasta inicios del siglo XX. Fue un camino carretero y por lo tanto, posiblemente reacondicionado en su longevo uso durante tantos siglos.

ZONA	Norte de Villanueva 90-100 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,7- 3,5metros.
	Largo: 250 metros

DESCRIPCIÓN	El camino se conserva mejor a medida que se dirige al Norte en un sector de 250 metros, el enlosado en un ancho de vía de 3,5 metros, se muestra en una superficie firme. Cantos de pequeño y mediano tamaño (0,15 x 0,25 metros) bien posicionados, en un camino de 3,2 metros de ancho. En el margen izquierdo localizamos un muro lateral asociado a un linde de fincas, realizado con piedras similares a las del vial montado en hueso (quizá pertenecientes al <i>pavimentum</i> primitivo). Más al norte el otro sector muestra el propio desnivel de la ladera como límite de la la caja viaria del camino. La base terrera se deja entrever en los sectores carentes de dicho enlosado. Es un tramo llano sin mayor acondicionamiento. En tramos cercanos al monasterio se localizan puntos aislados de cemento moderno que ocultaría el viejo enlosado.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Se allana la roca base, para asentar un mano terrero sobre el que depositar el firme de cantos de río.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval: Puente de Cangas de Onís
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro Mancobio Medievales: Fortificación de Fíos, fortificación de La Forcada, monasterio de San Pedro de Villanueva.
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Mancobio Medievales: La Forcada

Tras pasar el sector boscoso, el camino nuevamente terrero cruza un claro en dirección recta hasta llegar a un meandro del río Sella, donde el camino imita su dibujo con una marcada curva que conduce a la ya asfaltada zona de Las Rozas.

Desde esta localidad el camino a Arriondas a 3 kilómetros, desaparece a la salida de citado pueblo, pudiendo haber sido un trazado similar sino el mismo que la N-625, pues es un camino llano que se conduce de forma directa hacia la localidad de Arriondas.



Fig. 303. Empedrado en el camino que bordea el monasterio de Villamayor



Fig. 304. Roca madre del vial con restos de cemento moderno

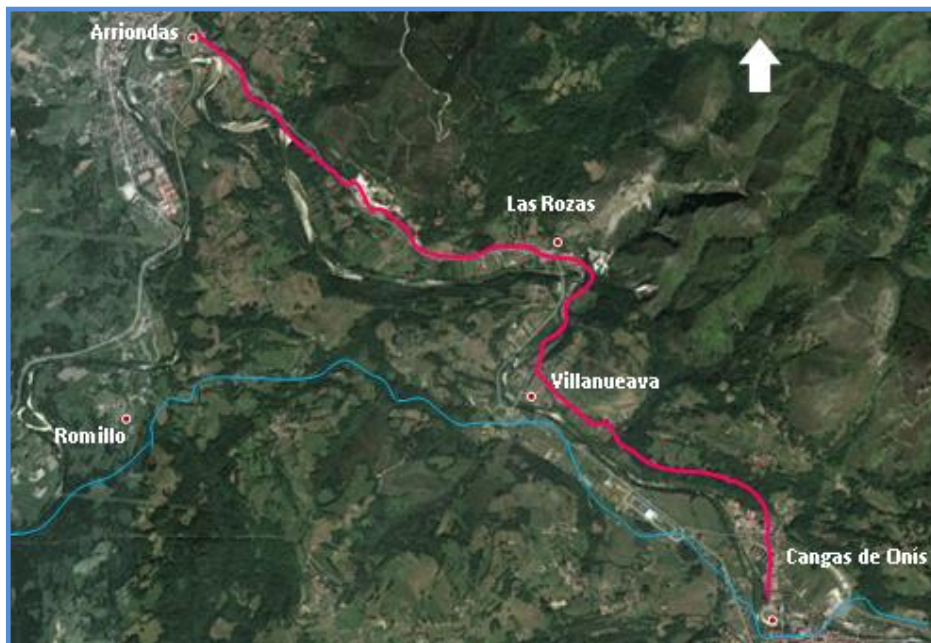


Fig. 305. Ramal a Arriondas por Villanueva en rosa y en azul el trazado principal de los Picos de Europa a su paso por Parres en el conocido “Camin de la Reina”.

X. 10 Ramal Pola de Siero a Valdesoto

Sabemos de la existencia de un camino desde Pola de Siero a Valdesoto (a menos de 5 kilómetros), pues se asocia al camino el puente de Bergueres. Se registra la existencia de caminos de cierta antigüedad en el entorno de Pola de Siero en el

año 1774. Parece que entonces se reparan y acondicionan a las necesidades del momento. El puente de Bergueres o también conocido como puente del Romanón, consta de tres ojos con sus tamajares con pretil restaurado. Conserva en sus inmediaciones restos de posible empedrado atribuible a una calzada, aunque hoy día el entorno está asfaltado solo siendo visibles escasos restos en la propia calzada del puente.

C. Fernández Casado considera que este puente fue romano por las fábricas de sus bóvedas, tímpanos y sillería, así como una rasante casi horizontal. J. A. Fernández Ordóñez coincide en otorgar un origen romano aunque amplía la cronología constructiva a siglos medievales (Quesada Alonso, 1993: 103-108).



Fig. 306. Calzada del Puente de Bergueres



Fig. 307. Puente de Bergueres

Dada la dirección Este- Oeste de la vía descrita en estas páginas desde los Picos de Europa hasta Lugo de Llanera, no creemos que fuera parte del trazado principal el cruce de este puente, a escasos 800 metros del citado puente de Recuna. Quizá este trazado formaba parte de un camino de la Edad Medieval o Moderna, que conducía al concejo de Langreo.



Fig. 308. Ramal de Pola de Siero a Valdesoto (rosa), y en azul la vía de los Picos de Europa a su paso por Pola de Siero.

XI. Vía de la Costa: Desde Ribadedeva hasta Vegadeo

Introducción

Esta calzada fue bautizada con el nombre de “Vía Marítima de Agripa” en honor del general romano que la mandó construir. La calzada más larga de la región, facilitaba la comunicación de Este a Oeste, desde los límites naturales del río Deva, hasta al Oeste en el río Eo. Esta ruta carece de estudios en profundidad para cronologías romanas, que permitan describir su trazado debido a la falta de restos que podamos asociar a su camino primitivo, aunque sabemos que fue esta ruta la que transitó la Legio IV Macedónica instalada en la playa de La Griega y con guarnición en Selorio (Cabal Rubiera, 1953: 169). Por el contrario, sí existen fuentes y elementos arquitectónicos o arqueológicos que facilitan la descripción del mismo en la Edad Media, ya que con seguridad sabemos que este camino cobró gran importancia cuando se consagró en el siglo XIII como el camino costero de peregrinaje a Santiago. Ello llevó sin duda a reutilizar gran parte del trazado primitivo romano y en otros casos posiblemente esta ruta sufrió modificaciones, hoy día difícilmente discernibles de su primitivo trazado. Existieron además diversos ramales que comunicaban con el interior de la región, para facilitar la llegada de los peregrinos a la Cámara Santa y facilitaban la conexión con otras de las vías ya descritas en páginas anteriores.

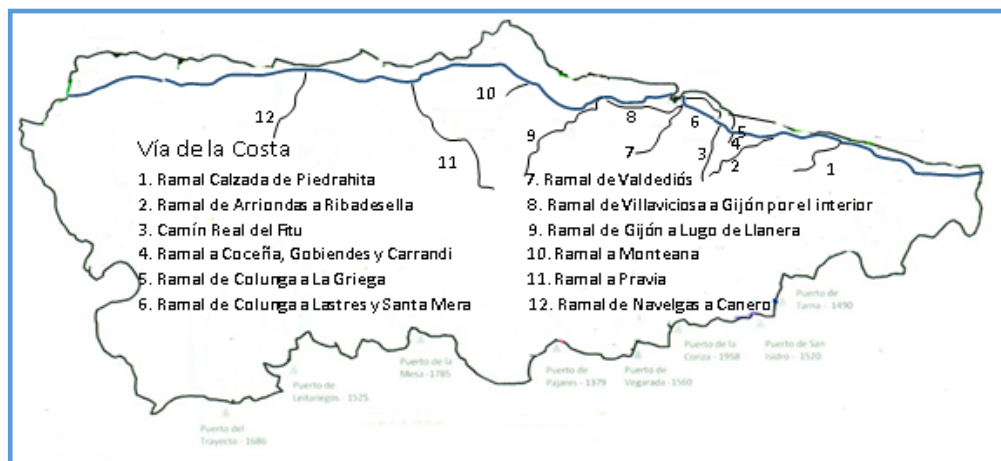


Fig. 309. Trazado de la vía de la vía de la Costa con los ramales estudiados

Para su uso medieval existen publicados diversos trabajos acerca del peregrinaje por las tierras asturianas hacia Santiago, pues ofrecía mayor seguridad

debido a su alejamiento de los escenarios bélicos entre musulmanes y cristianos. Una de las obras en las que se analiza en profundidad este camino, es el informe recogido en la Consejería de Cultura coordinado por M^a. J. Sanz Fuentes (Sanz Fuentes,1994). También se conservan abundantes anotaciones de viaje que Carlos I y su cortejo harían desde el concejo de Caravia hacia Ribadesella, el 24 de Septiembre de 1517, dos días después del desembarco forzoso en Tazones (Uría Rúa, 1988).

Sector 1- Tramo Oriental (Ribadedeva- Villaviciosa)

Bustio, el en concejo de Ribadedeva, sería el primer punto en el territorio astur que debía encontrar el viajero tras atravesar por barca la caudalosa ría de Tina Mayor (donde se ubicaba el monasterio de Tinamayor), posiblemente el camino se aproximaba a Colombres, por una senda de tierra apisonada de no más de 2 metros de ancho que comunica hoy día la AS-344 y la N-634.

Respecto al cruce de río Deva o Tina Mayor (actualmente divisorio de Cantabria y Asturias) es donde en 1772 el Padre Pontones ideaba la construcción del puente. Se trataba de un largo paso con numerosos arcos adaptados a lo accidentado del terreno. En 1776 se ordenó suspender su construcción, hasta que fuera finalizado el cercano puente de Pesués (Santander), retrasándose ésta varios años. Sabemos que el actual puesto sobre el río Deva se construyó en 1922, siendo reformado nuevamente en 1937 tras su destrucción en la Guerra Civil (Cadiñanos Bardeci, 2008: 67). La primera noticia de su existencia data del siglo XVIII; parece que hasta entonces el paso se realizaba por barca, no conociéndose puente alguno con cronología romana.

A la salida de Colombres se visualiza a nuestra izquierda La Serrophia. Dada la falta de evidencias arqueológicas, proponemos un camino que se dirige a El Vao, por la Ermita de Santo Cristo. Este parece el trazado más lógico, pues es el más directo y sencillo. Localizamos otros posible trazado que es el que se asocia al peregrinaje primitivo y se dirigía al Sur de Colombres por La Eria y Torcios hasta El Vao.

A los pies de la ría de Tinamayor, al Sur de Colombres, se enclava el Picu l' Rey, también conocido como Picu Jana. Se engloba este yacimiento en un grupo de enclaves defensivos articulados entre los ríos Sella y Deva. En este caso el Picu Jana se enclava en la sierra de Cuera entre las poblaciones de Alevia y Narganes. En primer lugar se catalogó como un castro con posible ocupación romana, y aunque se ha confirmado la ocupación medieval y centro de vigilancia (Álvarez Estrada, Moure Ferreiro, 1991: 212-215). Visualmente desde la torre Noreste domina la zona costera desde Llanes hasta Comillas, por lo que parece obvio que era una fortificación que vigilaba el paso del camino costero en este tramo más oriental de Asturias. Por otro lado, la torre Suroeste se proyecta sobre la Sierra del Cuera (Calderón de la Vara, 1971: 105-106).



Fig. 310. Paso del camino a la salida de Colombres

Sus dos torres se componen por estructuras cuadradas dentro de un cinturón ovalado con un aterramiento de piedra caliza sin mortero, a modo de pequeñas escaleras. Se asocia un grupo cerámico de cronologías medievales de los siglos XI-XIII, que coincidía con materiales hallados en la catedral de Oviedo y en el Picu Las torres de Ribadesella.

Forma parte de conjunto del Picu Jana de un grupo de cuatro núcleos turriformes ubicados de Oeste a Oeste: Picu Jana, castiello de Rales, castiello de Soberrón y Picu las Torres. Todos ellos podrían formar un sistema defensivo creado para esta zona, que muestran una clara uniformidad, ubicados en zonas elevadas, con cumbres escarpadas dominando los valles fluviales con estructuras defensivas sencillas.

En los cuatro casos sus topónimos hacen referencia a enclaves militares fortificados, ligados a un sinfín de leyendas que se refieren a sus orígenes regios o de época musulmana. Además su estructura interna también son similares las torres relacionadas en un recinto amurallado, a excepción del caso del Soberrón.

El castro del Picu Jana posee las torres de un tamaño más reducido que por ejemplo las de Picu las Torres, lo que se ha interpretado como un recinto con una ocupación intermitente, bien adaptado sin embargo, a la función de vigilancia y señalización. Pese a ello, la similitud morfológica de ambos enclaves parece clara, tanto en la concepción del espacio, como en la relación de las estructuras construidas. Las cerámicas de ambos yacimientos concuerdan en su cronología, diferenciándose las de la Jana de las de las Torres, ya que éstas se realizaron con torno bajo y no alto.

Entre el Picu Jana y Colombres se localiza el núcleo de Noriega, donde se cataloga una torre de vigilancia. La torre tiene planta rectangular y cuatro pisos rematados por almenas. Para la construcción se utilizaron sillares tan solo en el enmarque de los vanos y en la unión de las fachadas, mientras que en el resto se acudió a los sillarejos, devastados por una cara. Al ser de pequeño tamaño se usó abundante argamasa de cal para la unión (Avello Álvarez, 1991: 182).

Al Norte de Colombres se ubica el núcleo de Pimiango que alberga el ya citado monasterio de Santa María de Tina. Es esta una construcción del siglo XIII, que dada su cercanía a la ruta aquí descrita se asocia al paso del peregrinaje de los siglos medievales (Suárez Vega, 2007: 393-400). Esta construcción muestra una fábrica tardorrománica, con dos paños murales de mayor entidad adosados por el Norte y Sur. Para ello se emplea una mampostería de tamaño regular, que contrasta con el zócalo inferior. Parece que siglos después, aunque en fecha imprecisa, se remodela nuevamente hacia el Norte, lo que queda reflejado en la portada. No se hallaron materiales arqueológicos asociados, lo cual dificultó la determinación cronológica de la mayor parte de estas reformas, a excepción de unas piezas cerámicas vidriadas asociadas a los siglos XIX- XX.

Desde el Vao creemos que posiblemente el primitivo camino quedaría bajo la actual carretera N-634, pues no se observa otra posible ruta, y nos llevaría a La

Franca. Aquí retoma un camino terrero para dirigirse a la Cueva de los Mazacullos y Santiuste, donde creemos que pudo cruzar el río Cabra, por el puente medieval del Campo, en el límite de Llanes y Ribadedeva. Este puente se componía de sillares de traza irregular, aunque de buen tamaño, mostrando hoy día derrumbes en las paredes del estribo. Una vez salvado el cauce la ruta posiblemente iniciaba un ascenso hacia La Venta, topónimo asociado siempre a los establecimientos ubicados en puntos de descanso del camino ya desde tiempos romanos. Esta venta fue visitada por G.M. Jovellanos y Ramírez en el año 1791, el cual, realizando el camino en sentido contrario, nos describe el descenso hasta el puente del río Cabra: .-“*enorme bajada y sólo transitable a pie*” (Jovellanos y Ramírez, 1953: 65).

No observamos ningún resto de la primitiva ruta, por lo que desde este punto el camino, como indicamos bastante modificado por la actividad humana, optamos por seguir paralelos a la carretera N-634, por su margen izquierdo hacia Buelna, hasta llegar a Pendueles. Cruzamos dicho pueblo y tras salir del mismo, continua por el margen derecho de la carretera nacional hasta las Bárcenas, donde retoma el trazado de aquélla, algo menos de medio kilómetro. A mano izquierda distinguimos el comienzo un primitivo camino de tierra apisonada, de no más de 2 metros de ancho que hubo de conducir por una zona arbolada, paralelo a la carretera hasta Casa el Río y Vidiago. Tanto en Pendueles como en Vidiago se conservan las iglesias medievales de la Capilla de Pendueles y el templo de San Acislao, por lo que cabe pensar que durante el peregrinaje los fieles hicieran un alto en el camino.



Fig.311. Camino al paso de la Capilla de las Ánimas del Pomar

Es en Vidiago donde nuevamente perdemos cualquier indicio de la ruta que estamos estudiando. Hemos de retomar el trazado asfaltado durante algo menos de un kilómetro, hasta que nuevamente, el camino terrero reaparece por el margen izquierdo del moderno pasando por la Capilla de las Ánimas del Pomar. Tras cruzar las Bárzanas, el camino se junta con la carretera, dirigiéndose hasta la cueva y dando acceso al pueblo de Puertas por el Sur.

Desde Puertas localizamos una pista terrera que se dirige paralela a unos metros de distancia por el margen izquierdo de la carretera, pasando por los restos abandonados de El Ventu (antigua venta que abastecía a los viajeros), para continuar desde aquí por suelo asfaltado hacia El Terroso. Creemos que pudo existir un puente sobre el río Purón, hoy día desaparecido, pues la carretera que pasa sobre sus aguas. Antes de cruzar el río al Sur nace la senda que se dirige al Ídolo de Peña Tú (Vega del Sella, 1927: 312).

La ruta pudo conducirse a La Portalada, para dirigirse al Norte en ascenso hasta El Carril, a la entrada de Andrín. Este topónimo es revelador para poder discernir las calzadas romanas de otros caminos. Desafortunadamente este tramo de 1,5 kilómetros no conserva ningún elemento arqueológico que confirme esta teoría. En Andrín se conserva una torre medieval que estaría en un punto estratégico del paso de esta ruta, y que formó parte de un hospital de peregrinos. Este hospital confirma que quizá por esta zona, existiera un ramal más costero del propio Camino de Santiago, que aprovechó los restos de la ruta romana (Avello Álvarez, 1991: 237). La torre de Tronquedo en Andrín fue rehabilitada en el año 1990 dado el penoso estado anterior. Es una obra edilicia Bajo- medieval (siglos XIV-XV) de planta cuadrada y dos pisos en alzado. En su erección sobre un crestón calizo de las afueras del pueblo (caserío La Torre), predomina el empleo del sillar irregular (mampuesto), reservándose el sillar de buena factura para las esquinas, los vanos existentes de medio punto y reducido tamaño, y las dovelas del arco apuntado que corona la puerta de acceso, situada ésta a ras de suelo (algo que resulta curioso dentro de este tipo de construcciones). En la planta baja se abren nueve saeteras. En la superior quedan cuatro ventanas pequeñas de arco de medio punto monolítico (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 513).

La construcción de la torre habría que encuadrarla en las luchas de bandos protagonizadas por los linajes nobiliarios en Asturias durante la baja Edad Media. En este sentido, la torre que fue propiedad de la poderosa casa local de los Duques de Estrada, habría servido a este linaje como baluarte defensivo (desde su estratégico emplazamiento se domina todo el valle llanisco de Mijares) y centro de control y almacenamiento de las rentas señoriales. Tras pérdida de sus iniciales funciones, se produjo el paulatino derrumbe de la torre y su ocultamiento bajo la vegetación.

Desde Andrín proponemos un trazado en base a la orografía de la zona, que bordearía la Plana del Cué, por la LLN-2 hacia Cué y aquí retoma el camino de tierra al Oeste, para llevar al viajero por Mañín hasta La Portilla, donde se uniría con el posterior Camino de Santiago, creemos que discurrió por el núcleo del San Roque del Acebal, donde se ubicaba la malatería de San Lázaro de Cañamal, en funcionamiento hasta el siglo XVIII. Se conservan también los restos de la capilla de la malatería y la fuente de los Malatos en el mismo lugar (Vázquez de Parga, Lacarra del Miguel, Uría Rúa, 1949:129). Este trayecto dejaba al Sur la Sierra del Soberrón, donde se registraron restos del castillo roquero medieval. Este castillo forma parte de un grupo de cuatro estructuras ya mencionadas (Picu Jana, castillo del Soberrón, castillo de Rales, Picu las Torres), ordenadas en la costa asturiana que abarcan los cauces del Sella al Deva. Se posicionan estratégicamente para defender y vigilar toda la costa oriental de Asturias y por ende la ruta que por allí transitaba (Álvarez Estrada, Moure Ferreiro, 1985. s. p). El castillo del Soberrón era centro militar y administrativo del distrito de Aguilar. Se formaba de un torreón emplazado a 374 metros de altura, compuesto por una planta circular de mampostería de unos ocho metros de diámetro. Muy probablemente desde el siglo XI y sin duda, desde la primera mitad del siglo XII, se denominaba Aguilar al territorio que además del actual concejo de Llanes, comprendía la franja costera situada al este: los actuales concejos de Ribadesella y Caravia y por último, el realengo de Parres.

Desde este punto en dirección Norte el camino nos conduce a la Ermita de la Guía, ya a la entrada de Llanes, tras cruzar el reguero de Carrocedo, donde se conserva el torreón y las murallas medievales que fortificaron la ciudad. La defensa de Llanes se relaciona con su fundación por Alfonso IX a principios del siglo XIII.

La muralla cuenta con 840 metros de diámetro adoptando forma casi cuadrangular. De este cerco amurallado quedan varios lienzos y las puertas de acceso, aunque perdidas se reconocen a través de la huellas dejadas en las calles o por monumentos testigo como la llamada torre o castillo de planta circular y robusta fábrica coronada en almenas. La muralla almenada estaba precedida de un foso en la que se abrían 4 puertas principales de las cuales la llamada Puerta del Castillo mantiene su aspecto más primitivo. Llanes fue conocida durante el Medievo como Puebla de Aguilar (Morales Saro, Casares Rodicio, 1977: 160).

Así mismo se documenta su presencia en el entorno de Llanes, desde tiempos prerromanos el Castro de Punta de la Torre o Jarry, también denominado Castro de La Talá. Es esta una atalaya ubicada en el borde costero, de cuya estructura solo se conserva parte de lo que pudiera ser una torre, quizá de funciones similares a la Torre de Revellín en Celorio. Se conserva un muro de forma semicircular, formado por piedras de pequeño tamaño e irregular, cuya altura hoy día no llega a los 2 metros. Este punto arqueológico, aunque está catalogado como tal, carece de carta arqueológica que pueda identificar con más precisión estos restos (Camino Mayor, Del Frade, Barroso Bermejo, 2002: 34-35).

A la salida de Llanes, no se identifica ningún camino que pudiera ser más antiguo que el resto, así pues, elegimos uno que nace a mano izquierda de la N-632 para conducirnos posiblemente hasta al cercano pueblo de Poo, y posteriormente, retomar nuevamente el trazado asfaltado que conduce al Norte de Los Santucos, una vez cruzado el arroyo Vallina. Entonces quizá este camino entronca con una vía antigua que ascendería por otro con restos de viejo empedrado en algo menos de 100 metros, que parece fue la continuación de la vieja calzada. Este tramo en la estado de conservación, posee de 2 metros de ancho, y piedras de tamaño irregular, descolocadas de lo parece pudo ser posición original, que conduce al Norte enlazando con un camino de tierra hasta Celorio.

Otra muestra de la importancia que esta ruta tuvo en el Medievo es el monasterio benedictino San Salvador de Celorio, a 7 kilómetros de Llanes, fundado entre los siglos XI- XII. Contó con una alberguería que facilitaba cobijo gratuito a los

peregrinos que por allí pasaban. En su origen fue un pequeño cenobio monástico de fundación controvertida, habitado en el siglo XII por monjes benedictinos. En la segunda mitad del siglo XVII sufrió una profunda remodelación, no conservándose de las edificaciones originales más que una torre de tres cuerpos con arcos de medio punto de estilo románico tardío. En el año 1835 el monasterio fue desamortizado y abandonado (Hevia Ballina, 1999: 769-774).

También se documenta en Celorio la ya citada Torre de Revellín. Desafortunadamente los escasos restos que se conservaron hasta no hace muchos años, se han perdido cuando desde el Ayuntamiento de Llanes se decidió convertir este punto estratégico como un mirador. Ello ha conllevado a que la zona sea hormigonada su base y por tanto quedando oculto cualquier resto hasta entonces visible. Debió ser una torre Alto-medieval de vigía que avistaba la zona costera y por ende el camino aquí descrito.

Desde Celorio la calzada más primitiva pudo tomar dirección costera por el actual trazado de la LL-9, es decir, pasando por los núcleos de La Morta, Barro y La Barrera hasta Niembro, donde se asoció una venta a la vía, hoy día desaparecida. En el mencionado pueblo de Barro se conservan además, los restos de una venta y estanco situado al margen derecho de la ría de Barro.

Hacia el Sur de Celorio y antes de Balmori, siguiendo el trazado de la carretera AS-263, nos encontramos el topónimo “camino viejo”; sin duda debe hacer referencia al ramal que desde el monasterio de Celorio partía hacia el Oeste para entroncar en Santa María de Posada con la vía que desde Niembro se dirigía al Sur, a las proximidades de Cangas de Onís, para contactar otras dos rutas de peregrinaje: hacia el Este a Covadonga y al Oeste a la Cámara Santa de Oviedo.

Otra construcción a mencionar es la torre del Prau de la Iglesia de Porrúa. Erigida a un centenar de metros de la iglesia, en este promontorio se ven un par de muros de piedra unidos con argamasa de unos 80 centímetros de ancho. Estos restos junto con la existencia del topónimo La Torre hacen pensar que fuera quizá una torre medieval.

Desde este lugar el trazado más óptimo hubo de ser en descenso la Cuesta de Niembro. Es aquí donde se conservan algunas piedras de tamaño mediano bien alineadas que recuerdan al caminante la antigüedad de la ruta y que fuera quizá en su pasado un camino más elaborado, con algunos tramos empedrados, hoy día apenas visibles. Además de estas piedras, se une la utilización de contrafuertes y el cajeadado de la roca y roderas de desgaste. No falta la portilla de jambas de piedra que obstaculiza en ocasiones el paso. Este sector muestra técnica romana en cuanto al diseño de la estructura viaria. No obstante, debemos ser precavidos en el sentido de que esta vía fue reutilizada durante muchos siglos después y quizá la técnica romana se copiara para acondicionar este tramo, que sufriría mayor desgaste al tener una pendiente de casi un 3,5%.

ZONA	Cuesta de Niembro 50-70 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 3 metros.
	Largo: 750 metros
DESCRIPCIÓN	Se conservan algunas piedras de tamaño mediano bien alineadas de aproximadamente de 0,30 x 0,40 metros que recuerdan un tramo que pudiera haber estado en su totalidad empedrado, dada la elaborada estructura que observamos y el desnivel de escaso 3,5%.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Además de estas piedras del <i>pavimentum</i> , se une la utilización de contrafuertes y el cajeadado de la roca y roderas de desgaste. No falta la portilla de jambas de piedra que obstaculiza en ocasiones el paso.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente La Vallina
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

De este modo creemos que nos dirigiremos a El Arrobo y el Amilladero hasta el Monasterio costero de San Antolín. Fechado en los siglos X- XII, aunque las primeras noticias se remontan al siglo XII, constatando su anexión al monasterio de San Salvador de Celorio en siglo XVI.

En Bricia, que se encuentra al Sur del Amilladero, creemos que es donde nacía un ramal que conducía al Sur hacia Cangas de Onís, denominado calzada del puerto de Piedrahita, tenía una comunicación por el interior, concretamente desde

Villaverde, hasta el Norte en Posada de Llanes, permitiendo el acceso directo al propio enclave llanisco, amurallado en la Baja Edad Media¹⁵⁵.

En Posada de Llanes se catalogó una lápida que fue estudiada por F. Diego Santos. Se trata de la inscripción romana hallada más al Oriente de Asturias, cuya cabecera es remate natural de la piedra sin labrar. La fractura de la lápida dejó incompleta la inscripción que fue recogida de la finca de La Pontiga del lugar de Lledias. Entre las siglas a los dioses manes está el árbol, frecuente en inscripciones vadinienses, pero extensivo a otras estelas (Diego Santos, 1985: 193; Santos Yanguas, 2013: 129-132).



Fig. 312. Estela funeraria de Posada de Llanes. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 131.

En Bricia es necesario cruzar el río Bedón, hoy día observamos varios puentes que forman parte del trazado viario. Sabemos que al menos desde 1832 se autorizaron los permisos para construir un puente de tres arcos, que facilitara el tránsito a lo largo de esta ruta (Cadiñanos Bardeci, 2008: 64-65). Desconocemos si en tiempos previos existía otro puente o quizá el paso se habría realizado por barca para proseguir Naves y Villahormes. Dejando al Norte ambos núcleos, el camino prosigue adaptado a la orografía del terreno, es decir, haciendo muchas curvas, por la Venta y la zona llamada Allende hasta el río San Cecilio, donde si localizamos un puente de piedra, la *Puente Vieyu*. Este puente de un solo arco, realizado en mampostería, se documenta al menos en los siglos del Medievo, así como el topónimo en la zona que denomina esta ruta como el Camino Real. Hoy día este puente se encuentra muy deteriorado.

Planteamos una vía óptima desde Posada de Llanes hacia Villahormes, podría dirigirse por una ruta más directa atravesando el puente La Vallina, al Oeste de Posada de Llanes, en vez de tomar dirección el costero monasterio de San Antolín

¹⁵⁵ Referente a la vía del Puerto de Piedrahita, remitimos a este mismo capítulo, pp. 689-694, vía de la Costa.

de Bedón¹⁵⁶. Este puente probablemente medieval, tiene un arco de medio punto y unos 6 metros de longitud, con un ancho de calzada que no llegaba al metro. Arranca de ambos lados de la roca madre (cuarcita), alcanzando una altura máxima sobre el río de 3,40 metros. La construcción era de piedra y argamasa.

Desde aquí la vía hubo de ascender por el Llano del Espino y el Llano de Santa Ana hasta Torrelanegra, donde parece conservarse lo que pudiera ser un tramo de antiguo camino, hoy día casi camuflado entre el manto vegetal. Se percibe una ruta de no más de 1,5 metros de ancho con piedras aisladas que parecen ubicarse en su posición original. Siguiendo este trazado el camino nos conduce hasta Naves, a 600 metros al Oeste y desde aquí al anexo pueblo de Villahormes.

A la entrada de Nueva de Llanes se conserva la Torre del Aguilar de San Jorge, a pie de camino. Integrada en el palacio de los condes de la Vega del Sella es de época Bajo – medieval, mientras que el palacio responde al clasicismo tardío (siglos XVII- XVIII). La torre almenada conserva en su interior los huecos de apoyo de diversos pisos y presenta externamente unas pequeñas ventanas cuadradas de aspecto moderno. Tiene una superficie interior de 50 metros cuadrados. Está muy afectada por obras de acondicionamiento (Gil López, 1983: 749-835).



Fig. 313. Tramo de calzada en Nueva de Llanes.

A partir de este punto el camino desaparece bajo el asfalto para penetrar en Nueva de Llanes, donde afortunadamente se conserva un trozo de calzada en muy buen estado. Tiene unos 4 metros de ancho, con un eje central de piedras, al igual

¹⁵⁶ Templo monástico del siglo XII con un hospital. Inventario de obras pías. Manuscrito perteneciente a la colección de don Fermín Canella y Secades (Uría Rúa, 2006: 1293).

que en el tramo de Benia de Onís, con aproximadamente 150 metros de longitud. Las piedras que lo componen de tamaño medio, se dispusieron de forma ordenada, creando un pavimento uniforme, que facilitaba el tránsito rodado. Actualmente la calzada se localiza con dos muros anexos a modo de protección del entorno urbanizado, por lo que no podemos indicar cuál fue la estructura de dicha calzada. Creemos improbable que con el desarrollo de este lugar en el medievo como paso de la vía de peregrinaje y a partir del siglo XVIII con un leve desarrollo industrial en la zona, este tramo quedara intacto desde tiempos romanos, siendo necesario su acondicionamiento, para facilitar las comunicaciones medievales y modernas.

En Nueva parece lógico pensar que cruzaba el puente de Vallina sobre la ría de Nueva, para salir del pueblo por la AS-263. El puente se encuentra en pésimo estado de conservación. De la estructura que fuera en un origen solamente se conserva el arco y parte de su estructura sobre uno de sus lados, formado por piedras calizas de tamaño medio, y cuyo ancho de calzada serían unos 2 metros. La arcada descansa sobre la roca en ambos laterales. No se conserva ni pretil, ni calzada y cualquier otro elemento que aporte más datos de su composición.



Fig. 314. Puente Vallina sobre la ría de Nueva

ZONA	Nueva de Llanes 60 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 4 metros
	Largo: 200 metros
DESCRIPCIÓN	<p>Tramo llamativo por su excelente estado de conservación. Muestra un enlosado regular de piedras de pequeño y mediano tamaño, con un eje central que divide proporcionalmente la calzada en dos posibles sentidos de tránsito. Se dispuso el pavimento de forma ordenada, creando un pavimento uniforme, que facilitaba el tránsito rodado.</p> <p>Ahora el camino desaparece bajo el asfalto para penetrar en Nueva de Llanes, donde afortunadamente se conserva un trozo de calzada en muy buen estado. Tiene unos 4 metros de ancho, con un eje central del piedras que indicaría el doble sentido, al igual que en el tramo de Benia de Onís.</p>

OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	El tramo se encaja en unos laterales modernos de cemento, que pudieran haber sustituido quizá a otros más antiguos, dando a esta ruta un ancho de 4 metros.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Lápida de Lledias, Puente Vallina
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales: Torre del Aguilar de San Jorge
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Torre del Aguilar de San Jorge

Desde la ruta que pasaba por el puente Vallina se dirige al Sur de Piñeres y antes de llegar a Silviella, a mano derecha encontramos un camino de tierra de no más de 2 metros de ancho que nos conduce hasta Pría. El camino se ve interrumpido por un denso bosque que impide su estudio, teniendo que bordear El Collau, cruzando el río Guadamía, hacia Cuerres. Se conserva un puente de posible origen romano restaurado recientemente, en el límite de los concejos riosellano y llanisco. Posee un arco de medio punto y el lomo está ligeramente apuntado. Se realizó con piedras de tamaño mediano sin trabajar. Hoy día este puente queda anulado, pues el camino actual, asfaltado, transita pegado a dicha construcción. Este tramo antiguo se recoge en las “Respuestas de Tomás López”, usado por las procesiones de antaño, que llegaban hasta el cementerio de Pría (Merinero Martín, Barrientos Alfageme ,1992: 258).

Proponemos una ruta que continuaba hasta Toriello por la AS-263 y aquí, tras cruzar el núcleo poblacional, parece que retomaba la primitiva calzada por un camino de tierra de 2 metros de ancho, que no presenta ningún resto edilicio y cuya dirección conducía Sobares y El Infierno durante 3 kilómetros. Creemos que prosiguiendo al Oeste pudo entrar en la localidad de Ribadesella por el Sur de la misma, en la zona denominada de Oreyana.

En el núcleo de Ribadesella el camino debía enfrentarse al gran río Sella, cuyas aguas se salvaban (hasta la Edad Media), cruzándolo a la altura de la Punta del Arenal, en el actual puerto deportivo. Fue en este antiguo “*portus*” sobre un cueto alargado cerrado al Sur por el monte Corbero, donde Alfonso X fundaría en el año 1270 la Puebla de Ribadesella (García de Castro Valdés, 1997: 96). Proseguiría

posiblemente el camino por la edificada playa de Ribadesella y salía del núcleo urbanizado por Somos, al Sur de Portiella.

Para la atención de los pobres y peregrinos había en Ribadesella un hospital de peregrinos dedicado a San Sebastián y en la época moderna a San Roque que se encontraba ubicado en la plaza de la iglesia y fue fundado, a juzgar por un documento regio, en el año 1486¹⁵⁷ y en uso hasta el siglo XVIII (Vázquez de Parga, Lacarra del Miguel, Uría Rúa, 1949: 131).

Asociado también al enclave de Ribadesella se ubica la Batería de la Guía, datada en el siglo XVI, se enclavó en el monte de La Guía a la entrada del puerto de Ribadesella. Se pone en relación posiblemente con el enfrentamiento de la corona española con Francia. Se formó por un cuerpo de guardia, cinco cañones, un almacén de pólvora y una capilla, todo ello en un recinto que cerraba la batería (Suárez Manjón, Álvarez Martínez, Jiménez Chaparro, 2012: 1155-1172).



Fig. 315. Monumento funerario de Marco Licino. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 102.

El río Sella se muestra como la frontera existente divisoria de la *Asturia* transmontana con las tribus de los *Penios* o *Arminuos* (entre otras), con la tribu de los *Orgenomescos* ya en el *Conventus Cluniense*.

La ruta costera pudo emprender su camino hacia San Pedro, donde se conservan los restos de una venta a pie del camino. Cruzaría necesariamente el río San Pedro, sobre la marisma, justo antes de llegar a Somos por un puente cuya estructura hoy visible es del siglo XIX, denominado “Puente del Pilar”. Sobre este puente de “*Pilas*”, hoy día del “*Pilar*”, sabemos que se mandó reconstruir en 1588. Tenemos noticias que antes de 1580 las riadas le arruinaron, se hundió y llevó el río en su mayor parte. No se podía pasar, aunque era dirección obligada hacia muchos lugares. En el mismo documento constan noticias de 1486 cuando los caminos de

¹⁵⁷ Otros autores atribuyen la fecha de fundación al año 1330 (Novoa Portela, Villalba Ruíz de Toledo, 1999: 126).

este concejo eran reparados a costa de la sisa del vino (Cadiñanos Bardeci, 2008: 67).

Pudo entonces llegar a San Esteban de Leces por un camino asfaltado que nos conduce hasta la Torre de los Ruíz de Junco, de los siglos XIV-XV, con vistas a Ribadesella y ubicada en pleno tránsito del camino. Es en San Esteban de Leces donde se hallaron dos estelas funerarias. Por un lado, la estela romana de *Marco Licinio*, en Forniellu. Estela consagrada a los dioses manes. Posee un tamaño pequeño y la cabecera se remata con dos piedras redondas, interpretadas por J. M. Fernández Buftla como símbolos de fecundidad (Fernández Buftla, 1926; Diego Santos, 1985: 106; Santos Yanguas, 2013: 101-103). Junto a esta estela se localizó otra de tipología antropomorfa e igualmente de carácter funerario (aunque desconozcamos en este caso el nombre de la persona fallecida) (Diego Santos, 1985: 127-128).

Al Norte de este núcleo queda Abeo, pueblo al que pertenecen los restos de una venta en estado ruinoso, ubicada a escasos 200 metros del camino. Se conservan restos de la caja de la vía compuesta de piedras hincadas que delimitan la anchura de la ruta y un empedrado en dirección a la playa de Vega. Está oculto por la vegetación, por lo que urge su limpieza y ello nos ha dificultado el poder analizar en detalle este tramo. Se sitúa a 50 metros al Oeste del depósito de aguas de este pueblo.

Al Sur de Ribadesella se enclava el pueblo de Ucio, antiguamente conocido como *Noega Ucesia*. Este lugar ya aparece citado en las obras de C. Ptolomeo (II,6,6), P. Mela (III, 13), F. Plinio (IV,111) y C. P. Estrabón (III 4,20), que nos indican que se ubicaba en la salida del *Salia*, en el estuario de *Melsos*. J. M. González y Fernández Valles cree que solamente por la descripción dada podría ser la ría de Villaviciosa o la de Ribadesella, descartando la de Avilés, por su cercanía del Nalón. Es P. Mela (III, 13) quien ayuda a completar este emplazamiento cuando se refiere a esta zona como la desembocadura de *Salia*, hoy día el Sella, la divisoria entre Cántabros y Astures. Este hipótesis se sustenta frente a otros planteamientos que enclavan esta antigua ciudad en otros puntos geográficos, gracias a los restos

romanos aquí encontrados; una moneda de Constancio II (351-353 d. C.)¹⁵⁸, ladrillos, trozos de argamasa y fragmentos musivarios de mosaico. Parece factible que en tiempos de C. Ptolomeo el topónimo “Ucio” podría aludir a un punto geográfico del entorno de Ribadesella (González y Fernández Valles, 1952: 42-45; Iglesias Gil, Muñíz Castro, 1992: 58).

ZONA	Abeo 135 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,8 metros.
	Largo: 60 metros
DESCRIPCIÓN	Son visibles los restos de una venta en estado ruinoso, ubicada a escasos 200 metros del camino. Se conservan en frente de esta edificación restos de la caja de la vía y un empedrado en de cantos de piedra de tamaño pequeño (0,10x 0,15 metros), en dirección a la playa de Vega. Está oculto por la vegetación, por lo que urge su limpieza.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Caja de una vía con piedras hincadas. Se observa un firme terrero, sobre el que se asienta el tramo indicado de antiguos cantos.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente del Vao
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Ucio
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Torre de los Ruíz Junco

El camino que conduce a la playa, creemos debió cruzar un antiguo puente sobre el cauce del río Vega o Acebo. Este puente estaba realizado en sillares cuadrados de buena factura, del cual solo se conserva un pilar, provisto de tajamares en la orilla derecha y un tramo del estribo en la izquierda. Una gran riada lo destruyó en el año 1980.



Fig. 316. Ascenso a Berbes

¹⁵⁸ Sobre los hallazgos citados véase Diego Santos, 1978: 137, 189; Fernández Ochoa, 1982: 106-107.

El tramo hasta Berbes se debía iniciar en este sector de playa y creemos se dirigía hacia el interior, paralelo a la costa. Era un camino de tierra ocupado en gran parte por arena. En la zona más próxima al puente de Vega denominada Dunas de Vega, se conserva un grupo de piedras a la salida de la misma colocadas intermitentemente durante 300 metros, en la zona central de la vía, visibles en el sector cercano a la antigua venta de La Espasa. Podría tratarse del eje divisorio de una ruta con 2 metros de ancho. Son unas piedras aisladas, que no permiten poder analizar más en profundidad las características de la vía aunque parece estaría pavimentada en su totalidad. Los últimos 500 metros antes de llegar a Berbes han sido cortados por las canteras de fluoruros. Se propone una ruta alternativa, que discurre más al Sur que la citada y creemos que ésta pudiera datarse en época más moderna, pues no tiene conexión directa con el tramo descrito en el párrafo anterior de La Espasa.

ZONA	Berbes, Dunas de Vega 33 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2 metros.
	Largo: 300 metros
DESCRIPCIÓN	Era un camino de tierra ocupado en gran parte por arena, en la zona más próxima al puente de Vega, denominada Dunas de Vega, que conserva en una zona próxima a una antigua venta, la de La Espasa, un grupo de piedras a la salida de la misma, y de manera intermitente durante 300 metros, en la zona central de la vía a modo quizá de eje divisorio de una ruta con 2 metros de ancho. Son unas piedras aisladas, que no permiten poder analizar más en profundidad las características de la vía. Aunque su construcción puede estar asociadas a un tramo de fácil inundación, dada su cercanía a la playa y posibles pleamares.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puente del río Vega o Acebo
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales: Venta
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Pico Castro
	Medievales:

Es esta zona además por la que creemos se dibujó la primera ruta, se edificó posteriormente la Venta de Arrieros, el primer edificio que se encontraba un caminante al llegar a Berbes. Una vez en Berbes un camino terroso nos saca del

pueblo en una ruta serpenteante que, entronca en el KM. 10 de la N-632, la cual se ha superpuesto al trazado antiguo en este tramo final del concejo de Ribadesella.

Penetramos entonces en el concejo de Caravia, a 4 kilómetros escasos de camino, hasta llegar a Colunga. Circulaba paralelo a la costa, tanto que en ocasiones su traza se ha erosionado. El camino partiría unos metros al Oeste del moderno puente sobre el arroyo de La Régula. Desde aquí el caminante viajaba entonces por el borde costero, a diversas cotas. Se conserva un kilómetro escaso de trazado original, que quedar oculto en el KM. 14,5 bajo la moderna N-632 hasta Piedra y Caravia la Alta. Al Sur de este núcleo conserva el único castro catalogado del concejo, el pico Castro. Fue excavado en a principios del siglo XX y sacó a la luz materiales cerámicos y metálicos previos a la romanización de la zona, (siglos IV-I a. C.), sin evidencias de la cultura romana (Suárez García, 1985, Adán Álvarez, 1997: 11-22; Adán Álvarez Martínez Faedo, Díaz García, 1994: 343-352).

Se levantó una muralla para proteger la plataforma. Se excavan unas viviendas en las que en cada esquina había un rectángulo interpretado como hogares. Al no encontrar cimientos de muros se asocian las cabañas con un material perecedero. Entre el material arqueológico asociado se documentan restos óseos asociados a la caza y el marisqueo, así como material cerámico decorado por círculos concéntricos y triángulos curvos realizados a mano y fechada en los siglos III - II a. C. También se registró material lítico que muestra un claro anacronismo y un molino circular prerromano del siglo II a. C. La cronología del castro muestra por tanto una ocupación netamente prerromana nunca anterior al siglo V a. C. (Llano Roza y Ampudia, 1919; 1922: 100-145).

Más al Norte en el lugar de Cantiella, se erigió una torre costera de La Atalaya, hoy día desaparecida, que pudo ser punto de vigilancia marítimo. Fue una plataforma de 200 metros donde se levantaría esta construcción, aunque quizás también fuese un castillo. Su estructura no está clara. F. Martínez Torner fue el único que había analizado la existencia de esta Atalaya del siglo XVIII. Relacionó este enclave con el Camino Real de la Costa, el cual sabemos que por esas fechas ya se encontraba abandonado. Bien es cierto que en últimos trabajos publicados de J. A.

Gutiérrez González y P. Suárez Manjón, incluyen en su catálogo esta atalaya. Desafortunadamente como indicamos su edificación ha desaparecido por lo que su cronología es indeterminada y no ha sido posible aportar más información de la conocida hasta este momento (Martínez Torner, 1901; Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2007: 5-36).

El camino, hoy día asfaltado, llevaba a Carrales, topónimo que ha sobrevivido hasta nuestros días, siendo un claro indicador de esa primitiva ruta romana. Es en Carrales donde confluye con la vía que, del Sur, proviene de *Arriondas a Caravia*¹⁵⁹.

Parece lógico pensar que la ruta costera hubo de proseguir unos 300 metros por la AS-260 a Duyos, desvío próximo al límite con el concejo de Colunga. Desde Duyos el camino nos conduce a Caravia la Baja, donde se ubica la iglesia de Santiago, que albergó la estela funeraria de Duesos fechada en el año 1140, aunque la primera referencia de Caravia en la documentación medieval es del año 927 (Fernández Suárez, Miyares Menéndez, 1987: 1035-1054). Estela rectangular de cuarcita que para A. Fernández Suárez tiene similitudes con las estelas de Valduno y Castiello claramente de época castreña, siglos II- I a. C. Aunque para otros autores puede tener una cronología indígena romana del siglo I d. C. (Menéndez Fernández, 1988: 603-615).



Fig. 317. Estela de Duesos. Imagen extraída de www.asturgeografic.blogspot.com

Desde Carrales existen dos esquejes de la vía, al Este, a Caravia la Alta y Prado, y al Oeste, a La Isla. Retomando la vía costera, hacia el concejo de Colunga, al Oeste, sabemos de un camino empedrado se dirigía a La Espasa, tal y como se recoge en la Carta arqueológica del concejo¹⁶⁰, aunque desafortunadamente, hoy el trazado lo marca la línea de la N-362 superpuesta a la pretérita vía hasta llegar al río

¹⁵⁹ Referente a la ruta de Arriondas a Caravia también denominada como “El Camín Real del Fitu”, remitimos a este mismo capítulo, pp.697-700, vía de la Costa.

¹⁶⁰ La Carta Arqueológica del concejo de Colunga del año 1992 indica que ya en esa fecha había desaparecido la calzada enlosada en ese sector de la vía (Adán Álvarez, 1995b: 239).

La Espasa, límite fronterizo con el concejo de Colunga. Asociamos a este paso el puente que P. Madoz Ibáñez cataloga con orígenes romanos y califica como un “puentecillo”. Sabemos que al menos sus pilares eran de piedra, pues con las mareas vivas los bloques de piedra quedaban al descubierto (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 83).

De este tramo de 4 kilómetros apenas se conserva un kilómetro del primitivo camino al inicio del concejo; el resto se muestra desdibujado y fosilizado por las praderías o por apropiaciones indebidas del trazado de la N-632.

Ya el concejo de Colunga, dado que la vía no es visible, tomamos la actual carretera N-632 que nos conduce hasta el núcleo costero de La Isla. Nos informa P. Madoz Ibáñez que el camino antiguo de Colunga (tanto el principal como los secundarios) que se dirigían a Villaviciosa y Gijón se encontraba en ese momento en muy mal estado, no siendo suficientes los medios utilizados para su reparación (Madoz Ibáñez, 1984: 301).

Las primeras noticias sobre restos arqueológicos en la zona datan del siglo XVIII. Aquí se identificó un castro catalogado como “castro marítimo” de La Isla, de características similares al de Coaña. Actualmente solo conserva un foso y parte de un talud (Llano Roza y Ampudia, 1928). Asociado al mismo, se identifican restos del camino medieval a Santiago. Además, existió un escrito fechado en el año 1032, que hablaba del camino que unía la playa de La Isla con la ya citada de La Espasa en Caravia:.- *“sobre la costa en el camino real de Caravia, abundante empedrado, bellissimo en extremo”* (Manuel Risco, 1793: 90). Se ha confirmado el origen romano de este trazado por algunos autores como C. Fernández Ochoa o F. Diego Santos (Fernández Ochoa, 1982: 55, Diego Santos, 1978). Sobre el castro de La Isla, el recinto tiene una plataforma ovalada bastante amesetada que tiene un posible foso colmatado al que le sigue un talud y un parapeto. La referencia del castro se la debemos a B. Vigón Casquero que indica, que en el siglo XIX fueron descubiertos varios cimientos circulares de varias casetas romanas similares a las de Coaña (Vigón Casquero, 1984: 289). Los primeros hallazgos de A. Llano Roza y Ampudia, catalogaban el lugar como un poblamiento de la Edad del Hierro, por haber

encontrado, además, de los cimientos circulares, diversos restos cerámicos (Llano Roza y Ampudia, 1919).

Los últimos descubrimientos han asociado este entorno a una factoría comercial o villa romana. Bajo la iglesia local se han estudiado los restos de la catalogada villa, ocupada desde los siglos I - III d. C., conservándose sus hornos y donde a finales del siglo XVIII se hallaron diversos elementos materiales asociados a la misma, como es el caso de una moneda de Nerón o la lápida de *Mitra invicto Deo Austo* (Santos Yanguas, 2014a: 334-335). Esta lápida es la única representante en Asturias del culto a una deidad oriental, traído por los ejércitos romanos cuando la *Legio IV Macedónica* (reclutada en la Macedonia griega) tras las Guerras Cántabras se estableció en Selorio, La Griega y La Espasa (Adán Álvarez, Cid López, 1997: 257-297). *Antrós* se llamaba a los templos dedicados a la diosa Mitra, que se levantaban en cuevas excepcionales. Los guerreros de la *Macedónica* eran en su mayoría adoradores de Mitra y pronto buscaron un *Antrum* (cueva natural) para erigir su templo. Tuvo que ser la gran cueva de Lastres el *Antrum* que sirvió de templo al culto pagano a Mitra. Treinta años más tarde de la victoria de Roma llegó *Agripa* que nombró a Lastres *Noecantrum* por esa cueva excepcional que le caracterizaba, quizás no tanto por sus dimensiones sino por el culto a Mitra (como testimonia la estela). La Cofradía de Mitra que inició su culto en Lastres, creció rápidamente en seguidores al unirse a su culto las gentes del lugar. Las cofradías no podían superar los cien iniciados, de ahí que el templo siguiente se construyese en Santa Mera (*Sanctus Mitra*) (Cima Muñoz, 2005).

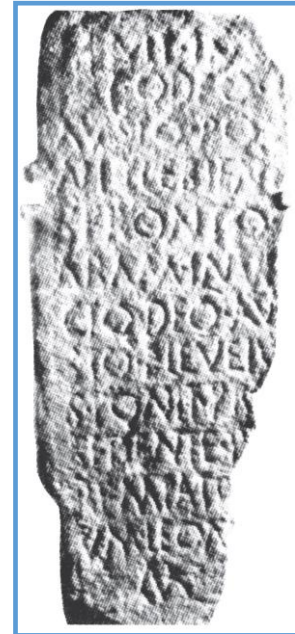


Fig. 318. Estela dedicada a Mitra, Colunga. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2014a: 334.

La lápida de Mitra se fecha en el siglo III d. C. y el texto alude a cargos sacerdotales asociada por tanto a mencionado templo. Concretamente la religión de Mitra hacia que sus fieles vivieran para el culto propagándose por las capas bajas de la sociedad que albergaba la esperanza de vida en el más allá (García y Bellido, 1967: 265).

En La Isla también se ha catalogado un castillo en el peñón de La Isla, propiedad del Conde Piniolo. En la actualidad no es visible ningún resto arquitectónico, aunque se reconoce la posible cata de B. J. Manzanares Rodríguez de los años 60. Cuyas noticias conocidas son de los años 60 por lo que la cronología es imprecisa (Adán Álvarez, 1995b 241).

Creemos que la ruta principal cruzaría dirección la Venta del Barrigón, puesta en relación al paso de la ruta en la entrada del concejo de Colunga. Más hacia el Occidente, llegamos unos 500 metros antes del cruzar el arroyo de Bueño, que se salva con dos puentecillos modernos. Reconocemos la caja del camino que se conserva en este punto a lo largo de 500 metros, antes y después del puente principal, mientras que se desconoce el uso del otro puente, más pequeño, por el que solo podría circular una persona. En 1676 se aseguraba que había existido un puente de piedra en el pasado, destruido por una fuerte riada. La relevancia de esta ruta paso a Francia, Galicia, Portugal y las dos Castillas y nexos comerciales de los puertos de Lastres, Tazones y Villaviciosa llevó a la necesidad de reconstruir este puente. El proyecto de dichos canteros nos muestra el alzado de un puente de cinco ojos, iguales y muy pequeños los laterales y mucho más alto y ancho el central. Como consecuencia, el perfil resulta muy alomado, al mejor gusto medieval. Presentaba en este proyecto tajamares y una buena sillería fue la seleccionada para su construcción (Cadiñanos Bardeci, 2008: 50-61).

Este tramo se conoce como el “Camino Real de Bueño”, con una caja de gran anchura, y en algunos puntos flanqueados por muros de piedra sobre un piso terrero de 1,5 metros de ancho. También se observa algún resto de piedras sueltas, cuyo trazado asciende a Covián pasando por el Palacio de Bueño, hoy día reconvertido en un hotel.

ZONA	Bueño- Covián 70 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,5 metros. Largo: 90 metros
DESCRIPCIÓN	Este tramo se conoce como el <i>Camino Real de Bueño</i> , con una caja que en algunos puntos se flanquea por muros de piedra, sobre un piso terrero. También se observa algún resto de piedras sueltas a la altura del trazado que asciende a Covián pasando por el Palacio de Bueño, hoy día reconvertido en un hotel.

OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Caja flanqueada con grandes muros de piedras hincadas.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval: Puentes sobes sobre el río Bueño, puente Sorribero (desaparecido)
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro de la Isla
	Medievales: Castillo de la Isla
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro de la Riera
	Medievales: Castillo de la Isla

Creemos que el camino se diseñó de forma paralela a la N -634 hasta Colunga, donde convergen para entrar en el pueblo y descender al río Libardón, sobre el que se situaría el Puente de Sorribero. Sabemos que dicho puente existía desde tiempos antiguos y se documenta en la obra de “Respuestas al Interrogatorio de Tomás López”, aunque hoy día presenta una construcción moderna dotada con dos barandillas, ubicada en el inicio de la N- 258, carretera de Colunga a Infiesto (Merinero Martín, Barrientos Alfageme, 1992: 117).

Al Suroeste de Colunga se encuentra el núcleo de Riera. Es aquí donde se emplazaba un castro bien defendido por el río Libardón con un posible foso tallado en la roca caliza. Presenta una situación privilegiada con visibilidad de Lue y Luces, así como de la cordillera del Suevo y el Mar Cantábrico. Entre los materiales documentados que confirman una segunda fase de ocupación romana de este castro astur, se citan téglulas y sillares, una teja plana, hachas y una moneda de Augusto (Llano Roza y Ampudia, 1919; Maya González, 1983: 221-262; Fanjul Peraza, 2004: 99-100).

El principal camino de Santiago pensamos que debió partir por el Oeste de Colunga, donde se instalase el hospital medieval de Santa Ana, en la plaza del mismo nombre. Abandonaba esta zona por el núcleo de Sorribero, por un puente de factura moderna, aunque de posibles orígenes antiguos, que cruza el río Rozaya. Es aquí donde se conserva la zona denominada La Calzada y se dirige hacia la Venta del Peón, desde allí pondría rumbo Suroeste por el puente moderno de La Llorea, sobre el río Llovones, abandonado el valle.

Por la ladera de La Biesca y siguiendo la carretera asfaltada, la vía se acerca a La Cruz de Beldredo y descendería a Pernús, donde a pie de camino se ubica la

iglesia medieval de San Pedro de Pernús. Parece que la ruta podría haber cruzado la riega del Pernús (que carece de puente antiguo alguno), para proseguir por la carretera que y entroncar con un camino terrero. Esta senda de 1,7 metros de ancho tiene una longitud de unos 700 metros hasta llegar a La Cruz, donde confluye nuevamente con la carretera. A escasos metros retoma el vial durante otros 200 metros de largo. Observamos cómo se intercala un camino antiguo con la carretera durante el tramo que nos conducirá en ligero ascenso, al citado pueblo de La Llera, donde se halla el castro de La Tura. El castro de la Tura de grandes dimensiones tiene sus defensas dispuestas en 2 y 3 taludes al Norte, Este y Oeste. La conservación es buena aunque se ha levantado una edificación eléctrica al Este del castro. Carece de estudio en profundidad por lo que es difícil datar su ocupación (Fanjul Peraza, 2004: 111).

En Llera se encuentra la iglesia de San Antolín, construida sobre una primitiva del siglo X. También se conserva una torre medieval, aunque la antigüedad del hábitat en este núcleo ya se confirma desde antes de la llegada de los romanos, con el citado castro de La Tura.

Desde este punto planteamos para este trazado romano una ruta que debió bordear el río de Sobrayo, para 600 metros más adelante, hacer un quiebro a mano izquierda por una pista terrosa que no conserva resto alguno de empedrado hasta llegar al Puente de Priesca. Aquí se conservan restos de calzada unos metros antes y después de cruzar el río por este puente de piedra. Posee doble arco, uno cegado hoy día por la gran cantidad de bambúes que crecen en su entorno, y el otro útil, permite el paso del cauce del río. Su traza parece de la Edad Moderna, aunque quizá se reconstruyó sobre otro previo medieval, que pudiera estar asociado al paso de la ruta de Santiago. Está formado por grandes sillares regulares, con un lomo ligeramente apuntado, la parte superior del arco tiene un soporte de cemento, lo cual nos hace dudar de su antigüedad.

Desde aquí el camino que conduce a Priesca parece desgastado por el paso de vehículos a las fincas colindantes. Aquí se enclavó la iglesia prerromántica de San

Salvador, asociada al paso del posterior peregrinaje a Santiago (García Álvarez *et al.*, 1999: 462-467).

El siguiente paso de la vía creemos que hubo de conducir por la carretera que se dirige a El Otero y La Prida, al Sur del pueblo de La Vega, y, desde este punto entroncamos con una ruta a mano izquierda, una senda denominada “El Caleyón”, compuesta de tierra apisonada que desciende hasta el río Nabla durante unos 700 metros, de forma bastante recta. No se conservan restos de empedrado ni de la caja. Se observan las marcas del paso constante de los vehículos y tiene un ancho de 3,5 metros. Una vez llegados al río Nabla hemos de cruzarlo por el pequeño puente de un solo ojo formado por dovelas regulares, ubicado en el cruce hacia Cueli. Este puente puede ser similar a los de factura romana, aunque se ha consolidado y modificado ligeramente para facilitar el paso de vehículos.



Fig. 319. Puente sobre el río Nabla

Desde este punto la ruta pudo retomar el camino asfaltado en ascenso hacia Cueli, para tomar a mano izquierda el desvío que circula paralelo al cauce del arroyo de la Vega Sardeu. La vía conduce por la Sota donde se cruza el cauce, de apenas medio metro, hacia La Magdalena. Este camino es de tierra rodeado de bosques, no muestra restos constructivos asociados a la vía o al entorno. Sí es cierto que en la riega existen diversos cúmulos de piedras, aunque de carácter puntual, no se les puede asociar directamente a la vía, pues han podido ser cúmulos de sedimentos arrastrados durante siglos por dicha riega. Ya en la Magdalena nos dirigimos por la carretera local pues no discernimos otra ruta a Paniceres, donde al Noroeste se retoma un camino de características similares al que nos ha conducido a La Magdalena. Al Noroeste de La Magdalena ha quedado el pueblo de Miravalles, donde se halló una estela funeraria romana, de piedra de grano, fragmentada en la

parte superior, realizada en honor a Severilla, fallecida a los 20 años (Diego Santos, 1985: 102).

En la zona de Miravalles se ha documentado el castro Picu Castello, solamente ha sido citado por J. M. González y Fernández Valles que no pudo ser localizado siguiendo la señas del este autor a los prospecciones sistemáticas llevadas a cabo, desconocemos pues su ubicación (González y Fernández Valles, 1978: 190).

Formulamos una ruta que proseguiría desde La Magdalena durante algo más de un kilómetro, hacia Coro y de aquí, por la AS-332, hasta Villaviciosa por Migoya y Fuentes. En Cueli hubo de existir un ramal que se dirigiría al Norte hacia Sobrayo, pasando por la capilla de este nombre, a pie del camino. En Sobrayo confluye con el camino que del Norte proviene de Lastres por Santa Mera y Selorio. No muy lejos de Sobrayo, al Sur, se emplazó el castro excavado por J. Camino Mayor, el Picu Castiello en Moriyón. Este castro muestra una fase de ocupación de los siglos VIII-VI a. C. y fue abandonado en el siglo V a. C., recuperando su ocupación en el siglo IV a. C., al igual que ocurrirá en otros como el Castro de Llagú, La Campa de Torres o Caravia. El castro es una corona que aprovecha la defensa natural vertical y también construyen una muralla modular que rodeaba la zona de hábitat. Poseía un emplazamiento muy bueno controlando el valle de Villaviciosa (Camino Mayor, 1995b: 246-248).

Desde Sobrayo, pensamos que existió un camino que saldría por el Oeste del pueblo y cruzaría la A-8 para dirigirse a El Fresno, por una carretera local asfaltada. Unos 500 metros antes de llegar localizamos a mano un desvío para derivarnos hasta las caserías de Fresno, Norte de La Cuesta y El Sello. En éste último lugar se identificaron los restos de una importante venta con amplias dependencias que a inicios de la década de los 90, aún conservaba a su paso restos del empedrado del camino, hoy día no visibles.

Desde este lugar creemos se ha de descender al arroyo Millares, donde encontraremos La Fuente de los Peregrinos, construcción medieval asociada a los viajeros a Santiago. A muy poca distancia es relevante el topónimo del caserío de La Estrada (puesto en referencia para localizar antiguos caminos). Después de atravesar

la parroquia de Santa Eulalia de Carda, retomamos la N-632 a falta de otra ruta posible, para entrar en la localidad de Villaviciosa por Les Caleyas.

La villa de Maliayo fue fundada en 1270 por Alfonso X, cambiando posteriormente su nombre por el de Villaviciosa, que en romance traduce a “villa rica”. Se encuentra a unos 70 kilómetros del inicio de este camino por tierras asturianas, en el núcleo de Busto. Fue centro de una rica comarca local hasta el siglo XIX, período en el que muestra una rica actividad comercial. Fue amurallada en el siglo XIII aunque en el siglo XX éstas murallas desaparecieron (Ruíz de la Peña Solar, 1978: 679-697).

También fue aquí donde arribó Carlos I en el año 1517, tras un desembarco forzoso en Tazones. Tuvo un primer contacto con las gentes y la tierra asturiana tal y como narró el cronista del Rey, Lorenzo Vital (Señas Encinas, 1958: 177-207).

Asociado al camino de Santiago, se conoce en Villaviciosa un hospital de peregrinos bajo la advocación de *Sanctis Spiritus*, cuya construcción debió de ser en el siglo XV, aunque las fuentes escritas informan del mismo desde el siglo XVIII (Valle Cuesta, 1996: 383-391). Sabemos que hasta el siglo XVIII el hospital estuvo bajo el patronato del próximo monasterio de Valdediós, dándoles en esta época, los derechos sobre el mismo a los vecinos de la villa (Hevia Ballina, 1997: 481-488).

Sector 2- Tramo Central (Villaviciosa- Avilés)

En la orilla Este de la ría de Villaviciosa hallaron próximos a la playa de Rodiles unos restos romanos situados en la loma paralela a la playa de Rodiles. Se catalogaron unos fragmentos de téglulas e ímbrices y en el extremo más avanzado hacia la ría más restos, en el Picu la Forca (se catalogaron téglulas, ímbrices y algunos láteres hoy día desaparecidos). Se localizaron en esta zona la cimentación de unos muros de una estructura rectangular con *opus signinum* y *opus incertum*. Por otro lado, en San Llorente se halla una necrópolis de tumbas de lajas, algunas de ellas con piezas visigodas. También en Rodiles, en Peña Furada, se catalogan materiales de construcción de algunos restos de muros de mampostería caliza con mortero de cal de arena, que formaban parte de un edificio cuadrado que se destruyeron al construir

urbanizaciones en la zona (González y Fernández Valles, 1959b: 23-55; Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 458).

Justo a la otra orilla de Rodiles se conserva a pie de la ría el topónimo La Barca, quizá asociado al paso en barca de la ría en este lugar, donde el caudal era más estrecho gracias a la playa de Rodiles que aquí se encuentra.

Al pie de la ría se emplazó Tazones y en este entorno se ubicó el castro costero de la Atalaya. Está formado por un elemento defensivo que consta de un ante castro de forma ovalada y presenta tres fosos y dos parapetos. Poseía una buena visibilidad a la ensenada de Tazones. Hoy en día se ha deformado por la replantación forestal (Camino Mayor, 1995b: 134).

Parece que debieron existir desde Villaviciosa dos ramales hacia Gijón, el que partía de San Juan de Amandi, por el interior del concejo (empleado siglos después el Camino de Santiago.Sanz Fuentes, 1994: 15), y otro más costero, más óptimo por su orografía y trayecto más recto, del que desafortunadamente quedan pocos restos para poder atribuirle una cronología romana.

El ramal costero creemos que tomaría dirección Noroeste por la AS-322, hacia la Venta del Arenal, hasta La Lloraza. Al Oeste queda el topónimo de Cuatro Caminos. El lugar de Cuatro Caminos parece hacer referencia a un cruce que aquí pudo existir, al Este, para conducirnos a Villaviciosa y al Oeste hacia Gijón, mientras que al Norte podría haber una ruta que nos llevaría hacia Argüero, donde se erigiera el castro del Cerco de la Barquerona.

Este castro emplazado próximo a la pendiente del acantilado, fue estudiado en 1966 por J. M. González y Fernández Valles. Se compuso de dos fosos que discurrían paralelos y un terraplén de 4 metros que circundaba el castro. Poseía una muralla que aparece



Fig. 320. Estela discoidea de La Lloraza. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 89.

en la parte Sur y Oeste,

formada por areniscas irregulares, con unos 8,5 metros de longitud y 2 metros de ancho (González y Fernández Valles, 1976b: 119; Camino Mayor, 1995b: 131).

En el cercano núcleo de La Lloraza se han estudiado dos estelas romanas. Una de ellas es la estela discoidea de arenisca, muy desgastada, se encontró próxima a la iglesia parroquial de Santa Eulalia, construida en el siglo XIII. Se asociaría la cercanía de esta edificación religiosa al segundo período de uso de esta ruta costera a Santiago y a una antigua malatería. Su inscripción de 5 renglones es de difícil lectura. Junto al texto se recoge un dibujo simbólico, tal vez similar al del trípode que aparece figurado en la cabecera de la de dedicatoria funeraria a *Nicer* (La Corredoira, Vegadeo) (Diego Santos, 1985: 71).

Respecto a la segunda epigrafía, es la lápida funeraria antropomorfa de Aravo, de la tribu de los *cularidos*, en cuyo campo epigráfico se hallan inscritas en 4 líneas. Se complementa la estela con una imagen antroponímica de los personajes reflejados (Mangas Mangarrés, 1978: 190; Santos Yanguas, 2013: 89-92).



Fig. 321. Estela de Aravo. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 91.

Creemos que posiblemente la ruta hubo de conducirse hasta La Castellana y en dirección Oeste de manera directa hacia el Sur de Llavandera. El camino romano se dirige siempre al Oeste, hacia la zona de nominada Camino Real, lo cual constituye una buena pista de la importancia de esta ruta, siglos después. Es un camino que nos conduce hasta El Caleyó, a un kilómetro de distancia. No tiene más de 1,5 metros de ancho, y se compone de tierra apisonada, similar al camino que lleva hasta Llavandera. Aquí hemos de salvar el río Merón, no observamos de puente alguno, por lo que pudo cruzarse por barca o por una construcción simple de madera, ya que en este punto tiene un caudal muy escaso.

Desde este lugar planteamos la posibilidad de que el camino se dirigiera por la carretera local hasta el pueblo de Camino Real, donde además de su propio nombre se conserva la ermita de Santiago y el topónimo de El Cruce. En El Cruce

es donde hoy día confluyen la carretera por la que circulamos, la AS-253, con la VV-3 que se dirige al Norte, hacia Atilán. Desde el citado El Cruce, nuestro camino pudo desviarse a mano derecha, quedando unos kilómetros al Oeste el enclave de Venta de las Ranas (en el actual restaurante Cantábrico). Este trayecto por la rasa costera hacia Gijón se conocía también como el “Camino Público de la Costa desde San Sebastián a Bayona de Galicia” (Vázquez de Parga, Lacarra del Miguel, Uría Ríu, 1949: 542).

Posiblemente la ruta pudo tomar el desvío dirección al Norte, donde localizamos un estrecho camino sin evidencias constructivas, por lo que desconocemos su cronología. Desde este paraje no se localiza algún camino que pudiera estar asociado al trazado primitivo, dada la proximidad al gran núcleo urbano de Gijón, el cual ha modificado sustancialmente el territorio. A nuestro juicio, lo más lógico parece ser que se tomara el desvío a mano derecha por Torretejera y Castiellu. Desde aquí, descendería por El Fontín y La Vega hasta el puente¹⁶¹, sobre el río España del que toma su nombre. La ruta costera a su paso por el río España, debió proseguir por la VV-3 hacia Santa Ana, Quintes, Cimadevilla y el Sur del Regatón, enlazando con la ruta anteriormente descrita en la actual carretera N-632 KM. 60.

Una vez en el concejo de Gijón, parece que pudo penetrar por el actual campo de golf de la Llorea, cruzado el río Nora hacia el Alto del Infanzón, donde el reciente inventario del concejo de Gijón, señala la posibilidad de la existencia de una necrópolis megalítica, aunque sin confirmar (estando declarada la zona como de riesgo arqueológico) (Sánchez Hidalgo, Menéndez Granda, 2009: 537-542).

En Gijón desaparece todo resto de caminos primitivos dada la creciente urbanización de esta localidad, pero si se conservan algunos restos arqueológicos que nos ayudan a poder presentar un trazado que conducía a Carreño. Al Sur del Infanzón, a la altura del KM. 3,5 de la carretera Infanzón-Pola de Siero dirección Deva, se documentó un importante monasterio Alto- medieval, encontrándose algunos restos

¹⁶¹ El puente sobre el río España se destruyó en una rimada el 4 de mayo de 1617 (Uría Ríu, 2006: 1304).

que incluso pueden ser fechados en época prerromana. Nos encontramos, pues, en la parroquia de San Salvador de Deva. Creemos que se hubo de cruzar por la vaguada situada al Norte de La Venta, descender a la cuenca del arroyo de Peña Francia, saliendo a la N-632 en las cercanías del nuevo camping de Deva. Muy cerca se halló el Tesorillo del monte Coriscao formado por más de 900 monedas que aparecieron en Deva, la mayoría eran sestercios del Alto Imperio y pocas han llegado a nuestros días (Somoza de Montsoriú y García Sala, 1908: 350).

El camino debía transcurrir por Cabueñes, próximo a Castiello de Bernueces. Antiguo castillo fortificado que presentaba buenas condiciones naturales para la defensa. De su morfología nada podemos decir pues se encuentra soterrado, no se aprecian fosos por delante de la defensa descrita. El recinto interior de yacimiento sería llano (González y Fernández Valles, 1979: 13-15).

El siguiente barrio a visitar por esta ruta sería el de Somió, para llegar de esta forma al centro de la ciudad, pasando sobre el río Piles y el puente de la Guía, modificado con el paso de los siglos. Ya en Gijón, se conservan evidencias claras que muestran la importancia que debió cobrar la primitiva ciudad de Gijón durante la romanidad. Sobre esta *civitas* romana Alfonso X funda, en 1270, la puebla medieval. El casco urbano de Gijón, a partir de aquí, elimina gran parte del trazo antiguo substituido por el actual callejero. Tenemos constancia que en el N° 10 de la calle San Antonio se descubrió un tesoriillo de monedas romanas en 1902. Fueron estudiadas por J. Somoza de Montsoriú y García Sala, que nos indica que fueron entre 30 y 50 monedas, que se vendieron a diversos compradores perdiéndose el rastro hasta la fecha. Se componía este tesoriillo de monedas del Alto y Bajo Imperio, hispanorromanas,



Fig. 322. Tepidarium de las Termas romanas de Gijón

bizantinas, ibéricas, una árabe de plata. De todas ellas, solo se conserva un bronce de Nerón en el Museo Arqueológico Provincial (Somoza de Montsoriú y García Sala, 1984: 342; Fernández Ochoa, 1977: 131).

Entre los principales hallazgos romanos debemos citar las Termas de Campo Valdés, así como una fábrica de salazones y una muralla tardorromana en el barrio de Cimadevilla. Referente a las termas, se debe nombrar al conjunto como un modelo de distribución pompeyano. La disposición de los espacios se organizaba en un trazado lineal con *apoditerium*, *frigidarium*, *tepidarium* y *caldarium* construidas a finales del siglo I e inicios de siglo II d. C., bajo la actual iglesia de San Pedro, empleada durante el Medievo como una necrópolis. En una segunda ampliación se edificaría una *sudatio* construida y un conjunto de cinco de habitaciones anexas cuyos zócalos se conservan *in situ*. Las termas contaban con sistema de *hypocaustum*, aunque conservado en excelente estado, sus arquillos con *suspensurae* son uno de los mejores ejemplos de *Hispania* (Fernández Ochoa, 2000: 36-40).

La muralla fue una construcción tardorromana. Su perímetro alcanza ochocientos cincuenta metros, abarcando una superficie de unas dieciséis hectáreas, de las que estarían habitadas aproximadamente siete. Dentro del conjunto constructivo, destacan los restos de la puerta principal, única entrada localizada hasta la fecha. Dicha puerta estaba formada por dos torres cuadrangulares de 5,4 metros de lado, separadas por un intervalo de 7,5 metros. Los restos de la cimentación y del alzado permiten suponer la existencia de una entrada de doble arco (Fernández Ochoa, 1991: 165-172).

Referente a la fábrica de salazones emplazada en la Plaza del Marqués, se convierte en un centro de comercio donde se sala el pescado, así como se limpia y prepara para el consumo durante los siglos III- IV d. C. Se asocian diversos aljibes hallados en el entorno. Cobra especial importancia las recientes excavaciones de la fábrica de tabacos, también en Cimadevilla, donde se descubrió un aljibe de 36 m³, que distribuía el agua dulce a otras partes de la ciudad: es el caso de las termas y la fábrica de salazones. Asociado a esta estructura se han localizado diversos materiales tardo-antiguos (siglos V- VII d. C.), realizados en madera, únicos en la Península

Ibérica, debido a las excelentes condiciones de conservación que se dieron en el lugar. Es el caso de una silla tardorromana, así como los restos de una sandalia romana y un conjunto de vajilla de madera (Fernández Ochoa *et al.*, 2016: 122-153).

Desde Gijón la calzada creemos que tomaba dirección Oeste, hacia el barrio de La Calzada, el cual solo conserva el topónimo de lo que debió ser la ruta que comunicaba el barrio de Cimadevilla con el enclave primitivo de Noega (Camino Mayor, 2000a: 27-42). Fue un castro prerromano ubicado en la Campa Torres formado por un foso, contrafoso, ante castro y muralla modular. Aquí se combinaron viviendas prerromanas de planta circular con viviendas cuadradas realizadas en piedras de fase romana. Se recogen las primeras evidencias de romanización en este territorio. La ocupación prerromana de este lugar se dató entre los siglos VI- I a. C., momento en el que los romanos se instalan en este emplazamiento ocupando la parte más norteña de esta península. A mediados del siglo II. d. C., la población poco a poco se muda al barrio de Cimadevilla fundando la primitiva ciudad romana. Es aquí donde se halló el relevante monumento a Augusto¹⁶² (Camino Mayor, 2000b: 27-42; Maya González, Cuesta Toribio, 2001).

Creemos que quedaba en el paso de esta ruta la catalogada villa romana de Jove. Villa desaparecida y datada en época romana que fuera descubierta a raíz de la ampliación de cementerio de la iglesia de Santa Cruz de Jove. Es J. Somoza de Montsoriú y García Sala quien cataloga los materiales hallados tales como ladrillos circulares iguales al *hypocaustum* de las termas de Campo Valdés, tejas.... Por ello se interpretó como una posible villa. Sin embargo, otros autores como el ya mencionado J. Somoza de Montsoriú y García Sala lo consideraron como a un templo romano al dios Júpiter (Somoza de Montsoriú y García Sala, 1908: 349).

La primitiva iglesia de Santa Cruz de Jove pudo tener un posible origen medieval al atribuírsele algunos ladrillos procedentes del entorno. Además la denominada Cruz de Jove puede asociarse a un posible cruce de caminos, que existiera en este lugar, y así mismo, el topónimo Jove podría vincularse a Júpiter,

¹⁶² Sobre el monumento a Augusto, las Aras Sextianas, véase este capítulo en esta misma vía de la Costa la pp. 638-639.

vinculado al ejército y difundido entre la población romana (Llano Roza y Ampudia, 1928: 181-182; Fernández Ochoa *et al.*, 2003: 112-115).

Una vez fuera del núcleo urbano creemos que la vía hubo de continuar por la AS-13, de Gijón a Avilés hasta Puente Seco dónde, separándose de esta carretera se dirigiría a La Peñona, después de cruzar el río Aboño por el puente de L' Cieu, hoy día conocido como Puente Seco. Este puente que permitía antiguamente cruzar la ría de Aboño, es descrito por P. Madoz de Montsorú y García Sala como: *.- “puente de sillería y tres arcos”*. Tampoco se conserva el camino, ya que la subida a Santa María de Poago la realizaba por los terrenos ocupados por la factoría de Ensidesa, en Veriña, hoy día invisible (Somoza de Montsorú y García Sala, 1908).

Nulos son los restos de este camino en el núcleo de Gijón, siendo así que únicamente podemos citar como elemento asociado a la vía el puente remodelado de La Guía. Tampoco se conserva ninguna venta, siempre asociadas a estas rutas primitivas, aunque si se documentó su existencia de 4 en el concejo; es el caso de La Olla, Cabueñes, La Guía o el Natahoyo, donde se registraron unos ladrillos romanos próximo al Club Santa Olaya similares a los de campo Valdés. Nos indica además P. Madoz Ibáñez, que el camino de Gijón a Villaviciosa en ese momento (siglo XIX) se está acondicionado (Madoz Ibáñez, 1984: 439).

Se evidencia en la zona del Natahoyo, lugar por el que pasamos dirección Veriña, un asentamiento romano tipo villa estudiado por A. J. Bances y Valdés. Para éste autor el poblamiento del que más conocemos es del siglo XVIII y apenas arroja datos de la ocupación romana del enclave, tal y como se señala en el Interrogatorio de Tomás López para el concejo de Gijón (Bances y Valdés, 1911: 74). En la villa del Natahoyo se descubrieron unos ladrillos romboidales de cronología romana. En la diplomática medieval se cita este lugar en el *Libro de los testamentos* del siglo XII. Aquí se habla de una donación del año 905 de la iglesia de Santa Eulalia en el

Natahoyo, y se conserva también un documento de compra del siglo XI de la “*villa Ataulio*”¹⁶³ (García Larragueta, 1962: 92).

El ramal costero desde el punto descrito de Santa María de Poago, hoy día irremediablemente nos obliga a atravesar la zona del polígono industrial de La Peñona. Aquí debe el camino debería iniciar un ascenso por la GR-100, denominada “Cañada del Reguerón” para penetrar en Carreño hasta el pueblo de San Pablo.

Al Sur de este enclave se emplazó otro castro, recientemente catalogado: el castro de El Cueto, en Monteana, el cual se descubrió durante la construcción de una casa. Tras realizar varios sondeos se documentó un nivel de arrasamiento, con antiguo muros de piedra. Asociado a este expolio, se halló un fragmento de *terra sigillata* hispánica Alto -imperial. No se encuentra a pie de ninguna calzada, pero si estratégicamente ubicado entre la que desde Gijón se dirigía a Lugo de Llanera y la de la costa, a su paso por el concejo de Carreño, por la próxima villa de Poago (Sánchez Hidalgo, Menéndez Granda, 2009: 537-542).

G. M. Jovellanos y Ramírez, pasó por estas tierras, dando fe de su viaje en sus Diarios el día 14 de julio de 1792: .-“*Súbese el monte San Pablo (o Areo) y corriendo por él se baja al valle de Carreño, atravesando el camino por la parroquia de Güümarán. Terreno hermoso, fértil, bien cuidado y plantado*” (Jovellanos y Ramírez, 1953: 80).

También el Doctor don Sebastián de Miñano, en sus descripciones de España y Portugal hace referencia al concejo de Carreño y al monte de San Pablo por donde pasaba el antiguo camino entre Gijón y Avilés, aunque no da más detalle del mismo, aludiendo en mayor medida a la belleza de dichos parajes: .- “*el caminante desde el monte de San Pedro, por donde atraviesa el camino de Gijón a Avilés, se transporta al ver reunidas cerca de si las bellezas de la naturaleza.....*” (De Miñano, 1826: 405, 620).

¹⁶³ Donación de D. Pedro, obispo de Astorga, a favor de la iglesia de San salvador de Oviedo: .-“*de mea uilla propria quam habeo in Asturias territorio Gegione nominata Villa Ataulio integra cum suis adiacentiis secus oceani maris...*” (Miguel Vigil, 1985: 81).

Hemos podido registrar en parte, gracias a la información oral, el camino que desde Veriña se dirige al Norte de Poago y valle de Guimarán, confirmado gracias a las ortofotos de los denominados vuelos Americanos de 1945-46 y 1956-57, y a los escasos restos hoy día conservados que a continuación describimos.



Fig. 323. Ascenso a San Pablo desde Veriña

Al llegar al pueblo de San Pablo por una pista rectilínea acondicionada para el tránsito rodado, queda al Norte del vial la primitiva ermita de San Pedro y San Pablo, hoy día desaparecida. Fue una iglesia construida por Alfonso III el Magno, en una donación del año 905. En la actualidad sólo se conserva una pequeña huella de cimentación. Se asoció

el hallazgo de la estela visigoda hoy día conservada en la iglesia de Santa María de Valle (Pérez Alonso, 1979: 681-694). Construcción desaparecida al igual que el denominado “torrexón” de San Pablo. El origen de esta torre se podría remontar



Fig. 324. Vista del antiguo vial desde la ubicación de la desaparecida Ermita de San Pablo y San Pedro

al siglo VIII al igual que citada ermita¹⁶⁴. Parece ocupaba un lugar altamente estratégico en el paso viario.



Fig. 325. Vista en detalle del paso viario por la zona boscosa al Sur de la Ermita de San Pablo y San Pedro

Se conservan en un estado impenetrable unos 300 metros a los pies del bosque de eucaliptos. Parece que el camino intuye una caja de más de 3 metros. Nos confirman lugareños que ese era el camino originario a Gijón, camino terrero por donde a principios del siglo XX transitaban carros, años después el camino se desvió unos 40 metros al Norte del mismo.

Por la parte Sur de una nave cercana al emplazamiento de dicha ermita, localizamos parte de la caja del antiguo vial. A 1,5 metros al norte de la pista GR-100, se localiza el camino colmatado con un ancho de 2,2 metros. Se localizan tres tramos de camino con muro en el sector de San Pablo a Huelga, de 100, 80 y 65 metros respectivamente (dirección Oeste).

ZONA	San Pablo 166 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2- 3 metros
	Largo: 2 kilómetros

¹⁶⁴ Sobre la primitiva ermita de San Pedro y San Pablo y el torreón de San Pablo, hace referencia el cronista local M. Busto: - “ ruinas que han desaparecido por completo a principios d este siglo, conservándose únicamente algún montón de piedras labradas y entremezcladas con las de la Ermita de San Pedro y San Pablo” (Avello Álvarez, 1991:123).

DESCRIPCION	Se localiza el camino colmatado terrero.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Por la parte Sur de una nave cercana al emplazamiento de dicha ermita, localizamos parte de la caja del antiguo vial. A 1,5 metros al norte de la pista GR-100, se localiza el camino colmatado con un ancho de 2,2 metros. En algunos sectores el que fuera el muro Norte, realizado en piedra caliza en hueso, de tamaño mediano (0,20x0,15 metros). Se localizan tres tramos de camino con muro en el tramo de San Pablo a Huelga, de 100, 80 y 65 metros respectivamente (dirección Oeste). La altura media de dicho muro es de 0,4 metros.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro de El Cueto Medievales: Ermita de San Pablo y San Pedro, Torreón de San Pablo
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Ermita de San Pablo y San Pedro, Torreón de San Pablo Medievales:



Fig. 326. Tramo visible del antiguo camino. Sector más próximo a San Pablo.



Fig. 327. Segundo sector al Oeste de San Pablo, paralelo a la GR-100 que se observa a la izquierda de la imagen

Desde unos 300 metros antes de Huerna el camino se ha superpuesto a la pista. Observando la evolución del paisaje en el vuelo Americano de 1945-46 y 1956-57, observamos que donde hoy se ubican unos invernaderos, parece que era en punto donde confluía el ramal que hacia el Sur se dirigía a Monteana. El camino hoy día por la pista moderna nos conduce en descenso hacia el Alto de Areo.

En el monte Areo se ha confirmado la presencia humana desde tiempos prehistóricos. También se atribuyó en un primer momento la ubicación de las Aras Sestianas, monumento en honor a César Augusto, primer emperador de Roma. Últimos estudios consideran que se emplazó en la Campa Torres y no en el monte Areo, gracias a los avances proporcionados por G. M. Jovellanos y Ramírez y las excavaciones mandadas a M. Reguera González (Jovellanos y Ramírez, 1995:nota 607).



Fig. 328. Trazado de la vía al paso por San Pablo visible en el vuelo Americano 1956-57.

Este monolito se erigió hacia el año 9 d. C. en honor al triunfo de las tropas romanas sobre las tribus astures que poblaban la zona. Fue una de las tres aras romanas consagradas a Augusto en el Norte peninsular (Diego Santos, 1985: 62-65; Morillo Cerdán, Fernández Ochoa, 2002: 889-910; Fernández Ochoa, Morillo Cerdán,



Fig. 329. Antoniniano de Galieno hallado en Bañugues. Imagen extraída de www.terrantiqna.com

Villa Valdés, 2005: 129-146).

Etimológicamente la palabra “Areo” podría provenir de *monte de Iroba* o *monte de las Aras*. El mismo G. M. Jovellanos y Ramírez interpreta el topónimo Ares y probablemente Areo (el texto impreso escribe “Arco”) como un plural, mejor diríamos colectivo, de *-aram* “altar” (Jovellanos y Ramírez, 1953: 80). El monte Areo se caracteriza por ser un excelente lugar alto y de cara abierta al mar, resultando muy adecuado para cuantos monumentos votivos se precisaran. Pero al tratarse de un monte caracterizado por la abundancia de aguas, podría entenderse desde una raíz hidronímica *-ara*. Sin embargo, la temprana documentación como “Areo” parece que no aconseja interpretar el topónimo como un colectivo en *-etum* por lo que, quizá, Areo puede entenderse como continuador del antropónimo *areius* o *arelius* (García Arias, 1995).



Fig. 330. Aras Sestianas en honor a Augusto. Imagen extraída de Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, Villa Valdés, 2005: 130.

Desafortunadamente en la zona de Carreño se han borrado los antiguos caminos convirtiéndose su mayoría en pistas vecinales; pese a ello, sí se respetó el trazado original en algo más de 2 kilómetros de los 3,4 kilómetros por los que la ruta transcurre en este concejo.

Por la citada GR- 100 el viejo camino podría tomar dirección Oeste hasta Ramos, donde se ven unas naves industriales. Desde este lugar el cual no ayuda a imaginar el paisaje romano que se contemplaría en época antigua, creemos que

deberíamos llanear hasta el caserío de Ramos, en donde inicia una fuerte y prolongada bajada hasta El Fondo, perteneciente a la parroquia de Guimarán¹⁶⁵. En El Fondo se documentó una venta, que tenemos constancia servía a los peregrinos en el período medieval.

Hoy día resulta inevitable cruzar la CE-6, y ya en El Fondo, creemos que un trazado óptimo desde este lugar fue tomar la carretera a Lacín, Palacio y La Maquila. Pudo dirigirse a Torre, a unos 200 metros al Sur de la Fuente de los Cuatro Curas, descendiendo entre La Binada. Inicia ahora un tramo de carretera de tierra apisonada, aunque sin restos que demuestren su antigüedad, que circula por el Norte de La Binada hasta el Sur de la Eria de San Juan a Tamón, dejando a su izquierda una cantera abandonada. En Tamón se documentó una malatería, con escasa información registrada y con la que se cita además “la fonte los Malatos”: llamada de Lodes o Lodos, quería propiedades conocidas en todo el valle (Tolivar Faes, 1969:255-256, Fernández Conde, 1993: 241),

Al Sur queda el pueblo de Huerno, próximo a Ambás, donde se ha erigido una torre señorial, hoy día en ruinas, ubicada en el mismo área. La iglesia de Ambás aparece citada en el Cartulario del Monasterio de la Vega: *.-“En 1232, el Convento de San Vicente de Oviedo, adquirió la mitad de la iglesia de Santiago de Ambás, con sus propiedades, vendidas por Suero Álvarez, ante los caballeros Gutiérrez García, García Ibáñez de Nunledo, Fernando Peláez y Fernando Rubio, siendo gobernador de Carreño, don Pedro Ponz”*. También en la donación de Alfonso III “El Magno” y su esposa Jimena, del año 905, aparece la de *“Sancte Iacobi de Ambas”*. En el siglo XVIII queda constancia que gran parte de los materiales que formaban esta iglesia, se reutilizan para construir la mencionada torre de Huerno. De ésta sólo se conserva el lienzo Oeste que presenta saeteras, hoy día sustento de un tendejón de utensilios agrícolas. La pared que se conserva, tiene buenos bloques de piedra unidos con argamasa vista (Busto García, 1984:176).

¹⁶⁵ Ya hemos hecho alusión a la cita que G. M. Jovellanos hace del paso del camino por el valle de Guimarán (Jovellanos y Ramírez, 1953: 80).

A 300 metros de esta torre se localiza el castro de Huerno, al Oeste de Monte Areo. Es lógico creer que habría un foso artificial aprovechando la vaguada. En su lado Norte, Oeste y Sur no presenta obra de defensa. Se conserva en algunos puntos bloques de cuarcita de escaso tamaño, asociados a una posible muralla. Posee visibilidad directa con el castro de la Barrera y también sobre el concejo de Gijón y Avilés. Tiene una cronología imprecisa que se enmarca desde la Edad del Hierro hasta fechas romanas (V.V.A.A., 2011: 5).

El Castro de la Barrera ubicado en el pueblo de Logrezana, se localiza a 600 metros de la glorieta principal que articula este entorno industrial. Fue estudiado por J. M. González y Fernández Valles y posteriormente por J. Camino Mayor. Se han descubierto bajo una densa vegetación los restos de fosos defensivos. En su interior se documentó un recipiente monolítico de piedra caliza, semejante al conservado en el Castro de Coaña. Visiblemente no se muestran restos constructivos ni de muralla ni de estructuras, lo cual dificulta la cronología exacta a su ocupación. Si podemos indicar que su posición Norte-Sur le otorga gran visibilidad sobre la ruta de comunicación que une en este sector Gijón y Avilés (Camino Mayor, 1995b: 122).

Junto a la iglesia de San Juan de Tamón nuevamente recuperamos el asfaltado de la AS-326 que conduce desde Tabaza a los valles de Guimarán y Serín. Queda a un lado el solar de una venta arrasada por el talud de la autovía Gijón-Oviedo- Avilés, posiblemente la venta de San Juan de Tamón, al Noreste de la iglesia local.

Creemos que pudo existir en este punto dos posibles trazados, de igual relevancia que podrían conducirnos a Avilés, siendo quizá de mayor antigüedad el de dirección Norte. “El ramal del Oeste a Avilés” fue desmantelado por la autovía y fábrica de Dupont, que se dirigía a Avilés, bordeando el embalse de Trasona. No se conserva ningún tramo de calzada, pero si varios topónimos importantes para identificar lo que pudieran ser antiguos pasos de estas vías. Así pues desde el Oeste de Tamón el camino atravesaría la fábrica de Dupont y proseguiría por donde hoy circula la carretera AS-17 hasta Entrevías, topónimo que nos ayuda a identificar el diseño romano de esta calzada.

Cruzaba por El Portazgo, relevante topónimo asociado al pago por el paso, quizá en este paso asociado al paso del Embalse de Trasona, que en este punto se estrecha notablemente. Desde Entrevías la calzada se pudo dirigir a La Estrada, nuevamente otro topónimo que deriva del latín, haciendo referencia a antiguas vías de comunicación. Este topónimo se repite en el límite del concejo de Carreño con Avilés, al Norte del citado previamente y penetrando en la villa de Avilés por esta zona, completamente industrializada.

Hoy día la autovía AS-19 ha eliminado los restos que pudieran asociarse al estudio de este tramo del camino. Ayudados en este caso por el trabajo, ya citado, del Camino de Santiago, coordinado por M^a. J. Sanz Fuentes, nos indica que cuando se prospecta esta zona a inicios de los años 90, se conservaba algo más que hoy día, aunque también son escasos los datos para poder analizar como nos gustaría la primitiva vía. Las prospecciones realizadas para este trabajo no han podido confirmar la existencia de dichos restos, que así son descritos en esta obra del año 1994: .- *“...en las inmediaciones de la intersección circular, y que discurre a lo largo del caserío hoy más occidental de Tabaza (casa de Álvaro la Espartera-Casa Filomena-Granja de Gallinas), para acabar convergiendo con la N-632. Suma, aquí, cerca de 400 metros de recorrido de caja no muy ancha y cuyo firme fue aglomerado, siendo cortado superado su primer tercio por uno de las accesos a las instalaciones de la fábrica Dupont.”* (Sanz Fuentes,1994: 8).

Tenemos documentada la posibilidad de que existiera un “ramal hacia el Norte a Aviles”, cruzando la ría hacia el centro de la ciudad. Esta opción se dirigía desde Tabaza al Norte pasando próximo al catalogado castro de La Barrera, anteriormente descrito. La torre de Castiello es reconocida por testimonios, ya que no quedan restos de la misma, y pudo estar relacionada con el mencionado castro. Es posible que se construyera un castillo en la época del reino asturiano sobre estos restos fechados en el siglo I d. C.

Desde aquí planteamos la posibilidad de cruzar el polígono industrial perteneciente a Ensidesa, en algún punto que obviamente desconocemos, para dirigirnos por el entorno de Cardoso donde se documenta el castro de la Corona. Se

localiza sobre una pequeña loma dirección Noroeste- Este. No se perciben restos de habitación o muralla, ya que su ubicación es muy buena. En relación con una serie de castros relacionados con las vías naturales de penetración desde la ría de Avilés a Gijón o del Valle de Logrenzana a Carreño. La visibilidad de este castro sería amplia en todas las direcciones, casi en el límite actual del concejo de Carreño, Gozón y Avilés. Algunos autores duda de las cronologías prerromanas de este emplazamiento otorgándole un uso de torre de control medieval (Fanjul Peraza, 2004: 165).

Como ya hemos indicado tras atravesar la moderna fábrica de Ensidesa cuya extensión longitudinal es superior a los 2 kilómetros, se deja al paso el cauce del río de Tabaza y la cola de la ría de Avilés. Es probable que efectuase su aproximación al casco urbano por donde luego lo hizo la carretera Oviedo - Gijón, por lo que no se aprecia ningún vestigio. Posiblemente se dirige hacia La Ferrería y el barrio de Sabugo, para salir por el Occidente de la ciudad por la rasa de San Vicente hacia la costa.

Debido al impacto industrial, hoy día sólo es posible recorrer este ramal Norteño por un trazado casi paralelo de la N-632. Cualquiera de los dos ramales citados¹⁶⁶, ha sufrido el desmantelamiento del modelo original, provocado por los centros industriales ya citados, ya que el embalse de Trasona en el concejo de Corvera conlleva una acotación del territorio, que junto a la construcción de la moderna autovía y las citadas naves industriales, anulan cualquier indicio que pudiera preservarse hasta hace algunos años de las rutas que aquí se describen. Dado el arrasamiento viario de ambos ramales observamos evidencias justificables para las cronologías antiguas; el acceso norteño jalonado por castros y torres, mientras que el que toma dirección Oeste, conserva topónimos de origen latino, asociables antiguos viarios (Estrada, Entrevías...).

La entrada por el Sur se pone en relación con el camino hacia Oviedo que provenía desde Gozón, ya documentado al menos desde el siglo XIII (Fernández Conde, Torrente Fernández, Noval Menéndez, 1981: 164), teniendo referencias

¹⁶⁶ Sobre el ramal del interior a Gijón, véase este capítulo, pp.718-724.

escritas medievales de su paso por el valle de Laviana: .-“*Karrera antigua...*” (Floriano Cumbreño, 1950: 32-33).

Se han conocido diversas fortificaciones medievales costeras en el entorno de Gozón, que confirman la importancia de este entorno en cuanto al control marítimo de vigilancia, así como a su posición estratégica, por lo que sería el paso de esta ruta costera.

Pudo existir un ramal costero que desde Gijón se dirigía a Oeste hacia Gozón, posiblemente comunicando los enclaves de Candas, Luanco y Bañugues, desafortunadamente es solo un planteamiento debido que no evidencias que así lo demuestre. Parece lógico el trazado de la AS- 239, pudiera ser la antigua vía de comunicación (Ron Tejedo, 2001:98).

En el lugar de San Jorge de Heres en Gozón, F. Diego Santos estudia una lápida ya analizada con anterioridad por M. Ciriaco Vigil (hoy día desaparecida). Se representa un disco solar con un rostro en el anverso y texto sobre el grano de arenisca fuerte, con difícil interpretación, pues se lee con dificultad aunque su transcripción sería: .-“ *A Galli(a)e/ Asturi filiae) a(nnorum)/ III?po(suit) m(onumentum?)/...../...../...../ A G*”. (Diego Santos, 1985: 205-206).



Fig. 331. Epígrafe de San Juan de Heres. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 78.

La atalaya de Luanco localizada en un cabo costero en la playa de Aramar. De esta construcción sólo se conserva un mojón de hormigón, entre matorral de una estrecha zanja rellena de piedra caliza, que parece formar la cimentación de algún edificio. Las características topográficas y el topónimo “tierra de moros” nos hacen pensar que sean los restos de una torre medieval. No muy lejos se hallan los restos romanos de un molino en Playa de Ribera. Un “*catillus*” simple, carente de

decoración en granito marrón claro, con dos perforaciones en el centro y la otra en la parte superior (Miguel Vigil, 1985: 385).

Hemos de mencionar también en Ferrera el castillo de los Alvaré, localizado en el extremo de un relieve alomado. Es un poblado fortificado que tenía una planta casi circular. Por otro lado en el sector oriental enlaza con un foso de 4 metros de ancho y 2,2 metros de profundidad. El parapeto no tiene un desarrollo importante en altura, pues apenas alcanza 1,2 metros. No se identifican ni restos edificados, ni muralla, ni restos arqueológicos que den una cronología precisa (Uría Rúa, 1979:95-102). Por otro lado la torre de Manzaneda se ubicada en el entorno geográfico de estos yacimientos anteriormente mencionados, forma parte del palacio de Manzaneda. Posee planta cuadrangular restaurada en su parte superior. Se conecta con el palacio por medio de una escalera de piedra interior. El conjunto destaca claramente siendo visible a gran distancia (Avelló Álvarez, 1991: 133).

La ruta norteña a Avilés anteriormente descrita se puede asociar a la ruta costera que comunicaba diversos núcleos importantes durante la Edad Media, como fue el caso de Candás, y el puerto de Entrellusa ya en uso al menos desde el año 1232¹⁶⁷.

En Tabaza el camino que antaño se dirigía a Candás, recibe el nombre de “Camino Real”, proveniente de Carrió a través del valle de Logrezana (zona para la que hemos propuesto en las páginas previas un trayecto romano). La primera referencia se recoge en el año 857, en el *Libro de los Testamentos* entre las donaciones que Ordoño I otorga a la Iglesia de Oviedo (Fernández Conde, 1971). Esta iglesia de cronología Alto- medieval (siglo XII) tiene una ventana románica que se abre en el lienzo de la capilla mayor. Posee capiteles con decoración de dragones y vegetales, los

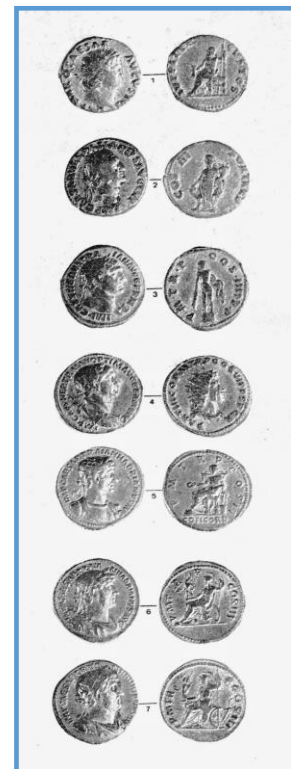


Fig. 332. Tesorillo de Concaya. Imagen extraída de www.candas3000.blogspot.com

¹⁶⁷ .-“En efecto, en el mes de marzo del año 1232 los canónigos de la Colegiata de Arbas del Puerto arrendaron el Puerto de Entrellusa, cerca de Perlora en el concejo de Carreño, para la pesca de la ballena en ciertas condiciones....” (Juan Uría Rúa, 1979: 337).

fustes son lisos y monolíticos, mientras, que la espadaña carece de elementos decorativos que aseguren su adscripción a la época románica, aunque su aspecto es de estética medieval.

Es probable que la ruta se dirigiera a Coyanca. Aquí se halló una vasija de barro en la Cueva de La Priola. Contenía un número indeterminado de monedas, de las cuales 7 se conservan en el museo arqueológico de Oviedo. Estas 7 piezas son áureos acuñados entre el año 54 y 138 d. C.: 1 de Nerón, 1 Vespasiano, 2 de Trajano y 3 de Adriano. Siendo éste el único hallazgo de cronología romana del concejo de Carreno (Escortell Ponsoda,1970: 117-128).

No lejos de esta zona se halla el castillo de Yabio descrito por G. M. Jovellanos y Ramírez: *.-“es obra conocidamente romana, se mantiene integro en mi tiempo, aun tenia muralla de circunvalación; está en disposición de ver y ser visto desde las otras del concejo”. El nombre de Yabio¹⁶⁸ fue de Flaviio en tiempo de Vespasiano, que tenia la vanidad de poner su nombre a las poblaciones de su tiempo”* (Miguel Vigil, 1985: 328). El único lienzo que se conserva de este castillo posee 4,20 metro de lado por 0,80 metros de ancho y una altura de 7 metros junto a 3 almenas y una torre en ruinas.

Al Sur de este núcleo se emplazó otra torre señorial de similares características, la torre de Prendes. Se fecha en el siglo XIII, aunque la constatación documental es del siglo XV. Posee una planta cuadrangular que mantiene sus 4 paredones, teniendo la puerta de acceso sobre elevada del suelo. Sobre dicha puerta hay un importante boquete que parece haber sido un gran vano, que, en su parte superior tendría un arco de medio punto. Amplio espacio acorde con la función de vigilancia de las torres medievales.

Desde Yabio creemos que existió un camino a la costa por Perlora a Candás. En Perlora debemos mencionar, en lo que fuera un monasterio no conservado de San Salvador, el descubrimiento de unas lápidas bajo-medievales, así como el castillo de

¹⁶⁸ Aparece citado como Yabio o Yavio.

Dormón, una construcción costera en altura, de la cual hoy día se pueden apreciar escasos restos y cuya cronología se atribuye al período Alto- medieval (Busto García, 1984; Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 510).

Otro elemento romanizador junto con las Aras Sestianas conservado en esta zona, exactamente el norteño concejo de Carreño, es el aún en estudio conjunto romano de Bañugues. Sus restos se enmarcan en la fase Alto- imperial: entre el emperador Tito de la dinastía Flavia y la anarquía militar del siglo III. La moneda descubierta, completa hasta el momento el conjunto del hallazgo de diversas estructuras, cerámicas, tégulas, huesos y estucos. Se trata de un antoniniano de bronce del emperador *Galieno*, acuñado entre 253 y 268. En la actualidad el estudio de los enterramientos hallados en Traslaliglesia, en concreto el de los restos de nueve individuos que se hallaron ocupando toda la superficie del sondeo (Alonso Rodríguez, 2009: 181-190).

Cerca de este enclave se diseñó al Norte, el torreón del Cabo Narvata, en una península costera entre la playa de Llumeres y Les Botares. La falta de excavación hace que se cree una torre de vigilancia medieval, pues no hay fosos defensivos

En este período medieval, Carreño pertenece al denominado Alfoz de Gauzón que englobaba los actuales concejos de Gozón, Avilés, Carreño, Corvera, Illas y Castrillón. En el año 1309 el Alfoz de Gauzón pasa a denominarse Alfoz de Avilés y es esta villa, la que ostentará la capital de la comarca en la que se incluye el concejo de Carreño.

Referente a la ciudad de Avilés, su pasado se remonta a la Prehistoria debido a diversos hallazgos del entorno. Existe gran vaguedad acerca del origen como tal de la ciudad, ya que son escasos los estudios sobre las fases castreñas en esta zona. Pudiera haber tenido un origen romano vinculado a un asentamiento romano cuyo poseedor se llamaba *Abilius*. Se han encontrado escasos y dispersos materiales de ese período: un capitel de mármol de orden corintio reutilizado como pila bautismal en la iglesia de San Nicolás de Bari (construida en el siglo XII). También se documenta una moneda de plata junto al cementerio de Sabugo. Lo único que se sabe de ella es la referencia hecha por J. R. Ovies Ruiz (Ovies Ruíz, 1970).

Son dos los castros que confirmarían la débil teoría de un posible origen romano de la ciudad. El castro del Cantu la Figal adosado al escarpe de la ría sin una actuación defensiva potente. Conserva por los otros lados de la fortificación, un terraplén precedido de un aterrazamiento. En el interior de la estructura se localiza una tégula, con la marca del alfarero *Licinius*. Se conserva en el *Tabularium Artis Asturiansis* y se localizó en un saqueo en el interior (Camino Mayor, 1995b: 118).

En la ribera opuesta, controlando visualmente la confluencia de las rías de Avilés y San Balandrán se ha estudiado el castro de Raíces, que se ubica sobre el peñón de Raíces. Fue mandado construir por el monarca Alfonso III en el siglo IX, aunque sus orígenes se remontan a mediados del siglo VII. Se encontraron monedas romanas y una cerámica de *Terra sigillata*. Este hallazgo hoy día desaparecido, fue documentado en un ocultamiento con: .- “*gran cantidad de monedas de oro romanas de antiquísima procedencia, de las que no se conserva ninguna*” (Bellmunt Traver, Canella Secades, 1971: 198).

Contaba con fortificación defensiva además con una atalaya de control del tráfico marítimo. Se han documentado al menos 4 cárcavas ya citadas por G. M. Jovellanos y Ramírez, así como también se han encontrado en las entrañas de la muralla, una serie de orificios circulares de entre 0,7 y 10 centímetros de diámetro en fragmentos de madera. Posiblemente eran estos de grandes vigas que se utilizaron para anclar la muralla al terreno, formado sobre grandes desniveles y evitando así que pudiera derrumbarse. Recientemente se halló cerámica vidriada proveniente del Occidente francés y fechada entre los siglos XIII- XIV con uso para la aristocracia local. Se confirma que, en el siglo XIV, se construyó aquí la iglesia de Santa María de Raíces que pasaría posteriormente a manos de los mercedarios y sería abandonada en el siglo XVIII. Por tanto, queda confirmada la construcción como castillo medieval atribuido a un grupo de poder en ese emplazamiento que ya existiría antes de que Alfonso II y Alfonso III impulsaran el Reino de Asturias. Lugar donde se construyó la famosa Cruz de la Victoria (Muñíz López, García Álvarez- Busto, 2010).

Sólo se plantea una hipótesis del posible origen romano de Avilés, ya que los primeros datos fiables corresponden al período medieval, recogido en las noticias de

un discutido documento de Alfonso III, fechado en el año 905. En él, el rey y su esposa Jimena hacen una donación a la Iglesia de Oviedo de las iglesias de San Juan Bautista y Santa María de Avilés. Se atribuye el nombre de Avilés, mencionado en documentos medievales como *Abilles* y *Abilies*, originados probablemente por *Abiliesse*, antropónimo del romano *Abilius*. Dan una cierta verosimilitud a esta hipótesis los hallazgos arqueológicos correspondientes a la época romana, aunque como planteamos, aún está por realizar un estudio en profundidad (Folgueira Lombardero, 2010: 75-100).

De este período se documentan diversos edificios religiosos de cronologías paralelas, como son el caso de la iglesia de Santo Tomás de Cantórbery, iglesia de San Nicolás, iglesia de Santo Tomás o el convento de San Francisco. A este período se asocia la muralla de la ciudad que se encuentra adosada a varias viviendas de la calle que lleva el mismo nombre “muralla” (García Álvarez- Busto, Fanjul Peraza, 2005: 69-90).

La puerta Norte de la misma no lejos del puente viejo, fue derruida en el año 1818 a causa del aumento de población. Se cree que pudo ser una obra de Alfonso III restaurada en los siglos IX-X. Los restos de hoy día son posteriores, aunque se ha datado en el siglo XIII. Las revisiones más recientes, plantean un perfil fortificado con almenas y torreones, situados en la bahía que perteneciese a una fase tardía de los siglos XIV-XV (Berenger Alonso, 1968: 54).

Asociado al peregrinaje a Santiago que sabemos reutilizó el primitivo camino romano, se documenta un hospital de peregrinos en la villa fundado en el año 1513 y en funcionamiento hasta el siglo XIX d. C. como el “Hospital de la Caridad”. También en la villa se documenta el hospital de Santiago, cuyos orígenes pudieran ser quizá más antiguos que el primero.

Sector 3- Tramo occidental (Avilés- Castropol)

La salida de la ciudad de Avilés parece se realizó por San Cristóbal, hoy convertida en amplia vía asfaltada que dejaba al Norte el lugar de Valdredo. De este

modo nos conduce a la rasa de San Cristóbal, 2 kilómetros al Oeste, atravesando la explanada del Campo del Conde. En el cruce de la casa “La tienda”, dejando atrás un cruce hacia el Norte a la Garita y continuando hasta una curva de 90 grados de la carretera, que se dirige así al Sur en busca del camino que proviene por el núcleo de La Plata.

La calzada, para llegar al lugar de La Plata, ya en el concejo de Castellón, hoy día ha de tomar una carretera, pues no observamos otro camino apto que conduzca imitando el cauce del arroyo de La Plata hasta este lugar. Creemos que quizá la antigua ruta, dado el buen trazado orográfico existente para este tramo, podría evitar tanta curva existiendo un trazado rectilíneo desde Los Llaos hasta La Plata, donde a la altura de la N-632, se observa un escaso tramo de tierra que pudiera pertenecer al modelo primitivo del camino. Se compone de tierra apisonada, sin cajas laterales en un ancho de 2 metros a lo largo de 250 metros de longitud. Desde este lugar parece que podríamos acercarnos a San Miguel de Quiloño pasando por el Ventorrillo. El entorno del valle del Quiloño se ha distorsionado sus alrededores por canteras y escombreras, así como por los accesos a urbanizaciones de reciente construcción.

La reaparición del viejo camino parece producirse en la orilla izquierda del río Raíces, en el Ventorrillo, donde fue interrumpido por los terraplenes del Ferrocarril Ferrol-Gijón justo en la zona más elevada cubierta por un manto arbóreo. Se pueden seguir el camino algo más de un centenar de metros que pudieran ser originales (pues carecemos de evidencias que lo demuestren), imitando el cauce del río Raíces hasta la carretera que dirige a Ventosa, pasando por el castro que se ha catalogado como El Castro.

En El Castro se observan dos plataformas donde se puede adivinar un foso en el sector septentrional, la parte oriental es una defensa natural. Además, no se conocen hallazgos o referencias de restos materiales. Al Norte de este enclave se halla otro castro, el de la Armada en el citado lugar de La Plata. Posee un dominio visual del valle aunque las defensas que han llegado a nuestros días son muy pocas pues sólo conserva un pequeño foso. Debería de tener una sección en forma de U por

la ladera Sur. En el interior de esta ladera aparecieron fragmentos cerámicos negros sin decoración que son señal del final de la cultura castreña. F. Diego Santos propone una cronología indígena de los siglos VII - V a. C. También se documentan cerámicas alto- medievales y una *sigillata* romana aunque su clasificación presenta dudas (Diego Santos, 1978: 120).

Se documenta en las fuentes medievales el monasterio de Quiloño del año 905, la relación con el paso de los peregrinos por este concejo rumbo a Santiago y también el paso dirección Avilés y al castillo de Gauzón (coincidiendo estos documentos en el tiempo con la construcción del citado monasterio). Éste se convierte en una donación de Alfonso III y la Reina Jimena a la catedral de Oviedo. De mismo período se documentan unos hornos destinados a la obtención de sal documentados en la cercana población de Bayas, denominadas en las fuentes como : .- *“oficinnis salinarium”*... donación para la catedral en el mismo año (Miguel Vigil, 1991: doc.II).

Desde este punto el camino conduce a la moderna carretera de La Plata toma entonces en el cruce con la CT-2. Dicha carretera que nos conduce por el suave ascenso desde el lecho del río Raíces a la loma de Piedras Blancas.

Al Norte de Piedras Blancas, se halló en el núcleo de Laspra un ara anepígrafa. Está rematado por un frontón triangular de doble listel. M. Malló Veisca concluye que la parte de la barba se trata de una boca rectangular que debió estar abierta con un pitorro de metal empotrado. Los investigadores afirman que se trata de un culto a Mitra con un recurso iconográfico griego. No existen semejanzas con otras aras de Asturias. Algunos autores los fechan en el siglo I. d. C. y otros en el siglo II d. C. (Malló Viesca, 1962: 69-72; Santos Yanguas, 2013: 76-78).



Fig. 333. Ara de Laspra. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 76.

En este mismo lugar, en la iglesia de San Martín de Laspra fechada en siglo XVII se conserva una ventana prerrománica (García de Castro Valdés, 1995: 247). Ello podría asociarse a los primitivos orígenes de la estructura religiosa puesta en relación con los siglos medievales y el uso del camino de peregrinaje.

El trazado al paso por el núcleo de Piedras Blancas es impreciso por no conservarse nada del mismo. Aproximadamente 1 kilómetro transcurre por el callejero hasta la salida de la población o por la N-632 en el KM. 105. Al Norte del núcleo de Piedras Blancas se erigió el castro costero de El Escayu. Enclavado en un cerro en la rasa costera en la ensenada de Santa María del Mar tiene una clara finalidad defensiva. Su planta irregular se adaptó al terreno y no se observan restos constructivos ni de defensa. Se asocian materiales cerámicos medievales. Si bien es cierto, que R. Jove y Suárez Bravo habla de restos romanos tales como muros y ladrillos... Hoy en día solo destacamos ocupación medieval con un dominio total del faro de Avilés, el cabo Vidrias, la playa Furada, así como del valle del río Fontanilla, aunque no se descarta sus orígenes romanos (Jove y Suárez Bravo, 1900: 264; Fanjul Peraza, 2004: 165).

Nos enfrentamos nuevamente a la dificultad de poder describir un trazado que hoy día no es visible. Carecemos de suficiente información para poder determinar con seguridad el pretérito camino que creemos tomaba rumbo a la sierra del Cordel a media ladera.

Se trata de un vacío de casi 2 kilómetros en línea recta cuyos inconvenientes se concretan sucesivamente en su transcurso por pequeños núcleos y su engarce con dicha sierra. Hoy día proponemos el trazado que se dirige por la carretera local que parte del Muro al Suroeste hacia El Cordel, Norte de Vegarrozadas y Norte de La Lloba. A la altura de La Lloba el camino asciende unos 20 metros para cruzar un estrecho cordal e iniciar inmediatamente el descenso por la ladera contraria con un trayecto oblicuo a ella, que cruza por un puente de nueva fábrica el río de La Ferrería. Parece tomaba rumbo por un tramo de tierra de 300 metros, hasta el lugar de Ventaniella en Santiago del Monte. Aquí es donde se documentó una venta hoy día inexistente.

Creemos que desde aquí el camino creemos que zigzagueaba pasando a 400 metros del caserío y se topaba con la carretera que va a Piedras Blancas por Naveces. Publicaciones de hace una década nos indica que aquí se conservaba un tramo de 100 metros (hoy día no visibles), que se dirigía al valle por la ladera occidental, siendo interrumpido por la carretera que dirige al aeropuerto (Sanz Fuentes, 1994: 68). Creemos que el ascenso prosigue al otro lado con una traza rectilínea y profundamente encajada de 500 metros de longitud y 2 metros de ancho denominado como el “Camino Real” que conduce con una composición terrera hasta la rasa del Cueplo.

Desde el núcleo del Cueplo hemos de andar 500 metros para llegar a un camino de caja de taludes marcados y abundantes vegetación, donde se deja ver en algunos puntos tramos de empedrado pequeño y muy irregular, en lo que fuera un camino de unos 2,6 metros de ancho. El aspecto visual es el mismo que en los tramos anteriores documentados en el Cordal del Cueplo. El camino ahora se pierde debido a uso moderno del paso de máquinas agrícolas. Es 400 metros más adelante donde se recuperan unos 200 metros de camino previamente descrito. Circulando paralelo a la carretera que conduce a Folgueras, encontramos una bifurcación donde debemos desviarnos a la derecha, para pasar por una zona boscosa. Aquí se localiza una caja apta para carruajes, especialmente profunda en el margen que pertenece al talud. Se compone de un piso de tierra y escasas piedras sin orden aparente a lo largo de un kilómetro con unos 3 metros de ancho.

ZONA	La Lloba, El Cueplo 110, 165 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,6- 3 metros.
	Largo: 500 metros, un kilómetro
DESCRIPCIÓN	<p>Primer tramo. A la altura de La Lloba, el camino asciende unos 20 metros para cruzar un estrecho cordal e iniciar inmediatamente el descenso por la ladera contraria, con un trayecto oblicuo a ella. Muestra una caja profunda y firme de empedrado suelto por completo. Son piedras de tamaño pequeño e irregulares, que han perdido su posición primitiva. El camino baja durante unos 500 metros, y cruza por un puente de nueva fábrica el río de La Ferrería.</p> <p>Segundo tramo. Desde el núcleo del Cueplo se conservan tramos de empedrado pequeño y muy irregular. El aspecto visual es el mismo que el documentado en el Cordal del Cueplo. Es 400 metros más adelante donde se recuperan unos 200 metros de camino previamente descrito. Se compone de un piso de tierra y escasas piedras sin orden aparente, a lo largo de un kilómetro y unos 3 metros de ancho.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	<p>Primer tramo. Caja profunda con marcadas piedras clavadas en la tierra.</p> <p>Segundo tramo. Caja de taludes marcados y con abundantes vegetación.</p>

ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: villa de Murias de Ponte
	Medievales: Venta (desaparecida), castillo de San Martín
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro el Muru
	Medievales:

Se pierde entonces el camino en el punto que de este nacen dos bifurcaciones paralelas hacia Riolavega. Se conserva más auténtico el izquierdo, teniendo una traza recta, perfecta, mientras que el de la derecha es por el que pasa el tráfico rodado hoy día.

El camino de la izquierda de algo más de un kilómetro, está impracticable en el tramo final, pues se dirige a un alto boscoso, cegando la vía de unos 2 metros escasos de anchura. Aproximadamente en la cota 100 m.s.n.m nace un ramal al Oeste, de similares características que el citado sector que nos conduce a Castillo, salvando el arroyo del Canal por el Puente de San Martín, de cronología imprecisa. Por sus rasgos puede atribuirse a una construcción de la Edad Moderna, formado por tres arcos y un lomo horizontal que facilitaba el tránsito desde la calzada.

El castillo de San Martín se erigió en una elevada península frente al Nalón. Fue obra de la monarquía asturiana quien parece lo levantó sobre una villa o monasterio anterior. Se empleó con fines defensivos dada su estratégica posición de control del territorio, en este caso visualizando la ruta costera y teniendo un acceso directo al Nalón. Se encontraba muy próximo al puerto de La Arena (mencionado en las fuentes de época romana). Esta construcción parece que sufrió una destrucción en la Edad Media. Posteriormente de haber sido reconstruido por los monjes del Monasterio de Cornellana, fue asolado por la peste en el año 1720. Se localiza en la margen derecha del río Nalón, sobre un pronunciado codo a partir del cual, el cauce se abre hacia la ría de San Esteban de Pravia. Su emplazamiento, sobre un promontorio de apenas 40 metros de altitud le proporciona un dominio visual excelente sobre la desembocadura de la arteria fluvial más importante de la región. Estas evidencias justifican su dilatada historia como fortificación. Fue excavado en

casi toda su extensión entre 1992 y 1994 por E. Carrocera Fernández y ofreció unas secuencias de ocupación muy extensa. Sus horizontes más antiguos remiten a comienzos de la Edad del Hierro (siglos VII-VI a. C.). Se identificaron varios fondos de cabañas prerromanas y una muralla de módulos que siguió vigente, con algunas reformas en época Alto-imperial, período durante el cual El Castillo mantiene su condición de lugar fortificado. Durante la Edad Media y Moderna fue reforzado con una poderosa torre y nueva muralla al abrigo de la cual se superponen diversos horizontes de ocupación y uso funerario. Se defendía así la ría y la costa, al igual que lo hacía su vecino castillo en Gauzón (González Fierro y Ordóñez, 1941: 99). Se pueden establecer paralelos con otros emplazamientos defensivos de la costa asturiana ya citados en este trabajo tales como los de las rías de Avilés, Villaviciosa, Ribadesella, que se identifican con las fortificaciones promovidas por Alfonso III, orientadas a frenar las incursiones musulmanas y normandas sobre la costa asturiana (Camino Mayor, Rodríguez Otero, 1989).

En este punto opinamos que la ría de San Esteban pudo ser cruzado por barca tal y como nos indican las fuentes medievales. Éstas, se refieren a la picaresca existente con el precio de los pasajes, así como la dificultad de la travesía, que partía de la barquería del Castillo y llegaba a la barquería del Forno. Sabemos que al menos en 1518 los derechos de barcaje y pesca habían pertenecido al obispo de Oviedo. En 1747, tras la recuperación económica se solicitaba construir un puente de piedra en este lugar que sustituyera a la barca que allí circulaba. Será en el año 1753 cuando se concedería licencia para hacerlo en madera ante la falta de medios para levantarlo en piedra. No podría exigirse nada por su paso. El monasterio de los dominicos siguió insistiendo en sus derechos de paso (Cadiñanos Bardeci, 2008: 68).

Desde el castillo el camino moderno hoy día es el único vial transitable que nos ha de conducir al propio pueblo de Soto del Barco, para



Fig. 334. Restos de una posible estructura termal, localizada por un vecino durante el arado.

desde aquí descender en 200 metros a las orillas del Nalón (con un desnivel de 30 metros), que nos llevaran a la otra orilla ya en el concejo de Muros del Nalón.

Al Suroeste de Soto del Barco se localiza la aún no estudiada villa romana de Murias de Ponte. Aquí se documentaron restos de paredes y cimientos, un aljibe un mosaicos y tégulas y ladrillos (Bances y Valdés, 1911: 114). Posteriormente se descubrieron restos de pavimentos y más materiales romanos en las fincas vecinas. Posee una muy buena posición, aunque no está a pie de camino, si en un enclave de acceso al río Nalón. Quizá existía una calzada privada que conectaba con la ruta principal, aunque solo hoy día se conserva en topónimo viario de La Carrilona a la salida del pueblo de Murias de Ponte (Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 436-479).

Tras cruzar el Nalón por barca (de ahí el topónimo de la población que atrás dejamos de Soto del Barco), deberíamos de penetrar en Muros del Nalón por un camino de tierra acondicionado hoy día como una pista, que circula paralelo a la MU-1. A Muros del Nalón también se accedía por la ruta que provenía del Sur en el interior de la región hacia Pravia, donde se documentó el romano enclave de *Flavionavia* (Santianes de Pravia).

En Muros del Nalón se han identificado restos estructurales romanos en la actual plaza del Marqués. Se desconoce la forma y las características del edificio ya que sobre él se erigió la primitiva iglesia. A. J. Bances y Valdés nos habla de cimientos de ladrillo y un pozo al pie de un árbol en el año 1805 (Bances y Valdés, 1911:49).

Debemos indicar que la relación del concejo de Soto del Barco con el camino jacobeo, está verificada por la existencia de un hospital de acogida y asistencia de peregrinos, pobres y transeúntes. Este establecimiento se menciona en un documento redactado por D. Diego Fernández de Muros en el año 1631 de las prerrogativas, bienes y derechos que le correspondían por ser propietario del Coto de Muros (Uría Rúa, 2006: 1339).

Quizá el relato más antiguo que ha llegado a nuestros días sobre viajeros que realizaban el peregrinaje y de lo que fuera la primitiva ruta es el texto de A. de Lalaing, señor de Montigny y Lino. Fue éste uno de los chambelanes que acompañó a Felipe el Hermoso, marido de Juana “La Loca”, en su primer viaje a España de 1502. Señala A. Lalaing:- *"el domingo 27 de febrero pasaron un brazo de mar y comieron en Cudillero"* (Lalaing, 1952: 459-461).

Creemos que, tras pasar por el palacio de Vallecara, el camino llanea al Oeste hasta ser cortado por las vías del tren, al Sur del Escorial. Desde este punto se inicia el descenso por un camino abandonado, lleno de maleza y sin ninguna estructura aparente que parezca haber formado parte de su estructura. Se diseña por la vertiente Este del arroyo de Santa Olaya donde se conserva un pequeño puente de un solo ojo que muestra un lomo regular de 2,5 metros de ancho. Se ubica en los límites del concejo de Muros del Nalón, Cudillero y Pravia. En el entorno de Muros del Nalón se documentan varios topónimos de origen romano, por ejemplo aquellos con el sufijo latino – *ana*: Novellana, Oviñana, Arcellana, y Quintana.

No muy lejos de la ruta que venimos proponiendo como el acceso primitivo, se localiza a unos 300 metros al Norte se encuentra el Castiello del Aguilar. Posee este enclave una forma ovalada y se localiza en la playa de Aguilar. El recinto está circundado por un sendero sin que se pueda acceder al área, donde se observan los restos de un edificio, que tras un incendio sólo conservó los cascotes derruidos sin forma determinada.

Cerca en la costa se ha identificado recientemente el castro del Campón, en el Campo de Palacio. Sus defensas artificiales se orientan hacia el Sureste y posee un foso de 4 a 6 metros de ancho, también un parapeto y posiblemente dos fosos de difícil distinción. Se levanta un bastión defensivo repleto de derrumbes. El recinto es de forma triangular, y dentro se localizaron dos muros. La posible entrada sería en el Oeste con gran visibilidad desde el Cabo Vidio a la entrada de la villa y Cabo Vidrias (Camino Mayor, 1995b: 112).

La que parece fuera la ruta primitiva podría dirigirse hacia el pueblo de La Vana, por un camino compuesto por una caja profunda y paredes verticalizadas,

superando la Sur en algunos puntos, los 3 y 4 metros de altura. No faltan ocasiones en que la caja se labró en la roca al igual que observamos en otros ejemplos viarios en la región, como en el camino de Arriondas a Cangas de Onís, en el paso por el puerto de Tarna o en la calzada a Lugo el paso por el concejo de Salas. Posee este tramo una longitud de 1500 metros de tierra apisonada y 2 metros de ancho, aunque en algunos puntos algo menos. Desde el puente de Santa Olaya, la calzada tiene un trazado que imita el actual límite geográfico de los concejos durante unos 300 metros, para desde aquí entroncar con la carretera local que nos conduciría a dicho pueblo y proseguir al entronque que conduce a El Pito.

Para este tramo de ruta, escribía J. de Llano Ponte:.- *“...el camino era infernal. Se halla primero la cuesta de La Habana (La Vana), donde por prestación personal se trabajó algo; pero es preciso confesar que está muy mal”* (de Llano Ponte, 1964: 76). Parece se realizaron algunas reformas de este tramo del camino en fechas cercanas al paso de J. de Llano Ponte a mediados del siglo XX.

ZONA	Camino de la Vana 140- 160 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 1,9 metros.
	Largo: 1,5 kilómetros
DESCRIPCIÓN	Camino terrero que conserva parte de la caja. Ligera pendiente de algo más de 1,5%
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Se conservan una caja profunda con paredes verticalizadas de piedra caliza que alcanzan los 3 y 4 metros. La propia estructura de la vía se labró sobre la roca.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro del Campón, Castiello del Aguilar
	Medievales: Hospital de peregrinos de Cudillero
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro del Campón, Castiello del Aguilar
	Medievales:

En Cudillero se erigió un hospital de peregrinos de Santiago que asistía a aquellos que transitaban la ruta a Santiago, donde muchos tras cruzar el Nalón y caer al río, perdían la vida. Se ubicó pegado al río y a la capilla del Humilladero y se sabe estuvo en uso hasta el siglo XIX. También aquí se asocia al paso de la ruta por este enclave medieval dos ventas, hoy día en ruinas, la del Ventorrillo y la Venta del Gallo (Yzquierdo Perrín, 2003: 63).

Los primeros asentamiento de Cudillero son anteriores a la Edad Media tal y como refleja la ocupación de El Castro que se sitúa a las afueras de la capital en un pequeño promontorio delimitado por el arroyo de San Roque y el río Piñera. Su entorno constituye un elemento defensivo de carácter natural antes la ausencia de otras obras de fortificación. Pudiera haber tenido un foso hoy día colmatado y no perceptible (Fanjul Peraza, 2004: 155-156).

En el ayuntamiento de Cudillero existió una fortaleza medieval, El Palación. Poseía saeteras y una torre almenada que defendía al pueblo completando la defensa de los contiguos baluartes, desafortunadamente hoy arrasado.

Desde El Pito planteamos la ruta dirección Oeste bajando por La Vallina al arroyo San Roque. Es un camino impracticable debido a la vegetación. Pasado este tramo proseguimos por terreno asfaltado por delante de la estación de FEVE para ascender suavemente a Balandres.

Parece que el trazado más óptimo desde aquí sería dirigirse N-632 hasta El Manto, y aquí por Contares ascender por la base de la ladera Noreste del Alto de Santa Ana de Montarés. Existen concretamente cuatro caminos paralelos de similares características por lo que nos es imposible discernir cual pudo ser el primitivo de ellos. No obstante podemos decir que estas rutas gemelas se dirigen paralelas a la carretera, atravesando los Lugares del arroyo de Santa Ana, Las Dueñas y llegando al Sur de Rellayo, a través de La Magdalena la vega del río Uncín.

Al interior de este concejo, en el valle del río Uncín, se registraron un grupo de explotaciones mineras. Únicos yacimientos adscribibles con cierta seguridad al momento romano en la zona. En concreto nos referimos al caso de la explotación de Gayuelos, formada por cortas y zanjas de canal más o menos desarrolladas,



Fig. 335. Piedras del lateral del camino que discurre desde la Concha de Artedo hacia Lamuño.

aprovechando también los accidentes naturales. Todas ellas se encuentran emplazadas en puntos de altura, entre los 600-800 metros sobre el nivel del mar, y no se les ha podido asociar ninguna obra hidráulica. Junto a la de Gayuelos, cabe destacar Brañaseca y Cerropascual.

Para continuar hacia el Oeste, debemos cruzar el río Uncín, por un puente moderno que se ubica al Oeste del parking de la playa de la Concha de Artedo. Desde aquí dirección Sur-Suroeste nos encaminamos por prolongada cuesta hacia El Ribete, por un camino embarrado de 1,8 metros de ancho, que muestra parte de su primitiva caja solo en el tramo anexo al puente, a lo largo de 2 metros. Solo es visible medio metro profundidad de la primitiva caja.

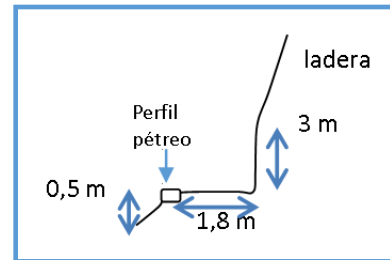


Fig. 336. Perfil viario en el paso hacia Lamuño.

ZONA	Concha de Artedo 50- 65 m.s.n.m	
DIMENSIONES	Ancho: 1,8 metros.	
	Largo: 2 metros	
DESCRIPCIÓN	Desde un puente moderno en el parking de la playa, asciende la cuesta El Ribete, por un camino terrero embarrado y cubierto por hojas de arboles que jalonan la vía terrera. Ligera pendiente de casi un 3%.	
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Sólo es visible medio metro de profundidad de los muros de la primitiva caja, sólo en el tramo anexo al puente.	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:	
	Medieval: Puente moderno/contemporáneo sobre el río Uncín	
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos: Castro la Cavona	
	Medievales:	
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro la Cavona	
	Medievales	

El virio quizá prosiguiera en la misma dirección de la CU- 6 y entroncando con la N- 632 hacia la cabecera del arroyo del Abango, bordeándolo hasta el Caserío de La Cebedal. El primer tramo es un camino local se compone por tierra cuyo ancho no supera en la mayor parte de trazado los 1,8 metros.

Al Norte de Ribete se emplaza, muy próximo Lamuño, el costero castro de la Cavona. El ante castro se compone de un foso y un parapeto, el recinto principal tenía planta irregular con una superficie plana inclinada hacia el Norte y la entrada exigía el tránsito frente al ante castro para atravesar después las defensas. No ha perdurado ningún resto constructivo de su superficie de hábitat, que era mucho menor que su complejo sistema defensivo (Camino Mayor, 1995b: 108).

Creemos que el primitivo camino debería de proseguir por la ladera Sur del pico Mayor a lo largo de la localidad de Mumayor, situada en el margen de dicho camino. Atravesada está, en giro de casi 90° al Norte por la propia carretera local nos conducirá a Campo Cima, por una corta pero fuerte pendiente. Penetramos en el pico Valseras y sin llegar al collado, el camino ahora de tierra en algunos tramos se confunde con las praderas del entorno. Posee un ancho de 2, 5 metros sin restos de empedrado.



Fig. 337. Camino a su paso por el Noreste de Mumayor.

La ruta pudo iniciar el descenso en el punto que queda al Oeste la Pedregosa. Por la falda Sur y Oeste del pico Valseras, desembocando al río Esqueiro y siguiendo paralelo al curso hasta que lo cruza por el actual puente de Soto de Luiña. Sabemos que el actual puente sustituyó a uno anterior realizado en piedra y destruido en 1845. En 1791 los vecinos exponían que el puente de madera se había destruido y era indispensable el hacer uno nuevo para facilitar el paso de mercancías, personas y correos. Así mismo sabemos que con el nuevo puente de piedra “la

calzada antigua”, proseguía su rumbo sin verse cortada (Cadiñanos Bancedi, 2008: 69-70).

Tenemos constancia de restos medievales en el pueblo de Soto de Luiña, tales como las gárgolas pertenecientes a la iglesia local del siglo XIV y una cruz procesional del siglo XV (Sierra Piedra, Díaz Nosty, 1995b: 190-191).

Proseguiría quizás el camino paralelo a la N-632 por la trasera de las casas que flanquean la carretera, pasando a continuación entre la iglesia de Santa María y el hospital de peregrinos vinculado al Camino de Santiago (Vázquez de Parga, Lacarra del Miguel, Uría Ríu, 1949: 563). Solo se intuye el camino una vez pasado un minúsculo arroyo. Creemos que el vía pudo tener unos 3 metros de ancho.

Existieron aquí referencias de la construcción de otro hospital de peregrinos llamado hospital de Santantón que al parecer estuvo ubicado en Candalina. La ruta que por aquí circulada debió de transitar por el barrio antiguo de Soto, donde al Noroeste se tomaba la vertiente Norte de la vaguada del arroyo de Pico y Medio, llevándonos a las Casas de Porto. De este modo la ruta es más óptima que la moderna, pues evitaría las curvas y rotondas que hoy día forman el nudo de la autopista justo en este punto. Así nos lleva hacia el Norte de Llanorrozo, donde además, se ubica muy cerca, el topónimo recogido como Carriles, el cual creemos sin duda, hace referencia al paso de la ruta por este punto. Este tramo no ha sido ocultado por las carreteras y autopistas, salvando en poco más de 250 metros un desnivel de 60 metros, aproximadamente un 2,5%. Posee hoy día una caja profunda, posiblemente diseñada para controlar el lecho de la vía ante el desnivel citado.

La ruta pudo proseguir al inicio de la vaguada donde entronca La Cuesta de la Torre. Este último topónimo deriva de la torre de los Bravo, una torre neo-gótica, réplica del torreón de Doña Palla (Pravia), del siglo X. Presenta la torre en su parte superior con un rosetón, ventanas de medio punto y cornisas sobre ménsulas con un remate almenado. Fue ubicada en un lugar estratégico de visibilidad costera, así como de control viario (Marín Valdés, 1982: 277).

Remontada La Cuesta de la Torre el camino ya en términos de Llanorozo, pasaría por La antigua Telera y Las Chabolas donde cruza la H-632. Existe un ramal moderno que sustituyó al costero, el “Camino Real de la Sierra de las Palancas”, conocido por otros como el “Camino de los Vaqueiros”. La características físicas del Camino Real de las Palancas, tanto en lo referente a su caja (en ocasiones tan profunda que se ha vuelto inútil), como a su trazado (que trepa por una montaña de media altura evitando los barrancos y abordando las pendientes directamente), confieren a camino rasgos de gran antigüedad. Creemos que más moderno que el costero, del cual tenemos constancia que en siglos medievales era impracticable en algunos de sus puntos, existiendo de este modo, esta segunda opción que transcurría al interior, para confluir con la ruta costera al Sur de Villamoros.

El camino por tanto hubo de salvar el arroyo de Vivigo (y hoy día además las modernas vías del tren), por un camino ya descrito con una caja marcada, sin restos de empedrado y un ancho de no más de 2 metros. Tomaba dirección entre zonas boscosas para dirigirnos al núcleo de Valdredo. El vial debió de pasar por la Ermita de San Salvador, a la cual llegamos y hoy día siguiendo la carretera local, para proseguir al cercano pueblo de Albuerne. Proseguimos al Oeste a Novellana, uno de esos topónimos que reflejan el origen romano de este nombre (sufijo latino – *ana*), pese a que en el concejo de Cudillero no abundan los restos arqueológicos asociados a dicha etapa histórica.



Fig. 338. Calzada a la entrada de Castañeras

El camino se pudo realizar saliendo del pueblo de Albuerne hasta El Campo, y desde aquí adentrándonos en la cara Norte del pico Acibín, por una senda de montaña de 2,5 metros de ancho. Esta ruta terrera que nos conducirá durante un kilómetro hasta Novellana. Existe un documento medieval de la donación que Fernando II hace al monasterio de Lapedo en el año 1158, que confirma el paso de una vía antigua por esta población (Floriano Cumbreño, 1960: 141).

Tras callejear por Novellana por un trazado totalmente moderno, la vía podría haber tomado dirección por el Oeste, próximo a la estación del tren. Desde aquí enlazaría con la N-632 hasta el pueblo de Castañeras. Creemos que la ruta original pudo ser más directa que la carretera, para salvar la gran curva que realiza esta carretera y que pasa sobre el arroyo de la Cabrera y el de Maquerino llegando al molino del Molinero. La ruta propuesta sólo tendría que cruzar un arroyo, el que resulta de los dos anteriores mencionados el del Prao Llagón. Localizamos desde aquí la calzada aun visible a la entrada del pueblo de Castañeras. En la estructura propia del camino apenas se localizan piedras aisladas.

ZONA	Llanorozo- Novellana 90- 100 m.s.n.m.
DIMENSIONES	Ancho: 250, metros.
	Largo: 2,5- 3 metros
DESCRIPCIÓN	Tramo terrero con un desnivel de aproximadamente un 2,5%. Entre Novellana y Castañeras, localizamos la ruta aun visible a la entrada del pueblo de Castañeras, por un camino de tierra al igual que el tramo de Llanorozo, aunque medio metro más ancho. En la estructura propia del camino apenas se localizan algunas piedras aisladas, ocultas por la vegetación, que no ayudan en gran medida a poder describir con exactitud cómo hubo de ser esta primitiva ruta.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Posee una caja profunda, posiblemente diseñada para controlar el lecho de la vía ante el desnivel salvado. El tramo de Novellana a Castañera, conserva la caja en el lateral izquierdo, muros de hasta 2, 5 metros se mantienen en pie delimitando el ancho de la vía.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Torre de Jove

En tramo final de este concejo de Cudillero pudo realizarlo atravesando el pueblo de Santa Marina, que es cruzado por la N-632 hasta la Cuesta. Es aquí donde se retoma una ruta que pudiera ser la primitiva. Al Norte de la zigzagueante N-632 una pista de tierra asciende por un pequeño promontorio a menos de 100 metros de altura hasta el arroyo de San Roque. Desconocemos como sería atravesado en la antigüedad y ya que no es muy caudaloso, quizá no existiera puente. Pero desde este camino (cuyo ancho oscila entre los 1,8 y 2 metros), nos dirige hasta las casas de Las Ferreras, ya en Ballota.

A la salida del pueblo cruzaría seguramente el río Cabo, hoy día por un pequeño puente, antaño de madera, facilitando así el acceso al concejo de Valdés. Se documentan piedras aisladas a mano izquierda, posiblemente de fases medievales o modernas, están trabajadas y su aspecto parece más bien de la Edad Moderna.

Desde aquí queda a nuestras espaldas el concejo de Cudillero en el que las redes viarias antiguas han pervivido a nuestros días en más de un 80%, habiendo desaparecido unos 3 kilómetros, del total de 25 kilómetros. Gran parte de este espacio ha sufrido transformaciones, siendo convertidos simplemente en pistas terreras. En este concejo solamente 6 kilómetros de antiguas rutas han sido asfaltados (Ardura Parrondo,1992).

El puente sobre el río Cabo es una construcción de piedra con de un solo ojo y tamaño pequeño. Sabemos que fue edificado en la Edad Moderna ya que se tienen noticias de que antaño era de madera. Se ha querido identificar con el “*pont qui tremble*”¹⁶⁹ del ya mencionado relato de Montigny y de la canción peregrina. Se denominó el puente “que tiembla” debido a su débil estructura y a su cercanía al mar, que en los momentos de marejada hacían llegar las olas hasta el puente (Vázquez de Parga, Lacarra del Miguel, Uría Rúa,1949: 564; Uría Rúa, 2006: 239- 240).

¹⁶⁹ Fragmento de la canción peregrina: .-“*La nous fumes bien etonnes, Quand nous fumes á Pont qui tremhle bien entonnés de. quand nous fumes au Pont qui tremble, tous mes compagnons et moi....*”.

Después de cruzar el puente planteamos un trayecto que se enfrenta a la subida de Tablizo¹⁷⁰ a 442 metros. Aunque creemos que la ruta circulaba por la cota 220-200 metros de altura, a media ladera donde parecen observarse las huellas de un antiguo camino hoy día perdido entre el frondoso bosque de castaños, abedules, robles, acebos etc... En algunas ocasiones al entrecruzarse sus ramas, forma un verdadero túnel. Es un tramo de unos 800 metros por 3 metros de ancho que nos conduce al Este de Cadavedo.

El vial pasaba por el núcleo de Ballota según refleja el Atlas de España de F. de Coello (Sevilla Álvarez, 2008: 102-104) para proseguir a Cadavedo, pues así quedó recogido en una fuente Alto-medieval gracias al veneciano B. Fontana. Este viajero en el año 1539 peregrinó a la tumba del Apóstol, realizando el Camino de Santiago en sentido inverso. Se describió el trazado desde Cadavedo a Cudillero en el que distaban tres leguas (Priorelli, 1983: 37-56).

En Cadavedo se documenta un hospital de peregrinos durante el Medievo. Estaría en funcionamiento ya desde antes del año 1646, fecha en la que documentamos el fallecimiento de Alonso, el hospitalero. Su función era *.-“el recogimiento de pobres pasajeros y curar otros enfermos”*, según *“Las Respuestas Generales del Catastro del Marqués de la Ensenada”* de 1752 (Martínez Cachero, 1960. 45-64).

Al Noreste de Cadavedo se hallan dos explotaciones mineras. Por un lado La Carcabona, que es una amplia corta que sólo es apreciable en su cabecera. Tiene taludes laterales y actualmente el tendido del ferrocarril la corta transversalmente. La otra la de Las Foces, son dos zanjas en canal que discurren en dirección Norte y Sur durante 100 metros, en ambos casos son restos evidentes de la actividad minera, pero la cobertura vegetal ha impedido un estudio más preciso.

Todo el tramo del Camino de Santiago a su paso por Cadavedo es visible ya que su trazado coincide con los lugares en que se asentó el pueblo, atravesándolo de

¹⁷⁰ T. López de Vargas recibió noticias de los últimos decenios de siglo XVIII, señalando a Tablizo como punto por el que pasaba el Camino Real entre Cudillero y Luarca. (Biblioteca Nacional, Sec. De Ms., N° 7295).

un extremo a otro. La ruta podría salir de esta localidad dirección Norte, donde el camino se oculta por praderías a las antiguas fuentes de Fontaricas y Riégalas hasta la torre Bajo- medieval de Villademoros. La Torre de Villademoros es un edificio de planta cuadrada con estructura en bajo, tres pisos de mampostería caliza y una puerta de arco de medio punto. Se accedía a la torre a través de una escalera móvil y los vanos eran ventanas geminadas con arco de medio punto (González García, García Quirós, 1981: 156).

Desde aquí el camino de tierra con un ancho de 3 a 3,5 metros discurriría paralelo unos 1250 metros y por encima de la LU-3 (Cortina-Playa de Cadavedo). Tras poco más de un kilómetro divergía el vial antiguo tomando dirección Noroeste hasta el arroyo de Quintana o Palminero. Creemos que la ruta cruzaba dicho cauce para entroncar con el camino, ya en la rasa, que se dirige al Oeste entre la carretera y la vía del tren por Cueto de la Cruz, al Sur de San Cristóbal, salvando nuevamente otro arroyo.

El siguiente punto de paso podría haber sido Querúas, hacia donde nos aproximaremos por el citado camino que debió existir partiendo al Oeste desde La Cruz, al Sur de San Cristóbal. Hoy la calzada queda oculta por la red ferroviaria a lo largo de 500 metros. Desde aquí, el camino actual hace un giro de menos de 20 metros al Norte y descubrimos así un trazado que pudo ser originario a lo largo de unos 500 metros, envuelto en un entorno boscoso de unos 3 metros de ancho, sin caja ni empedrado. Llega a La Venta, topónimo que ya hemos indicado siempre asociado a los caminos antiguos. Se conoce este tramo con el nombre de “Camín de la Venta” por haber existido allí, como indicamos una venta al servicio de peregrinos, situada al Este de Querúas. Desde aquí planteamos la opción de que ambos trazados marchen superpuestos por espacio de un kilómetro hasta el Norte de Canero.

En el Chao de Canero se ha identificado el Castro de La Cogocha donde se localiza un castro sobre una prolongación de la rasa. Posee dos fosos y un contrafoso dirección Este-Oeste. El recinto interior tiene una estrecha meseta de 100 metros de longitud sin restos constructivos. No se aprecia por tanto la posibilidad de que existiera una muralla defensiva. El acceso hoy día se realiza por el cementerio

cercano, debido a que el castro se encuentra en estado de abandono cubierto por la maleza (Fanjul Peraza, 2004: 169-170).

Este castro estaría ubicado a los pies de la ruta romana la cual creemos hubo de proseguir descendiendo al Ventorrillo, cortando la N-632 con una carretera local, por la que llevamos caminando desde el castro del Chano de Canero. Posteriormente pudo dirigirse hasta el alto donde se encuentra la Iglesia de San Miguel de Canero.

Esta iglesia sustituyó al “*Monasterium Sancti Micaelis de Canero*” fundado por los condes Xemeno Xemeniz y Arangoti, padres del Conde Piniolo, fundador de Corias que lo heredó su hijo Sancho, quien lo dio a su hermano para que lo incluyera en la dotación fundacional del Monasterio de Corias. El Monasterio de Canero estaba obligado a entregar parte de sus ingresos a Corias en reconocimiento de señorío y a cambio de una cierta autonomía de gobierno. El emperador Alfonso VII, hacia el 1130 que concede el coto al Monasterio estableciendo sus límites. Todos los habitantes de las tierras, villas y lugares comprendidos entre el río de Luarca y la Villa de Mauros debían dar diezmos y primicias al monasterio de Canero. Donde debían recibir sepultura, sus cuerpos y los de quienes poblaban los dos tercios de su Cristóforo que correspondieron a dicho cenobio (Rodríguez Muñoz, García Leal, López Álvarez, 1990: 194-197).

El camino se difumina en el paisaje siendo irreconocible. No obstante por la dirección que ha de tomar la ruta y el paisaje circundante parece factible que llegara hasta Caroyas. Es aquí donde se documenta la explotación Minera de Camuro, que se compone de 3 canales paralelos, con una longitud de 800 metros

Aquí planteamos el descenso al valle del Esva entroncando otra vez con la carretera tras 500 metros y al encuentro de las N-634 y N-632. Hasta la construcción del puente sobre el Canero, el cauce era salvado en la Barca desde Canero, conservándose aún el edificio llamado la Casa del Barco, desaparecida ya en su mayor parte. Por lo cual sabemos que no existiría puente antiguo en este punto del camino. Esta travesía fue relatada por G. Manier en 1726 y por el francés J. Pierre Racq, que realizó un viaje de peregrinación a Compostela en el año 1796. Nos indican estos viajeros que el trayecto se realizaba en bote pues el caudal no era muy

grande. El moderno puente se construyó en 1833 tras presentarse varios proyectos donde también se mencionaba la necesidad de reconstruir el puente de Luarda (Cadiñanos Bardeci, 2008: 60).

La antigua calzada una vez franqueado el cauce se dirigiría a La Venta, donde existen unos caminos que no han sido modificados por la acción humana. Uno de ellos, el que parece antiguo, supera en ocasiones los 4,5 metros de ancho y tiene una caja muy profunda con taludes verticalizados. Este camino discurre realizando dos marcadas curvas hasta descender a la vaguada del arroyo del Forcón, habiendo cruzado previamente la N-634 y superando este pobre cauce por la margen izquierda hasta el Sur del Barreiro. Nuevamente debemos de cruzar la A-8 que atraviesa nuestro camino para tomar una vez en Barreiro la carretera local nos conduce al Oeste a 300 metros del arroyo Ricante. Cruzamos el puente por un pequeño camino que zigzaguea tres veces, similar al que atravesamos en la vaguada del Forcón, pero convertido hoy día en una pista que no conserva ningún resto arqueológico. Es de este modo como ascendemos en línea recta a la rasa que conduce a Barcia.

ZONA	Camino del Forcón 200- 360 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 4, 5 metros
	Largo: 800 metros
	En el valle de La Venta el camino supera en ocasiones los 4, 5 metros de ancho. Puntualmente se refuerza con muretes de piedras incrustadas. Observamos restos de empedrados aislados, compuestos por piedras de tamaño grande y de formato rectangular. Este camino discurre realizando dos marcadas curvas hasta descender a la vaguada del arroyo del Forcón. Salva un desnivel que supera el 6%, que en las zonas de más pendiente se refuerza con piedras incrustadas en los laterales. Posiblemente sólo se acondicionaron con pavimento los tramos de pendiente, y el resto tenían un aspecto terrero como hoy día se conservan. Podría asociarse cronológicamente los restos visibles de este camino con la necesidad de comunicación del núcleo de Barcia, fundación medieval.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Posee una caja muy profunda horadada en la tierra, con taludes verticalizados para afianzar un trazado de fuerte pendiente.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Topónimos tipo Bárcena, Barzana, Barzaniella derivan del latín “*marginen*”, relacionado con “orilla” y casualmente todos ellos se ubican próximos a un cauce fluvial. Pero en el caso de Barcia y su diminutivo Barciniella (siguiente punto de paso de la ruta), su origen parece distinto y aunque de dudoso. Se ha planteado la posibilidad de que derivara al parecer de una dedicatoria a una divinidad que seguramente era venerada cerca de Naraval (a 25 kilómetros al Sur de Barcia), según consta en la inscripción a *Evadutonium Barciaecus* (García Cosío, 2000: 268).

El núcleo de Barcia fue una localidad donada por el rey Alfonso VIII a Suero Bermúdez y posteriormente, Fernando II la legó a la Orden de Santiago en el año 1181, a quien perteneció hasta la segunda mitad del siglo XVII d. C. Existe una noticia incluida en las Actas capitulares de la Catedral ovetense, fechada el 22 de julio de 1479, en la que: .- “*se reciben cinco florines de Ryn que fueron de un romero que murió en Barcia*” (Calleja Puerta, 2003: 605-630).

Desde Barcia el camino pudo continuar callejeando dirección al Cruceiro cruzando por el Oeste la iglesia de San Sebastián y bordeando el campo del Hospital, para salir por el barrio de la Cruz hacia El Fondón de la Magdalena, donde una subida nos lleva por Mingón a Barzaniella. Desde este punto nos vemos forzados a circular por la LU-1 hacia Villar y Torrealina donde posiblemente a mano izquierda el camino transitaría según la toponimia hacia la calle La Carril y el barrio de la puerta la Villa, penetrando en Luarca por el Arco Bayón. Este arco perteneció al Palacio del Marqués de Ferrera, formado por dos palacios unidos por un arco que sirve de comunicación entre ambos y tiene una capilla aneja. El palacio Norte se construyó en el siglo XVIII, mientras que el Sur presenta características similares a los de algunos edificios de Avilés de finales del siglo XV y principios del siglo XVI.

En Luarca se construyó una atalaya donde hoy día se emplaza el cementerio. Poseía una muralla fechada en el siglo XVI. Allí existió un antiguo fuerte para la defensa de la villa anhelada tanto por franceses como por ingleses, debido a su posición estratégica (De Miñano, 1826: 316). En esta localidad, frente a la iglesia parroquial, en el solar que ocupa hoy la casa número 10 existió un hospital de

atención a peregrinos. Según una escritura, que cita J. Trelles Villademoros fue fundado por A. González Rico en el año 1410 (Trelles Villademoros, 1739: 213).

Luarca tuvo una cierta relevancia desde los primeros años medievales puesto que en el año 912 aparece el rey Fruela II donando su iglesia bajo la advocación de Santa Eulalia de Mérida, a la iglesia de Oviedo. Alfonso X siguiendo la política de la monarquía catellano- leonesa de creación de nuevos villazgos en la franja norteña. Otorga la Puebla en el año 1270 en la desembocadura del río Negro, convirtiéndose en la cabecera económica de la tierra de Valdés. La afluencia de peregrinos que pasaban por la localidad hizo que se fundara un hospital asistencial en Luarca, al igual que ocurría en los principales villas costeras a lo largo de esta calzada. La mayoría de las comarcas marítimas que tenían un hospital funcionando a finales del siglo XV (Fernández Conde, 1993: 421).

La villa luarquesa cuenta además con numerosas menciones en los relatos de peregrinos y viajeros. La referencia más antigua está en el “Diario del Primer Viaje de Felipe El Hermoso” a España en el año 1531, transcrito por A. de Lalaing, Señor de Montigny (Lalaing, 1952: 459-461).

Otro viajero fue L. Salandra quien en el siglo XVIII acompañado de su criado, se hospedó en la posada de la calle del iglesia indicando que el alojamiento fue bueno la comida sabrosa con una cama aseada. Sobre Luarca hablaba de sus calles amplias y regulares. Dedicaba elogios a este lugar escribiendo que es como una pequeña Venecia, pues el río bordea numerosas casas, existiendo para comunicar ambas orillas varias pasarelas y dos puentes de cantería, uno llamado de los Peregrinos, con un crucero a su entrada cuya construcción se remonta a mediados del siglo XVIII. Sin duda facilitaban el cruce del río Negro que dividía esta villa. Por otro lado el ya citado G. Manier se hospedó en el hospital de peregrinos indicándonos que el trato fue bueno y que algunas de las calles de esta villa estaban abiertas en la roca (Evaristo Casariego, 1979).

Por último debemos cita a A. Jouvain de Rochefort, que aunque no viajó a nuestro país ni recorrió en siglos pasados este camino, hizo grandes descripciones

que nos han ayudado a poder describir mejor esta ruta antigua ayudado de relatos de viajeros durante los siglos XV- XVI (Jouvain de Rochefort, 1672: 398).

Queda al Oeste uno de los escasos castros documentados en este concejo, el castro de Peña Castiel. Cuenta con 4 fosos paralelos, los intervalos de los fosos dan lugar a parapetos sin ninguna particularidad constructiva, algunos de ellos parecen estar colmatados pues apenas tienen de 1,5 metros de profundidad. El recinto es una superficie con un breve llano frontal de 23 hectáreas, muestra una escalinata esculpida en la roca. En el recinto se observan muros arruinados que deben ser más modernos que el propio asentamiento (Camino Mayor, 1995b: 87).

El trazado debía de salir de Luarca por el Oeste quizá por la calle de la Peña y proseguía por el barrio de Otero para llegar en dirección a Tabarcias por la carretera local (que es cortada por las vías del tren).

Llegamos al arroyo de la Olla donde se ubica un puente inmediato a la Iglesia de Santiago de Arriba. El puente sobre el arroyo de la Olla de posible factura medieval, sufrió una reforma en el año 1880, siendo rebajado el ojo del único arco que posee. Desde Santiago de Arriba el viajero tenía una visibilidad sobre Luarca y su puerto.



Fig. 339. Puente de Tabarcias sobre el arroyo de La Olla, Valdés.

En la parroquia de Santiago de Arriba, existen los restos de la antigua iglesia, la de Santa Eulalia de Luarca, con una lauda- dintel decorado en la que sobre una espada aparecen varias conchas, quizás de peregrino, y una cruz, aludiendo al paso medieval de esta vía.

El camino de tierra apisonada y no más de 3 metros de ancho es segado por la N-632 que prosigue hacia Villuir. Desde aquí lo perdemos algo más de 700 metros y parece dejarse ver entre las praderías de lo que pudo ser la ruta, pero ciertamente no se conserva señal alguna del mismo. La única prueba que justificara este tramo perdido, son las escrituras de las fincas colindantes que así toman por referencia sus

cierres con respecto al primitivo Camino de Santiago. No discernimos ninguna señal de lo que pudiera ser un posible camino desde Villuir hasta Otur, así pues creemos que el camino originario podría haber quedado oculto bajo el trazado rectilíneo que dibuja la N-634, que cruza el Sur de las Pontigas, Mantaca y Norte de Fervencia hasta Otur.

La parroquia de San Bartolomé de Otur perteneció en la Alta Edad Media al Monasterio de San Juan de Corias. Allí existieron hasta finales del siglo XVIII un priorato de monjes benedictinos. Este lugar aparece en el relato de A. Lalaing como “Otier”, a dos leguas de Luarca, y donde el señor de Montigny dice que: *.- “durmieron la noche del 3 de febrero de 1502”*. Igualmente, G. Manier la cita su relato entre Navia y Luarca (Evaristo Casariego, 1979: 165).

Al Oeste de este enclave se halla uno de los ocho castros documentados en Valdés, el castro de El Castiecho de Caleyá en Otur. Posee un foso mayor, dos fosos menores y un parapeto. Se encuentran escorias de fraguas, piedras inscritas y restos de un gran conchero asociado por su cercanía a un arroyo local que su posible construcción fue con técnicas mineras (Camino Mayor, 1995b: 94-98; Villa Valdés, 1999: 185-189).

La vía parece que saldría por el Sur de Piniello hasta la falda del monte Faro, cruzando el arroyo de la Predrera. Es aquí donde recuperamos lo que pudiera ser el antiguo camino. Antes de encaramarse por la parte baja de este monte, debe sortear el río Mayor, que no es sino un pequeño arroyo fácil de flanquear. Parece renacer el primitivo camino, que, en la vertiente derecha presenta un talud de considerable altura, a veces cortado en la roca. Por el contrario en la margen izquierda ha desaparecido siendo aún visible el asentamiento de su caja en la pradería. Este camino inicia 3 zigzags pequeños para luego tomar rumbo al Norte bordeando la falda del monte Faro en una ruta de 1,3 kilómetros, que como hemos indicado conserva restos de la antigua caja. El ancho de este tramo es de 2,5 metros.

La pretérita calzada creemos que avanzaría por la falda hacia el Sur cruzando el collado existente entre el monte Faro y el Pico del Infernón. Desde aquí salva el desnivel hasta el río Barayo en una senda en zigzag que llega al Barayo, cruzándolo

al Norte de donde lo hace la carretera N-634, y al Sur de Pozo Faro. Parece existió un puente tal y como se refleja en documentos medievales, realizado en madera. Sabemos que se construyó posteriormente uno en piedra en el año 1789, pues era muy necesario dada la concurrencia de dicha carretera. El único gran arco presenta perfil ligeramente rebajado con la rosca enmarcada por una moldura a modo de alfiz. Sobre éste van los desagües de la calzada y el pretil coronado de pequeñas pirámides. Toda la construcción se ejecutó con sillarejo (Cadiñanos Bardeci, 2008: 60).

Parece factible que camino antiguo y medieval se solaparan dirigiéndose el viajero de la Edad Media a la malatería de San Lázaro, a orillas del río y ya perteneciente al concejo de Navia. Es hoy día una casa abandonada que ha quedado aislada al ser cortada por el talud de la carretera N-634. Se documenta por primera vez en el año 1274 en el Testamento de Diego Ihoannes, que da un maravedí a esta institución. También se cita en el Testamento de D. Pedro Alonso, arcipreste de Valdés, en el año 1596, dejando en herencia: .- *“una ermita de pan y media”* (Tolivar Faes, 1966: 14).

Desde este punto debía proseguir por Vao y Barayo de donde nace lo que debió ser la primitiva ruta, hoy día convertida en un camino local, sin asfaltar, que nos conduce hasta Villainclán. Los cortes ocasionados por la carretera y la red ferroviaria, han distorsionado el primitivo camino hasta Villapedre. Continuaría la ruta en ascenso de unos 50 metros en 1,5 kilómetros hasta San Salvador de Piñera, donde se ha documentado al Norte, cerca de Frejulfe unas explotaciones mineras. Es un yacimiento construido por una vaguada cuya cabecera desemboca en una zanja canal, se trata de labores de excavación con explotaciones que no tienen depósitos hidráulicos relacionables con estas concavidades. El camino es cortado por la N-634 y la línea férrea circulando por un camino moderno paralelo a las vías del tren. Se debe de pasar el arroyo de La Fuente Santa, subsidiario del San Román, que, como los anteriores, carece de puente.

Al Este de este conjunto minero se documenta otro castro costero el de El Castiel de Soriana. Es un castro que consta de un primer foso que se alinea con el acantilado, un segundo foso se ubica en el tramo Noroeste y se inserta con un tercer

foso el Sureste. La última línea defensiva viene indicada por el foso que corre paralelo a los anteriores por la cara Sureste. Los contrafosos son más regulares, en el interior no se ha documentado estructura alguna. Muy cerca al Este, se hallaba el Castro de Vigo, de pequeño tamaño. Este asentamiento se enclava en un extremo de un saliente de la península. Posee un sistema defensivo de dos fosos un parapeto y un talud, cuya entrada se hacía por una rampa de 7 metros de ancho que llegaba a la parte central sin restos constructivos visibles.

A menos de 2 kilómetros al Sur de Navia se encuentra un castro al pie del río Navia, el castro de Armental. Carece de sistema defensivo aunque la presencia de las carreteras cercanas pudieron destruir posibles fosos. Se ve una muralla que rodea el recinto interior a excepción de Oeste y también tiene un parapeto de más de 5 metros de altura y 10 metros de base. No se conocen estructuras pues está sin excavar. Éste se ubica a los pies de la ría poseyendo un control estratégico sobre la misma (Díaz Nosty, 1995a: 180).

El castro de Santa Olaya se encuentra al Suroeste del recinto del Armental. Consta de 4 fosos con sus parapetos, el espacio tiene una forma rectangular y no se conservan restos de muralla que probablemente reforzarían las defensas del foso. Tampoco se conocen resto internos pues no han sido excavados (González y Fernández Valles, 1976b: 138).

Al Noreste de Navia, el castro costero del Castrillón de Andrés, está ubicado en un pequeño cabo que posee cuatro fosos de similares características y entre ellos se intercalan sus respectivos contrafosos. La planta del recinto se adapta a la península y es irregular. No se aprecian restos constructivos ni de muralla. Al Noroeste por el contrario, otro castro dominaba este territorio, la Punta da Figuera, ubicada en un área costera abrigado por la bahía al Oeste. Las defensas se centran en dos fosos y dos parapetos excavados en roca cuarcita. La planta del recinto es irregular y el acceso sería por el Sureste, entre las estructuras defensivas no se identifican vestigios de ubicaciones (Camino Mayor, 1995b: 80-83).

La villa de Navia es otra de las Polas Nuevas creadas en la franja costera cantábrica, por la iniciativa repobladora de Alfonso X en el año 1270. Su instrumento

fundacional no se ha conservado, aunque C. Miguel Vigil da la noticia de esta Carta Puebla fechada el 22-VI-1270. Su existencia está confirmada documentalmente por lo menos desde 1284 (Miguel Vigil, 1985: 582).

El viajero debería pasar la ría de Navia en barca, según indican los relatos de viajeros en la Edad Media, durante el peregrinaje a Santiago. El ya citado A. Lalaing por ejemplo, indicaba que durante su viaje con Felipe I el Hermoso el día 1 de marzo de 1502: *.-"pasaron un brazo de mar en la villa llamada Navia"* (Lalaing, 1952: 462).

A partir de aquí observamos una caja de notable anchura y profundidad completamente oculta por la vegetación, cuyo trazado nos lleva a las inmediaciones de Villaoril, discurriendo el camino por entre las casas más norteñas de esta localidad, con rumbo Oeste. Se debió de encaminar por una trama ya asfaltada hacia La Venta, donde enlaza con la carretera local NV-3 a la que sigue en 600 metros para adentrarse por el barrio de la Caleyá de Navia.

La mayor parte del camino primitivo que transcurre por Navia se ha perdido conservándose únicamente el tramo de Villaoril. Este sector desde el cauce del arroyo de Fuente Santa nos sorprende con una profunda caja y una vía que supera en ocasiones los 6 metros de ancho. Desafortunadamente no podemos estudiar en mayor profundidad por estar completamente abandonado y haber sido consumido por la maleza. No poseemos evidencia constructiva que pudiera confirmar la cronología romana para este tramo, sin embargo parece más factible relacionar su uso y paso con el cercano emplazamiento hospitalario medieval de Santa Ana.

ZONA	Villaoril- Jarrío 85- 80 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 4, 5,5 metros
	Largo: 200, 180 metros
DESCRIPCION	Este primer tramo de Villaoril se compone por tierra compacta y no posee ningún tipo de pavimento. Creemos que hemos de asociar este primer tramo con el de Jarrío, justo a la otra orilla del río Navia, una vez atravesada la localidad de Navia. Parece que circulaba desde Jarrío por el Caleyón. Calzada formada por un firme de tierra compactada, sin ningún tipo de empedrado visible.

OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Caja profunda con taludes verticalizados de misma construcción, tanto en el tramo de Villaoril como en el de Jarrio. Su similitud técnica hace que se deban de asociar a la misma fase de construcción ambos tramos.
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos:
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos – Romanos: Castro de Mohías
	Medievales: Hospital de Santa Ana de Jarrio
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castro de Mohías, Castro Santa Olaya
	Medievales:

Otro castro de gran relevancia en este sector occidental del territorio astur es el castro de Coaña. El denominado Castelón es el más conocido gracias a la abundante bibliografía fruto de los incansable estudios en este lugar. El poblado dispone de dos recintos donde en la parte inferior se sitúan las viviendas y en la superior no se ha localizado ocupación poblacional pero sí un torreón. Se diseñó con dos líneas de muralla que protegen el recinto (Villa Valdés, 2013: 139-187). Además, todas las monedas encontradas en este castro son romanas, siendo las que más abundan de época de Augusto. La más antigua documentada es un denario de plata de César y la más moderna de Quintilio (Fernández Ochoa, 1977: 139).

Al Sur de este lugar se asocian varios elementos arqueológicos de relevancia en lo que se refiere a la presencia romana en la zona. Cerca de Pencia recientemente se han catalogado dos campamentos romanos. El Chao Carrubeiro sobre el pueblo del mismo nombre, muestra una planta en forma de naípe, claro modelo de los *castra aestiva*. Aprovecha el desnivel rocoso en su cara Este, mientras que en el sector Oeste muestra una interrupción del *agger* acompañada con una prolongación arqueada del talud hacia el interior, que también se muestra como una característica típica Alto- imperial. Respecto al segundo emplazamiento, A Pedra Dereta se localiza en Brañavara a menos de 15 kilómetros al Oeste del primer emplazamiento. Este campamento es de los menos analizados dadas las escasas evidencias visibles. Se observa una planta irregular y un talud que bordea todo el perímetro (Menéndez Blanco *et al.*, 2013: 248).

Estos dos campamentos junto con un tercero de recién descubrimiento en el pico Outeiro (Santa Eulalia de Oscos), mostrarían un avance defensivo desde tierras lucenses hacia el valle del Navia, complementando así el recién estudio iniciado

apenas hace un lustro sobre el reconocimiento de recintos campamentales romanos en la región. A éstos se suman los ya mencionados en páginas previas de A Grandas Xarras, Recacha, El Muru, El Vallau, El Curuchu, Moyapán y Picu Llagüenzo (Menéndez Blanco *et al.*, 2013: 245-257).

El recinto fortificado de Pencia se emplaza sobre el río Urubio. Su defensa se realizó con la presencia de restos de una muralla en la parte superior del recinto y también fosos, hoy día colmatados. En el poblado se exhumó un panorama arquitectónico homogéneo en el que predominaban las construcciones pétreas de planta circular o rectangular con las esquinas redondeadas. Recientes hallazgos hablan de la presencia de construcciones efímeras en madera y barro. Los restos de barro de distintas tipologías se asocian a paredes o techumbres, que es de poner en relación con los elementos de madera (Rodríguez del Cueto, 2012: 90, 95; 2015). Quizá el método constructivo habría sido similar al documentado en las cabañas del yacimiento de la Campa Torres. Las construcciones flexibles son abundantes a lo largo de la Edad del Hierro (Maya González, Cuesta Toribio, 2001: 313-315).

En el límite occidental de *Conventus Asturicensis* en el sector de la *Asturia* transmontana, dividida por el río Navia. El vial ya en el *Conventus Lucensis* debía cruzar dicho río por barca, desde el Caserio de los Barqueiros en la margen izquierdo del río (edificación la cual subraya esta hipótesis del paso por barca). Debería bordear La Curota por el Espín, hoy día en un trazado convertido en carretera para descender suavemente por Jarrío. El camino posiblemente dejaba atrás Jarrío por el Caleyón. Discernimos un tramo de calzada primitiva de 200 metros de largo y 4 metros de ancho que ofrece una caja profunda con taludes verticalizados, sin empedrado visible, que pasaba a los pies del Hospital de Santa Ana de Jarrío (actual casa Basilio). Se destinó al cuidado de los peregrinos durante el medievo (Villa Valdés, 2005a: 413-418).

Al Norte queda el castro de Mohías. Posee tres fosos y al Norte y Oeste las defensas son naturales debido a la altura de sus vertientes. La cronología es inexacta: entre el 100 a. C. o el 80 d. C. según las muestras de carbón de las casas prerromanas, o la segunda cronología basada en una muestra ósea de la misma casa que la anterior.

Se atestiguan restos arqueológicos que coinciden con la segunda fecha de época Flavia, varias cerámicas y una fíbula. La última datación radio- carbónica remite al siglo VI d. C. Se ha considerado una posterior ocupación hasta momentos alto-medievales (Carrocera Fernández, 1991: 128-135; Maya González, 1988: 182).

El camino proseguiría un kilómetro más hacia Este por una calzada que no conserva rasgo alguno de su posible primitivismo. En este punto entronca hoy día con la N-634 unos 800 metros, pasando por las casas de Cartavio. Hubo de proseguir desde este núcleo por la CÑ-6 al arroyo de Jonte bordeando el cauce en el KM. 180 del trazado férreo, hoy día por un paso elevado donde nuevamente se enfrenta a otro arroyo, el de Miudes, abandonando el concejo de Coaña, para adentrarnos en El Franco, concejo donde se localizó un tesorillo de 14 denarios romanos pertenecientes a Augusto y Nerón encontrados en El Castro (Fernández Ochoa, 1977: 138). Este lugar en el pueblo de Arancedo se ubica al Sur, alejado de la vía principal, quizá buscando un lugar aislado de difícil comunicación.

Desde el arroyo de Miudes el camino semi-asfaltado (en mal estado por ser de tránsito rural para los vehículos), discurre paralelo a la N-634 a menos de 100 metros de distancia por el Sur de Castiello y Arboces. Aquí existió una posada, tal y como documentó G. Manier. Éste visitó la posada el 11 de Noviembre de 1726, durante el viaje de peregrinación a Santiago en compañía de tres amigos. Al Sur de este lugar, existía cerca del camino un monasterio de Lourdes, hoy desaparecido, que en el año 1342 tenemos constancia dedicaba una tercera parte de sus bienes a la atención de huéspedes: *.- "ordinamus autem de istus monasterlis (...), quid tertia pars remaneant habltantibua in eis, in hospitibus, susapiendis"*. Pero algunos autores como J. Uría Ríu afirman que este monasterio no estaba asociado a albergar a los peregrinos que se dirigían a Santiago (Uría Ríu, 1940).

Parece que la ruta desde este punto debía cruzar la N-634 para proseguir hasta Lóngora donde tendría lugar un cambio de sentido. Debemos descender al cauce del arroyo Salgueiros cruzándolo por un sencillo puente de piedra arquiteado de posible factura romana. Se compone por dos grandes lajas, más una pequeña, sustentadas por dos pequeños sillares de arenisca. Por su forma nos recuerda al

puente de Pedroveya, en la vía del puerto de Ventana. Desde aquí retomamos la antigua carretera que nos condujo a este punto y tras pasar unas casas a nuestra izquierda, enlazamos con la carretera paralela al Oeste para llegar a La Caridad.

La Caridad parece que recibe su nombre relacionado con la peregrinación tal y como indica A. C. Floriano Cumbreño o J. Uría Ríu, mientras que otros autores como P. Rodríguez Fernández no comparten la teoría. No obstante en “Las Respuestas Generales al Catastro del Marqués de la Ensenada” del año 1753, correspondiente a este concejo, se menciona un hospital que no sabemos dónde se encontraba. Posiblemente en La Caridad, parece que estaba arruinado y no tenía renta, no pudiendo por tanto acogerse en el ningún peregrino. Según “Las respuestas al Interrogatorio de Tomás López” en la séptima década del siglo XVIII, el Santuario de Nuestra señora de la Caridad, al lado del Camino Real, concurría a numerosos extranjeros puesto que a su imagen se atribuían un sinnúmero de milagros (Martínez Cachero, 1960: 45-64).

Debemos indicar que en el Norte de La Caridad se emplazó el castro de Castellón, ubicado sobre el mar. Conserva restos de dos fosos curvos que se estrechan hacia la línea del acantilado. La superficie interior es llana y triangular y no conservando ningún resto edilicio ni material suelto (Camino Mayor, 1995b: 74).

A la salida de La Caridad es probable que la ruta deba de salir hoy día por la N-634, hasta el Arroyo de Piñera, y desde aquí se recupera una carretera que durante 50 metros nos conduce paralelos hasta Valderpares. En este núcleo nuevamente otro castro, llama nuestra atención aunque visualmente no se aprecia la existencia de castro alguno. Tras las campañas arqueológicas se cubre el yacimiento quedando camuflado entre el propio entorno. El castro de Caboblanco está formado por 5 fosos todos abiertos en la roca (pizarra) y 3 parapetos. Se excavan estructuras domésticas interpretadas como posibles hábitats prerromanos. Además, se documentaron una inscripción, una moneda celtíbera, cerámicas sin torno, un fragmento de *catillus* y cerámica común romana. La secuencia estratigráfica muestra dos fases de ocupación con una reforma llevada a cabo en el 70 d. C. (Fanjul Mosteirín, Villa Valdés, Menéndez Granda, 2009: 255-264).

Muchos de los castros costeros de esta parte de la región se han puesto en relación con las explotaciones mineras auríferas promovidas por el Estado en el Occidente desde mediados del siglo I d. C. hasta los siglos II- III d. C. (Camino Mayor, 1995b: 251).

El tramo final del concejo de El Franco creemos que se produce por la antigua carretera que inicia el descenso al valle del Porcía por el Morrillo y la Canteira. Cruzada la N-634 a 150 metros al Oeste llegaremos al arroyo de Porcía. Siendo este breve tramo el único que conserva restos de posible antigüedad de todo el trazado de unos 6 kilómetros que circulan por el concejo de El Franco. Este sector tiene una caja cortada en la roca con muretes de piedra que refuerzan estos laterales. Algunos autores han interpretado este trabajo con fases posteriores de explotaciones la Canteira, quizá de siglos alto-medievales y por tanto no romano, aunque no existen suficientes indicios para corroborar una u otra teoría.

El puente de Porcía es moderno y sabemos que sustituyó a otro más antiguo tal y como recoge T. López de Vargas en su obra ya citada “Respuestas...”. El actual parece ser del siglo XVIII. No sabemos si a este puente pertenecía el pilar que J. A. Labandera Campoamor reconocido a unos 100 metros al Sur de esta estructura, en la actualidad desaparecido, o si por el contrario como indica el autor era un pilar romano y por tanto nos daba una pista de la cronología del antiguo puente, confirmando el trazado romano de la vía (Labandera Campoamor, 1974: 641).

En 1712 consta que dicho puente se encontraba arrasado y de no repararse pronto, podría desaparecer por completo, siendo una gran pérdida por su importancia. Se diseñó con 5 arcos de sillería de pizarra, abiertas las pilastras de los dos arcos principales. Se reconstruyeron los estribos, tajamares y bóveda original del cuarto arco (Cadiñanos Bardeci, 2008: 62). Cerca de éste, a 250 metros se localizan un grupo de piedras canteadas, que pudieron haber formado parte de la antigua estructura.

Una vez cruzado el río a la otra orilla se emplaza el lugar de Porcía. El camino que sale del reguero es una pista semi- asfaltada de uso local que nos dirige a mencionado pueblo del Porcía, pasando bajo la moderna autovía. Se recupera el

trazado a los pies de la Venta de Porcía, edificio en ruinas situado a unos 50 metros, al Oeste del puente en la margen izquierda de la N-634 y a la vera del Camino Real. A escasos metros es cortado por la carretera de La Roda y desde este sitio podemos seguir la ruta asfaltada un kilómetro más al Oeste hasta Campos y Salave. Creemos que pasaba por el Campo del Hospital cuyo nombre se debe a que en el lugar existió un hospital de peregrinos, con el nombre de Santiago y Santa Ana.

Los Lagos de Salave es una de las explotaciones de mayor tamaño localizadas en el concejo. Se ubicaban no lejos del puente de Porcía, tal y como nos describe G. Schultz Schweizer. En el año 1830 tenía una acequia motriz que desaguaba directamente al mar. Existía aquí gratio de muchas variedades, diorito, pizarra negra, estaño... (Villa Valdés, 1991; Schulz Schweizer, 1845).

Se conserva aquí el topónimo de El Carril, al Sur de Punta Campega y Playa de las Poleas, puede asociarse a un posible ramal que comunicaba esta vía principal con este punto costero donde se enclavó el Castro del Castelo.

El Castro del Castelo o Castreda del Balmorto posee un sistema defensivo de dos fosos, dos parapetos y un talud que se suceden de Sur a Norte. Estas defensas componen una estructura triangular. Su disposición interna de cabañas semicirculares son interpretadas en un primer momento por G. Schultz Schweizer y A. Paillete como hornos de fundición. A mediados del siglo XX se localiza nuevo material arqueológico que confirma la existencia de dicho castro con cronologías prerromana y romana. Nos referimos a un fragmento de *terra sigillata*, restos de piedras de moler de granito y un bronce de Adriano fechado entre el 117 y 138 d. C. (Fanjul Peraza, 2004: 201-202).

El camino asfaltado toma dirección a Tapia, y antes de penetrar en el casco urbano la calzada pasa próxima del castro de Represas, afectado parcialmente por la zona urbana de este núcleo. Solamente se conserva parte los dos fosos en el lado Oeste que alcanzan hasta los 4 metros de profundidad. Pudieron existir dos posibles fosos en el lado Sureste, hoy día apenas visible debido a la fuerte erosión del oleaje en esta zona. En los años 70 de pasado siglo J. A. Labandera Campoamor documentó

diversos materiales arqueológicos asociados a este enclave (Labandera Campoamor, 1968).



Fig. 340. Paso de la calzada al paso de Peña Redonda en Tapia de Casariego

Parece que la ruta se puede identificar con el camino denominado “Camín Veyo”, que conduce al caserío de Mántaras y la capilla de San Antonio, fundada en el año 1660. Después de pasar la misma seguiremos el Camino Real para llegar hasta el barrio de San Martín de Tapia, donde se erigió una de las iglesias de la villa hasta el año 1892. También existió una malatería que al menos estuvo en uso hasta el año 1780. Desde este momento el edificio pasó a ser propiedad de los vecinos, quedando el enclave abandonado (Fernández Conde, 1993: 241).

Desconocemos cual sería la primitiva ruta de salida de este núcleo hacia el Occidente, pero si creemos que debería dirigirse por la costa hacia las proximidades de Entreplayas, pasando La Reburdia y el cauce del arroyo de la Fernanda, por lo que su posible diseño pudo ser similar al trazado actual de la GR E-9.

Al Oeste de Entreplayas, en la playa Palomas se ha documentado el castro de Esteiro, también denominado de Calambre. Fue dado a conocer por J. M. González Valles en 1968 y excavado por J. A. Labandera Campoamor el cual realizó estudio el recinto entre 1969 y 1970 cuyos resultados publicó en diversos artículos. Se componía por un complejísimo sistema defensivo formado por fosos, parapetos y

muralla que delimita un área interna denominada “la ciudadela” de forma semicircular. Se descubrieron entonces varias casas y una cabaña circular. Además J. A. Labandera Campoamor encontró un mediano bronce de cronología romana (González y Fernández Valles, 1976b:141; Labandera Campoamor,1968: 477-496).

Aquí tomamos el camino asfaltado hasta Pedralba y La Roda. Discurre paralelo a Barranco de la Rebollada pasando por Cabreiras donde al borde del acantilado se ha hallado el castro del Campón. Se construyó con dos fosos y un parapeto que mostraban un sistema defensivo de gran envergadura, alcanzando una profundidad de más de 7 metros y un ancho de 3 metros.

La carretera actual hacia La Roda creemos que se superpuso al primitivo camino a lo alto de unos 750 metros. A partir de este punto la vía discurre por el Banzado, donde la vegetación y el matorral impiden poder analizar con detalle lo que parecen ser los restos de una caja, convirtiendo este tramo en intransitable. Una vez pasada esta zona, a falta de otra posible ruta deberíamos entroncar con la carretera de Mántaras en el KM 2,9 al Norte de Serantes.

Es en La Roda donde se enclava el castro de Pereira. Este castro se sitúa en un pequeño espolón próximo al arroyo de los Moxicos, formado por 3 fosos y 3 parapetos. El recinto interior, conserva restos murarios de pizarra, que formarían parte de restos de cabañas circulares hoy día desaparecidas. Este castro no poseía gran visibilidad sobre el entorno, aunque sí parece que tenía conexión directa con el citado puente de Porcía así como con las explotaciones de Salave (González y Fernández Valles, 1976b: 140).

Durante el Medievo pudo existir un ramal que discurría por el interior con un trazado más directo a Castropol. Esta ruta se debió dirigir por As Pontes de Cabillón. Este tramo es el más genuino del concejo aunque nos es difícil describir los atributos del mismo debido a la abundante vegetación que lo cubre e impide su tránsito. En general podemos intuir un ancho 2, 5 metros formado por tierra apisonada que debió cobrar gran importancia tal y como lo confirman los dos puentes asociados al camino, uno sobre el río Orjales y otro por su afluente paralelo. El primero posee un solo ojo y está en pésimo estado de abandono, así como soterrados en su casi

totalidad por el entorno, lo cual prueba que hace mucho tiempo que esta ruta ha quedado en desuso. Solo queda visible su arco dovelado de pizarras. El último de éstos, es un pequeño puentecillo que facilita el paso del arroyo de Orjales, 200 metros alejado de este primero y que impide el paso de maquinaria agrícola, pues apenas alcanza el 1,5 metros de ancho. Tiene una sólida losa piedra rectangular de 1,8 x 1 metros a modo de paso. Se sustenta por dos pilares de pizarra, de similar característica al puente estudiado en Pedroveya, asociado a la vía del puerto Ventana o al anteriormente citado de Salgueiros.

Este trazado en la rasa costera podría circular próximo a Santa Gadea, pues es aquí donde J. M González y Fernández Valles reconoció el montículo costero de El Picón, en julio de 1968. A pesar de su modesta altitud de apenas 80 metros, disfruta de un notable dominio visual favorecido por la regularidad y llanura de su entorno, otorgándoles un notable protagonismo en el paisaje (Villa Valdés, 2005b: 277-282). Al Castro El Picón se otorgan cronologías de la Segunda Edad del Hierro. Bajo estos depósitos se extiende una muralla cuya disposición se ajusta al perímetro de la corona castreña. Su modelo defensivo es único y solo se repite en el castro de San Isidro y Pico da Mina, en lo referente a los depósitos de piedras instaladas, antepuestas a los fosos, parapetos y barreras de piedras. Otra interpretación se asocia a la presencia de un vial antiguo relacionado al poblado castreño, cuya instalación se justifica por el medio arcilloso y propenso a inundaciones, siendo la primera noticia constructiva vinculada al paso viario costero (Fernández Ochoa, 1982: 57), tal y como se describe en estas líneas. J. Camino Mayor interpreta a este grupo de castros costeros como posibles estaciones viarias de las vías romanas, tal y como nos indicaría el Anónimo de Rávena (Camino Mayor, 1995b: 194).

Otro castro costero es el de El Corno de Villadún. Las defensas artificiales se componen por dos líneas de foso exteriores que dejan un amplio espacio entre ambas. Se registran numerosos materiales cerámicos, óseos, malacológicos, molinos, escorias, hornos e incluso epigráficos, éstos últimos estudiados por F. Diego Santos. Acerca del hallazgo epigráfico se trata de un numerario analizado por una copia de M. Pérez Pasarón y Lastra. Aunque bastante deteriorado se cree que en la pieza se

han escrito diversos números romanos (Camino Mayor,1995b: 41; Diego Santos, 1985: 207).

El tramo final de la provincia de Asturias desafortunadamente no se conserva, ya que casi en totalidad su trazado ha sido asfaltado y una minoría convertida en una pista que da acceso a diversos núcleos. Por ello, presentamos un posible trazado, el que nos parece el más directo y apto para dirigirse desde Santa Gadea hasta el río Eo divisorio entre la provincia gallega y la asturiana.

El trazado pudo ser similar al que hoy día realizamos por la carretera que conduce a Outeiro a 1,5 kilómetros de Santa Gadea. Desde aquí se busca la salida costera por Oudía y el palacio de las Torres en Donlebún. Construcción señorial en estado de abandono, compuesta por una estructura con un muro almenado a la que se unen tres torres de las cuales, la más antigua, la del Sureste, se fecha en el siglo XVI y las otras dos son del 1711. El origen de esta construcción es al menos fechable en el año 1535, año en el que tenemos constancia que nació el famoso marino S. Pardo Donlebún (Madóz Ibáñez, 1984: 47).

Desde el palacio existe un sendero que conduce hasta lo que parecen los restos de un molino romano de mareas. Se ubicó en la costa en la Playa de las Aceñas. Desafortunadamente sólo se ha catalogado y carece de estudio en profundidad (Diego Santos, 1978: 180).

Pensamos que el trazado debió tomar dirección Sur, quedando al Norte el enclave Figueras, donde M. García Teijeiro afirma que ya en el año 1743 el Gremio de Mareantes informaba del hallazgo en El Cotarelo de una lápida con una inscripción borrosa, pese a que no se puede constatar su existencia actual. Entre los otros restos citados por M. García Teijeiro están los supuestamente existentes en Corveira (cercano a la Ermita de la Atalaya), aludiendo a la calificativo “romanos” como así lo recoge P. Madoz Ibáñez hace en su “Diccionario...” (García Teijeiro, 1894).

La cercana fortificación de Corveira se construye frente el acantilado sobre la rasa de Arnao. Dada su tipología y conservación no parece ser una construcción

romana tal y como P. Madoz Ibáñez atribuyera (Madoz Ibáñez, 1984: 47). Son visibles hoy día dos muros almenados formados por pizarras trabadas con argamasa de cal y arena. Es difícil hoy día poder conocer cuál era la superficie y diseño de la estructura con únicamente estos dos lienzos. Lo que sí parece dada su posición estratégica es que poseía un control visual sobre los barcos que penetraban en la ría del Eo (Pérez de Castro, 1969: 597-517).

El recorrido más óptimo para el tramo final hasta la ría parece que pudo ser el que hoy día recorre la GR E-9. Así pues, desde Linera el camino podría haberse dirigido bordeando la costa hasta el Goldán, esquivando así el entrante del mar en este punto para poder sortear con facilidad el arroyo de Fornelo. Continuaría el trayecto hacia Lugo por Piñera donde se enclava el castro De Castro, cuyo lado Occidental se sitúa en la desembocadura del Berbesa. Los cortes de la moderna carretera han dejado al descubierto parte de su sistema defensivo. Existieron dos fosos totalmente colmatados. Además se localizaron algunos materiales asociados a este emplazamiento tales como un trozo de galbo de pasta roja, cocción oxidante y peinada por su cara externa, junto a otro galbo de una vasija negra por cocción reductora y sin muestras de decoración, y, un trozo de borde exvasado de vasija (Camino Mayor, 1995b: 35).

De este modo llega a la estación del tren de Castropol donde enlaza con la mencionada carretera hasta Lantoria para cruzar el arroyo de Angueira a Villavedelle. El castro aquí emplazado se ubica en la ladera Oriental de la ría del Eo. Su reconocimiento es casi imposible debido a la abrasión de la fuerte vegetación. Aun así se ha podido discernir su sistema defensivo compuesto por dos líneas que bordeaban el cerro. Al menos se han reconocido dos fosos (quizá un tercero) y un parapeto rocoso de 2 metros. Referente al recinto interior solo se describe el área como un espacio oval, con una terraza perimetral cuya anchura varía de entre los 8 y 10 metros (González y Fernández Valles, 1978: 237; Camino Mayor, 1995b: 29).

Retornamos el camino en el caserío de Vilavedelle tras dejar atrás las vías del tren, donde hoy día hemos de proseguir por un sendero a superior nivel hacia El Otero. Posiblemente se dirigía hasta el Caserío de Vilar y La cruz de Vilar, indicador

del cruce del Camino Real con el que va a Seares. Proponemos iniciar el descenso del valle por el río de Seares a través el denominado Caleyón dos Lobos. Hoy día se ha acondicionado para el tráfico rodado pero tenemos constancia que antaño existían unos grandes muros que delimitaban esta vía, marcando la caja del camino ya desaparecido, según nos indican los habitantes locales.

Pasado el arroyo de Seares en el cual no se conserva ningún puente, el camino asfaltado, solapado al primitivo, avanza por la base de la ladera Oeste del pico Cabaleiro cruzando Casia y Presa, para una vez salvada la vaguada del arroyo de Presa, al Sur de su caserío, internarse en Vegadeo. Este último tramo se describe en un documento de finales del siglo XIII d. C. donde se cita: .- “...la calzada de Seares...” entre Vegadeo y Castropol (García Larragueta, 1962: 65).

Es en Vegadeo donde se conserva la única inscripción que hace referencia a los *Albiones*, una de las gentilidades de los Galaicos. Sabemos gracias a C. Plinio que en la zona occidental de Asturiana había tres tribus o pueblos de ascendencia protohistórica: *Albiones*, *cibarcos* y *egobarros*, que ocuparon las tierras del *Conventus Lucense*. Concretamente los *Albiones* se establecieron a partir del río Navia y parece ser que eran los ocupantes del castro de Coaña y el de Pendia. El haber hallado en el año 1932 la Estela de *Nicer Clutosi* fechada en el siglo I d. C., se ha interpretado como indicador de la extensión de su territorio hasta estas zonas. Esta estela menciona a Nicer hijo de Clutoso, del castro *Cauriaca*, príncipe de los *albiones*. Posee decoración en la zona superior de la misma, en la que sobresale toda una serie de grabados con una rica simbología (Santos Yanguas, 2013: 78-80).

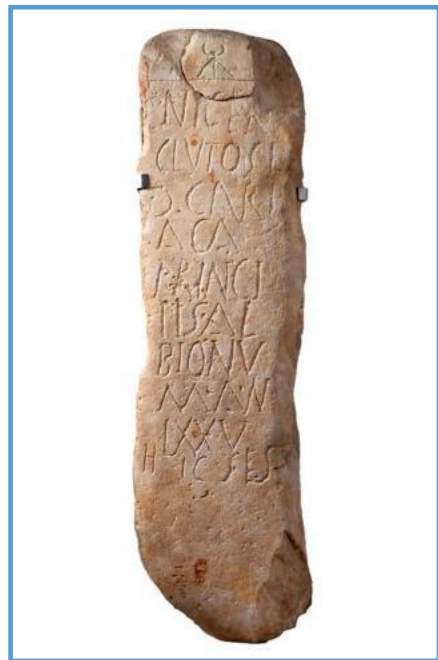


Fig. 341. Estela de Nicer. Imagen extraída del blog www.arqueologiadeasturias.com

Son varios los conjuntos religiosos medievales relacionados con el peregrinaje de los siglos medievales asociados a esta vía que creemos se fue acondicionando con el uso y paso de los siglos según las necesidades de la época. Por otro lado, los asentamiento o hallazgos aislados de cronologías romanas que sí podemos asociar a la ruta abalan la presencia y tránsito romano en la zona costera asturiana, aunque hoy día algunos de estos hallazgos carecen de un estudio en profundidad. Nos gustaría cerrar este capítulo recordando nuestra intención de plantear un posible trazado hipotético para aquellas áreas del territorio carentes de evidencias histórico-arqueológicas, proponiendo debates sobre el trazado y ampliando reinterpretaciones en función de nuevos hallazgos y posibles estudios de los perfiles viarios.

Ramales

XI.1 Calzada de Piedrahita: Desde Bricia hasta Llenín y Villaverde

Las primeras noticias de este camino las da G. M. Jovellanos y Ramírez que nos habla de una calzada romana que partía de Corao hacia Piedrahita y desde ahí descendía a los pueblos llaniscos de Ardisana y Riocaliente. Nos indicaba G. M. Jovellanos y Ramírez que muchos tramos aparecían empedrados, de los cuales hoy día se percibe algún resto puntual. Pueden ser aval de la existencia de esta calzada en tiempos romanos los hallazgos epigráficos de Llenín y Villaverde, anteriormente descritos y a lo que hemos de añadir el significativo topónimo del arroyo de la Calzada, presente a lo largo de la ruta (Jovellanos y Ramírez, 1953: 15).

Creemos que la ruta tomaba dirección hacia el Sur de Bricia. No observamos ningún camino de asociación antigua, así pues nuestra prospección se inicia en la carretera AS-115. Quizá esta carretera eliminó cualquier posible evidencia antiguo



Fig. 342. Estructuras del enclave de Ralés, posible torre medieval.

camino. Este vial pudo diseñarse rumbo a Turanzas donde al Oeste se ubica en enclave de Ralés, en el Picu Castiello a 274 metros de altura. Se documenta un emplazamiento que dominaba la franja costera de Llanes, obteniendo visualización completa de esta ruta, así como de la que hacia el Sur conducía a Arriondas. Se forma por dos estructuras turriformes que por características y emplazamiento se ponen en relación con las ya citadas estructuras costeras del pico Jana, Castillo del Soberrón, y el Picu las Torres¹⁷¹. Se encuentra en el extremo de un afilado espolón calizo que domina el valle del río de Las Cabras. Tiene un fortísimo desnivel por todos los lados excepto por uno. Sólo se ven algunos restos de cimentación y el arranque de muros. En el extremo oriental existe la base de una torre de tendencia rectangular, con esquinas redondeadas, mientras que, en la parte occidental del promontorio, se observa a un nivel inferior de la torre con restos de dos muros de piedra unidos con argamasa.

Planteamos un camino que transcurría paralelo al río de Las Cabras, pasando por El Pueblo hacia San Pedro de Vibaño, dónde a pie de camino y próximo al río se conserva el topónimo Venta. Al Oeste de esta ruta se conserva el pueblo de Los Carriles, sin duda y como ya hemos indicado en este trabajo, topónimo revelador de la presencia de calzadas romanas.

Localizamos al Sureste de Vibaño el puente de Cabuellexes, entre El Toral de Las Duernas y Las Conchas. Pudo estar asociado con un ramal Sureste hacia la zona de Caldueño y la Sierra del Cuera. Este puente está muy deteriorado y en gran estado de abandono. Solamente se conserva el arco ligeramente apuntado, lo cual nos indica su posible cronología medieval. No conserva ningún otro elemento de lo que fuera su construcción primitiva. También en el mencionado pueblo de Caldueño se conservan los restos del puente Cabries con características similares al de Vibaño. Posee una estructura pequeña de la que sólo se conserva un arco más apuntado que el anterior. Este puente sobre el río Chicu se construyó con grandes bloques de piedra de tamaño irregular.

¹⁷¹ Sobre dichos emplazamientos, remitimos al inicio de la descripción de esta vía, pp. 601, 696.

Además, es en la cercana zona de las Tablas donde se documenta una explotación minera, posiblemente desde época romana. Podría plantearse la hipótesis de un uso comercial para este ramal al Sureste de Vibaño, asociado con la explotación de minerales en la zona.

El camino principal que venimos siguiendo desde el lugar Ilanisco de Bricia se recupera en Puente Nuevo y Torrevega. La senda de tierra una vez cruzado el río Becón, hoy día por un puente moderno, nos conduciría por la orilla Oeste, a través de una vía de tierra apisonada y 2 metros de ancho. El vial conduce a La Portilla de Tercies, hacia La Calzada y Malatería. El topónimo de Malatería se pone en relación con la antigua malatería de Santa Magdalena y el uso de la ruta de peregrinaje en siglos medievales. Por otro lado, La Calzada evidenciaría el uso romano de la misma, aunque carecemos de restos edilicios de su estructura. Se documentan otro tipo de hallazgos de cronologías romanas en zonas próximas; como la a estela funeraria de Torrevega .



Fig. 343. Estela de Acuana, Torrevega. Imagen extraída Santos Yanguas, 2013: 127.

Esta pieza se encontró en la otra orilla del río, junto con los restos de una antigua fortaleza que daría nombre a este lugar “Torrevega”. La cabecera de la lápida remata en ángulo y dentro de su frontón triangular hay un original grabado. De un pequeño círculo en la zona alta, parte una línea vertical con 2 ramificaciones oblicuas debajo. Además, dentro del frontón hay 3 semicírculos concéntricos perfilados, con dos rayas que doblan antes de llegar al vértice superior. Esta inscripción parece confirmar la presencia de los *orgenomescos* entre el Sella y el Nansa. Se han documentado un conjunto de tres estelas que hace referencia a este gentilicio (Diego Santos, 1985: 120, 167, 190; Santos Yanguas, 2013: 126-127).

Desde este lugar la calzada pudo entonces tomar rumbo Oeste para por el puerto de Piedrafita llegar hasta Villaverde, en Onís. Para ello se pudo dirigir desde

La Malatería hacia el núcleo de Ardisana por la carretera local. Desde aquí, a la salida del mismo, creemos que el trayecto circulaba por Mestas de Ardisana. Se conserva en el entorno de Llumedián, un tramo de esta calzada a lo largo de 300 metros. Un camino de entre 2,5 y 3 metros de ancho, con restos de un enlosado de piedras medianas o pequeñas, bastante regulares, hoy día cubiertas en parte por el manto vegetal, lo cual dificulta su descripción.

En Mestas de Ardisana se conserva el topónimo Venta, ya repetido varias veces a lo largo de esta ruta. Consideramos que el acceso más óptimo desde este lugar es el tramo primitivo desde la carretera LL-14 paralelo al cauce del río Reinsena o Tejo por su orilla Norte, a falta de otro posible camino. Localizamos un puente para facilitar el paso sobre el río La Cueva o Rabiaos. Es una construcción de tamaño pequeño en estado de abandono total, lo cual hace que solo se conserve su arco de medio punto ligeramente peraltado. Se forma con sillares de caliza de tamaño grande y sin trabajar. Este puente de nombre Molinín, nos permite proseguir la ruta por el Sur del río principal el Reinsena o Tejo.

Justo un kilómetro antes de llegar a Socueva es donde localizamos lo que pudo ser el primitivo trazado, aunque en la mayor parte de los tramos restaurado con restos de un asfalto tosco que se intercala con la tierra. No conserva empedrado ni caja ni enlosado que nos ayude a poder describir en profundidad su aspecto. La ruta pudo ascender paulatinamente en pequeñas curvas hacia El Tejo, bordeando la Sierra de la Cubeta hasta Burbudín.

Desde aquí el camino pudo dirigirse en ascenso hasta el Cantu por una ruta de no más de 1 metro de ancho de tierra apisonada y de aquí descendemos a Tronceda y Cuerres de Arriba, ya en el puerto de Piedrafita. Éste topónimo deriva del latino “piedra hita”, haciendo referencia a un hito o mojón que señalizaba las distancias o lugares en los caminos. Los historiadores creen que en algunos casos incluso indicaban los límites territoriales entre pueblos prerromanos, aunque éste no parece ser el caso. Este tramo de la vía es el de mayor complicación, alcanzando un 7% desde las Mestas de Ardisana hasta el alto del puerto.

Un importante santuario medieval es el de San Mamés de Cuerres, erigido en honor del joven mártir en el siglo XIV. Presenta en su interior una magnífica bóveda de piedra en la que pueden apreciarse cruces y grabados de la época. Justo enfrente del santuario se localiza la fuente de los Peregrinos que data de la misma época, siendo ambos elementos representativos de la importancia que hubo de tener este camino en fases medievales.

Desde Cuerres el camino pudo tomar dirección a Llenín y así se constata gracias a los restos de calzada conservados en este punto. Parece que el camino transitaba por las faldas de la Sierra de Rioverde. Se localizan restos de empedrado regular, de tamaño pequeño y sin ninguna caja en un ancho de vía de 2,5 metros, a lo largo de medio kilómetro escaso que sigue el cauce del río Piedrafita hasta Llenín. Desde aquí el camino pudo conducirse por la carretera hasta La Molinera, donde a mano derecha observamos un camino natura, el cual tomamos para llegar Villaverde donde se localizó la lápida funeraria de Cassio, hoy desaparecida (Diego Santos, 1985: 166).

Es en esta zona donde conectaba con la calzada que al Oeste se dirigía hacia Lugo de Llanera, proveniente de los Picos de Europa. Creemos que dirección por la AS- 115 se dirigía otro ramal que desde la Malatería hacia el Sur desembocaba en El Cruce donde, rumbo Este, nos conduciría hacia Ortiguero pasando por Santa Eugenia de Meré hasta Robellada y la Sierra del Cuera.

ZONA	Mestas de Ardisana - Cuerres. 150- 550 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2,5- 3 metros.
	Largo: 300, 500 metros
DESCRIPCIÓN	<p>Primer tramo. Cerca de Mestas de Ardisana, en el entorno de Llumedián hay restos de un enlosado de piedras medianas o pequeñas, bastante regulares hoy día cubiertas en parte por el manto vegetal, lo cual dificulta su descripción. Están bien ancladas en el suelo pero no se observa caja o algún tipo de acondicionamiento.</p> <p>Segundo tramo. Desde Cuerres el camino pudo tomar dirección a Llenín, y así se constata gracias a los restos de calzada conservados en este punto. Parece que el camino transitaba por las faldas de la Sierra de Rioverde. Se localizan restos de empedrado regular, de tamaño pequeño, sin ninguna caja. En ambos tramos localizamos un <i>pavimentum</i>, asociado a un paso viario de fuerte pendiente.</p>
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS	Romanos:

ASOCIADOS	Medieval: Puente Cima
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos – Romanos:
	Medievales: Santuario San Mamés de Cuerres
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales:

Localizamos el río Terviña, afluente del río Las Cabras al Sureste de Meré. Aquí donde debemos mencionar el puente homónimo del río. Es un puente pequeño magistralmente encajado entre las paredes de rocas que custodian el río de Terviña, afluente del de Las Cabras. No lo asociamos por tanto con el trayecto principal aquí descrito sino que es un ramal Este, hacia el Cuera. Varios kilómetros más adelante si seguimos el cauce del Terviña, localizamos un segundo puente mucho más pequeño y de posible factura romana. Se compone por piedras encajadas de tamaño medio e irregulares que salvan un cauce de no más de 2 metros, en una ruta que se dirige hacia la Sierra del Cuera.

Dirección Sur conectaríamos con el puente Cima sobre el río Las Cabras, en Cosagra. Construido con sillares de un solo ojo, de unos 3 metros de ancho se encuentra en estado de abandono. El único elemento que conserva es el arco donde no se observan mechinales. El ancho de la calzada que por aquí debió de transcurrir era de 2,5 metros. Se ubica próximo a la majada de los malatos, topónimo importante también para atribuir un uso de peregrinaje a esta ruta en siglos posteriores a la romanización. La calzada conservada se pierde tras cruzar dicho puente pues un argayo impide el tránsito por la misma, hoy convertido en camino de paso animal. Quizá desde aquí prosiguiera un trazado Sur para llegar a La Robellada, a unos 2 kilómetros y unificarse con la ruta Este-Oeste de los Picos de Europa a Lugo de Llanera.

XI. 2 Ramal de Arriendas a Ribadesella

Se ha analizado una ruta que comunicaría Arriendas con Ribadesella, imitando el cauce del Sella. Se desconocen con exactitud los pasos geográficos por

donde transcurría, pero planteamos un posible trazado basándonos en varias evidencias arqueológicas que podrían avalar la hipótesis.

Así pues, desde Arriendas creemos que la ruta debería discurrir dirección Santiago de Pendás donde se encuentra el recinto amurallado de La Forcada. Este emplazamiento forma un triángulo equilátero con los castillos de Mancobio y Fíos. Se identificaron restos de muros y entre los años 1960-1962 se descubre un muro curvo de unos 3 metros realizado en piedra caliza labrada en su cara exterior. Se asocian los restos con una torre, donde se han descubierto un total de 49 fragmentos cerámicos medievales (Prado González, 1971).

Es lógico pensar que el camino pasaría por Fuentes, lugar donde se descubrió una estela funeraria romana incompleta de la cual solo se conserva en la parte inferior aunque se ha podido completar gracias a un dibujo del siglo pasado. Se conjetura sobre *Elan Flavio* tomando como base la abundancia de los términos *Elanius* y *Flavius* en el Norte de España. Cabe señalar que también se menciona a tribu de los *Orgenomescos*, al igual que la Estela de Bovecio (Escortell Ponsoda, 1975: 125-126; Santos Yanguas, 2013: 98-101).

Creemos que la vía pudo bordear la cara Norte del pico Hombrón por Sinariega y Tresmonte (donde al suroeste se conserva el topónimo La Calzada), hasta el Puente de Santiago, a la altura de Frías. Este puente facilitaría el paso del Sella para proseguir hasta el pueblo de Santianes que da nombre a otro puente que se ubica en su entorno, denominado puente de San Román. Éste fue construido en metal en el siglo XX y nos permite cruzar el río Sella para aparecer a los pies del pico las Torres. Creemos que entonces se dirigiría por la orilla Oeste del río hacia Sardalla y Ardinás, para penetrar en Ribadesella por la parte occidental, próxima al puente del Pilar. Desafortunadamente la mayor parte de restos de interés arqueológico catalogados en el concejo riosellano carecen de una carta arqueológica desarrollada, que nos ayude a poder describir y ampliar dicha información.

Al Sur de Ribadesella se ubica en el nucleó de Cuevas en el Picu las Torres, se documenta un grupo de estructuras en una cumbre llana en altura. Se estudian en el sector I los restos de una torre y un muro, en el Sector II estructuras más toscas

realizadas también en caliza y el arranque de lo que fuera una torre. Mientras la zona del Sector III es el espacio encontrado entre ambas torres. Esta es una estructura irregular que debe ser el cúmulo de diversos derrumbes. Se barajó la posibilidad de que existiera una tercera torre, no conservada, ubicada en el Sureste de dicho enclave. Además, se asocian 271 fragmentos cerámicos de fabricación de torno, torneta o a mano con diversas decoraciones fechados entre los siglos XI- XIII. También se recogió un conjunto de clavos y escorias de hierro difícil de datar debido a haberse hallado en la zona de un derrumbe en el denominado Sector I (Álvarez Estrada, Moure Ferreiro, 1987: 194-197).

Parece claro que este grupo de estructuras defensivas reforzaba el ya de por sí, carácter inexpugnable del propio “Picu las Torres”, cuyo uso Bajo- medieval queda al menos confirmado en un arco cronología para las torres de los siglos XI-XIII, relacionándolo con la cerámica encontrada en superficie. Este enclave estratégico facilitaba una visibilidad total sobre el paso de la vía por las proximidades de Ribadesella. Por otro lado, este enclave se debe de estudiar en su conjunto con otros hallados en el entorno de similares características: Picu Castiello de Ralés, Castillo de Soberrón, Picu l’Rey, asociados todos a la vía costera en una posición Oeste-Este en posiciones cercanas a la costa.

El enclave del Picu las Torres se asocia con el citado en las fuentes Castillo de Baraone, emplazado a orillas del Sella y atribuido como una de las construcciones referentes de la Reconquista¹⁷². Existen diversas interpretaciones del topónimo en cuestión, por un lado M. Manuel Risco lee *Barone*. F. Cumbreño Llorente lo interpreta como *Buiaone*, topónimo usado como referencia por J. M. González Fernández Valles, que en una tercera lectura por L. Núñez Contreras se transcribe como *Buraone*), acercándose a la lectura hecha por M. Manuel Risco). Puede interpretarse por tanto como una de las fortificaciones que forman parte de la

¹⁷² .-“... *in ripia de Selia*”: En un escrito de permuta del 1032 entre Vermudo III y el Conde de Piloño se cita como el Castro de Buraone. En cambio se recoge como Castillo de Buraón en un documento de 1119 (Donación de arras de Dña. Berenguela) y en otro de 1206 (Paz de Cabrerros) (Prado González, 1970: 36-39).

dotación de arras de Dña. Berenguela en 1119 y posteriormente con el tratado de Paz de Cabrerros de 1206 (Manuel Risco, 1793: 290; Cumbreño Llorente, 1950: 436; Núñez Contreras, 1977: 381-514).

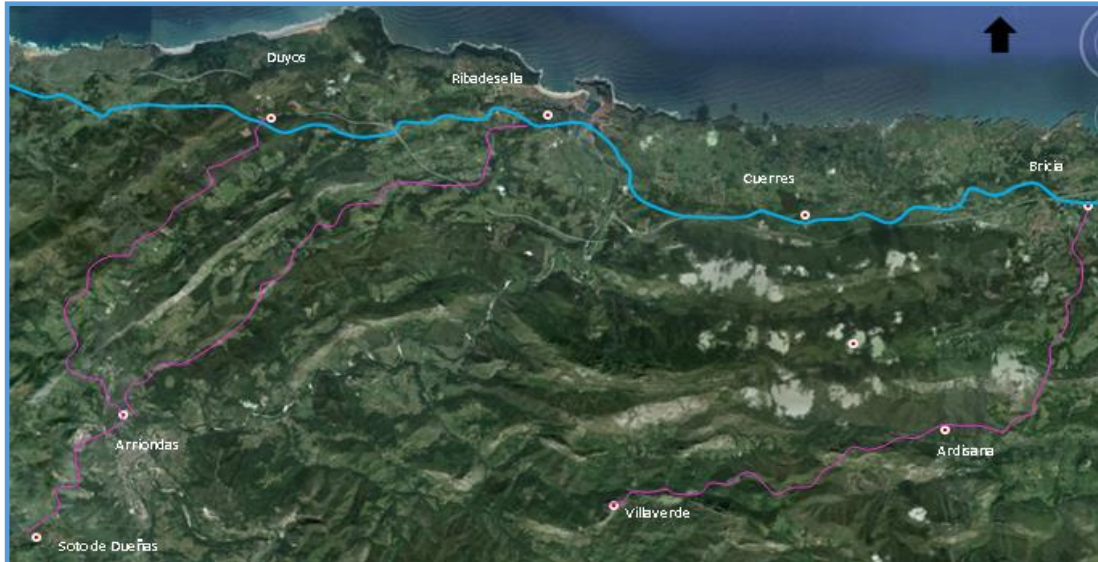


Fig. 344. Vía de la Costa a su paso por los concejos de Llanes, Ribadesella y Caravia (azul) y sus ramales (rosa): Al Este la Calzada de Piedrahita, al Oeste el ramal de Ribadesella a Arriondas y el más occidental el Camino Real del Fitu.

XI.3 Camino Real del Fitu: Desde Duyos a Soto de Dueñas

Desde Caravia creemos que se diseñó un camino que hacia el interior comunicando la zona centro de la región, posiblemente en el entorno de Arriondas, donde confluía con la vía de los Picos de Europa. Este camino sería empleado en siglos posteriores para el peregrinaje hacia la Cámara Santa en dirección Oeste o la Basílica de Covadonga al Este. Se iniciaba en la actual capital del concejo de Parres durante el Medievo, pero siguiendo el trazado de la antigüedad, la calzada llegaba hasta Soto de Dueñas tras penetrar por los pueblos del Romillo y Romillín, donde se conservan restos de empedrado del mismo ya descritos en la vía de los Picos de Europa).

Desde Soto de Dueñas la ruta para llegar a Arriondas creemos que debía dirigirse al Norte por Castiello y La Fontaniella. Desde este punto se recupera un

camino de tierra sin restos constructivos de su primitiva estructura. Esta ruta hubo de conducir hasta el cueto de Faedo y posteriormente a unos 500 metros, debemos hoy día remontar la carretera (un poco antes del KM. 3) hasta Morguero. Aquí tomamos rumbo al Este irremediablemente por la carretera asfaltada que nos conduce a Cuadroveña y Arriendas.

Una vez Arriendas proseguimos la ruta por el asfalto, en este caso creemos que la dirección pudo ser rumbo por la carretera AS-260 y tras pasar La Forcada a mano izquierda, hoy día encontraremos un desvío. En la Forcada donde se documenta el recinto amurallado del mismo nombre¹⁷³, ya descrito en páginas previas, que forma junto con los castillos de Mancobio y Fíos un triángulo equilátero en esta zona¹⁷⁴.

Aquí tomamos la carretera de la derecha (AS- 342), a falta de otro posible indicio de un viario más antiguo, la cual se dirige dejando a la izquierda el río Sella y la mencionada AS- 260, hacia Las Coronas de Collía, donde se ha encontrado la Estela de *Bovecio*¹⁷⁵ (De la Casa Martínez, Jusue Simonea, Mechón I Bes, 1989: 240).

Creemos que la vía saldría del pueblo dirección Norte ya que se conservan restos muy escasos de lo que fueran las antiguas cajas laterales, durante unos 20 metros del primitivo camino. El pavimento interior de la calzada de 2,4 metros no se conserva ningún tipo de empedrado. No lejos, está la primitiva ermita de Santa Marina de la que se afirman fue la antigua iglesia parroquial de Arriendas.

En este entorno se conserva un pequeño puente dovelado en un estado de deterioro absoluto, cubierto por la maleza, que facilitaba el cruce del río Bodes cerca de la confluencia con el arroyo de La Corteguera. G. M. Jovellanos y Ramírez lo cruzó por esta zona el 27-9-1790, tal y como redacta en sus Diarios:.- *“Las Arriendas, unión del Piloña y Sella, bellísima vega: Coviella y su triste memoria, a*

¹⁷³ Referente al emplazamiento de La Forcada, remitimos a este mismo capítulo, p. 695, vía de la Costa.

¹⁷⁴ Referente a los castillos de Mancobio y Fíos, remitimos a este mismo capítulo, pp. 548, 695, 796.

¹⁷⁵ Referente a la estela de Bovecio, remitimos a este mismo capítulo, p.546, vía de los Picos de Europa.

lo lejos. Gran subida al puerto del Fito, más bajo que el de Sueve; se atraviesa otra vez la parroquia de Santo Tomás de Collía, dejando Collia a la derecha; a la izquierda se ve la de Cofiño (confinium), multiplicadas las huellas de volcanes, singularmente en Las Coronas de Collía. Gran bajada a Caravia de Arriba...” (Jovellanos y Ramírez, 1983: 8).

Este puente también queda descrito por P. Madoz Ibáñez, quien nos indica que: *.-“en este pueblo existía un puente de piedra y tres de madera, así como 14 molinos, 3 batanes, la ermita de santa Marina y una mina de cobre”* (Madoz Ibáñez, 1984: 504).

Parece que en el Concejo de Parres encontramos el límite entre Cántabros y Astures; tal como lo confirman diferentes hallazgos arqueológicos encontrados en Fuentes, Cofiño y Santo Tomás de Collía. Varias gentes o tribus configuraban el pueblo cántabro asentado en este lado del río Sella: los *Orgenomescos*, los *Salaenos* y los *Vadinienses*, entre otros (Santos Yaguas, 1992b: 417-430).

Creemos posible que la ruta nos condujera hasta los alrededores de Cofiño, por un camino terroso sin restos de empedrado, que se debía tomar en La Piñera tras dejar atrás la AS-260. Debemos añadir que en Cofiño se identificaron 3 estelas, un fragmento de la estela de Cofiño, la de *Ammia Caelionica* y la de *Dageno*, que confirman una presencia romanizadora en la zona y por ello es entendible que éste camino pasara por las inmediaciones del mencionado pueblo. La estela *Ammia Caelionica* se fecha hacia el 265-266 d. C. mediante la lista de los cónsules. La lápida se encuentra incompleta pero la conocemos gracias a un cálculo de C. M. Vigil. Existe dificultad en la lectura de la palabra *Caelionica* interpretada por F. Diego al igual que A. Shülten como un clan y *Peniorum* una tribu (Miguel Vigil.1985: 460; Diego Santos.1985: 114-117).

La estela de Dageno es una lápida preferiblemente funeraria actualmente desaparecida Dageno tiene paralelo una inscripción de crímenes (*Daegenus*) y el teónimo (*Daifinus*) en Burgos (Shülten, 1943: 100; Santos Yanguas, 2013: 133).

En Cofiño se registró un fragmento de estela estudiada por F. Diego Santos y por E. Hübner. En el caso de E. Hübner analiza el texto como la indicación de la Era Consular tal como corresponde al final de una inscripción (Hübner, 1892: 5737; Diego Santos, 1985: 118-119; Santos Yanguas, 2013: 133).

Desde Cofiño el camino primitivo creemos que se separaba del actual trazado de la AS- 260 dirección Este y así ascendía por Pandellebanco, hacia el Sur del Cantu la Teya, a más de 660 metros sobre el nivel del mar. Este camino tiene un ancho de 1,5 metros, de tierra apisonada. Prosiguiendo dirección Norte, creemos conducía a Piedrallana y Castañeu Loreñe, quedando al Este el Mirador del Fitu, donde confluyen los límites geográficos entre los concejos de Colunga, Caravia y Parres.

Nos situamos en la sierra del *Fitu*, cuyo topónimo parece derivar del ya hallado en otros puntos de la región “piedra-fita”, referido a un mojón asociado a una ruta importante.

El descenso hacia Duyos pudo realizarse por un camino de tierra, hoy casi perdido, a penas visible que en zigzag conduce por Bayo a Piedrallana, por el margen derecho del río Beyo, para cruzar la AS- 260 y enlazar con una carretera local que se dirige a Duyos.

XI. 4 Ramal de Colunga a Coceña, Gobiendes y Carrandi

Desde Colunga dirección Coceña debió existir una ruta más moderna que la romana que aquí describimos y que se dirigía a Gobiendes, perfilando un trazado menos directo por pasar por dicho núcleo. En Gobiendes se localizan los restos de una torre y palacio medieval, así como una necrópolis bajo la iglesia local, datada entre los siglos IX- X (Cobo Arias *et al.*, 1987: 89-90). La torre se realiza con sillares de arenisca y fue construida en el siglo XV aunque algunos autores creen que se reedificó sobre un asentamiento romano que formaría parte de un castillo desaparecido (Figaredo Fernández, 1987). De confirmarse dicho asentamiento

romano, se justificaría la necesidad de existencia de un paso viario que comunicara esta zona.

El camino que proponemos, se dirigía desde el Sur de Colunga por la carretera local AS-637 a la Casa Pumaralbín, hasta Coceña de Arriba. Existiría un sector empedrado situado entre las cotas 101-81 hacía Carrandi. Aparecieron restos de empedrado sobre la riega durante 30 metros. En Solavilla, a donde nos conduce el camino se localizó un fragmento de teja con decoración de círculos dobles incisos entre los que aparecen pequeñas muescas grabadas y líneas oblicuas en ambas direcciones¹⁷⁶. Hoy día la senda está alterada por las lluvias y el paso de la maquinaria.

De Coceña de Abajo parte el que identificamos como posible camino primitivo en una curva de la carretera que atraviesa el pueblo, a unos 300 metros de “La Riega”. observamos el empedrado de 30 metros de longitud y 2 metros de ancho. Este sector está formado por unas lajas de caliza de 0,20 x 0,30 metros de modelo muy regular. El camino dista hasta Carrandi 3 kilómetros y desaparece a nuestros ojos tomando la CL-2 en el KM. 13. El segundo tramo conservados posee un estado de conservación no muy bueno debido al paso constante de maquinaria agrícola y que la zona propensa al estancamiento de las aguas. El primer tramo citado, que circula a 100 metros al Norte de la Villa de Solavilla, posee un estado de conservación pésimo ya que se encuentra abandonado. Se observa una pequeña explanada compuesta por taludes y asociada al paso del camino de Coceña a Carrandi. En general este trayecto posee buena visibilidad sobre la playa Espasa, Lastres y la Granja de Luces, próxima al puente romano de la Llomba de Lue y del Charcón en Sales.

ZONA	Coceña- Carrandi 40-200 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2- 2,5 metros
	Largo: 400 metros

¹⁷⁶ Adán Álvarez, 1992. “Ficha, N° 11: Camino empedrado de Coceña a Carrandi”. *Carta Arqueológica del concejo de Colunga*. Consejería de Cultura del Principado de Asturias. Inédito.

DESCRIPCION	En el primer sector se localiza un pavimento se formaba por lajas de caliza regulares en una ruta de 2,3 metros de ancho y circulaba cerca de la denominada Solavilla. Posteriormente en La Riega la calzada conserva en mal estado lajas de caliza de 0,20 x 0,30 metros de modelo muy regular.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	Taludes terreros que delimitan la caja viaria en el sector de pendiente
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: Fragmento de teja romana
	Medieval:
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales: Torre, palacio y necrópolis de Gobiendes
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos:
	Medievales: Torre, palacio y necrópolis de Gobiendes

XI. 5 Ramal de Colunga a La Griega

Desde Colunga se diseñó un ramal a la playa de La Griega. Este camino hoy día se ha de realizar por la AS-257, cruzando a la altura de Santianes el río Libardón, también denominado Rozaya. Aquí había un antiguo puente de piedra de un solo ojo conservado hasta 1890, año en el que se mandó destruir y del cual, sólo algún lugareño conserva alguna vieja fotografía por lo que está sin catalogar. Desde el Este parece que enlazaba con el camino costero que desde La Isla cruzaba por Huerres, donde se conservan los restos de una torre medieval asociada al control de la ruta y del mar. Actualmente ésta está muy reformada y presenta una planta cuadrangular. Esta torre es interpretada por algunos autores como una primitiva torre de factura romana (Vigón Casquero, 1980: 289-290).

Otra torre asociada a la de Huerres que se emplaza muy próxima a ésta y también cercana al mar, era la torre del Cueto la Moria ubicada sobre el acantilado. Tenía visibilidad directa con la torre de Huerres y con el camino costero así como con el núcleo de Lastres. Su estado de conservación no es muy bueno y los lugareños nos confirman que hasta hace pocas décadas familias vivían en ella, estando siempre ocupada.

El camino desde Santianes podía tomar dirección a San Juan de Duz donde se identificó una inscripción de piedra arenisca rectangular incrustada en la fachada de la casa rectoral. La procedencia no es clara y su estado de conservación es pésimo,

aunque parece no existir duda acerca de su atribución al mundo romano (Manzanares Mir, 1951: 12).



Fig. 345. Vista del camino de acceso a La Griega

En San Juan de Duz se ubicó también el Castro de Villeda, excavado en 1921 por A. Llano Roza y Ampudia. Es descrito como un recinto de 300 m² con un foso y restos materiales similares a los hallados en el cercano castro de Caravia (Llano Roza y Ampudia, 1928: 130-132).

Desde el citado puente, el camino asfaltado se dirigiría a Poladura y San Telmo, donde se hallan a las edificaciones de La Griega cerca del camping “Costa Verde”, estudiadas por B. Vigón Casquero. Se compone de un conjunto de habitaciones, una sepultura de tégula y un horno (Vigón Casquero, 1980: 12, 293). El topónimo de “La Griega” recibe su nombre del asentamiento de la *Legio IV Macedónica* que se ocupaba de la explotación de las minas del Suevo y de la vigilancia de las fronteras. Siguiendo los pasos de la AS-257, la ruta más óptima parece conducirnos hasta Astuera, donde se erigía otro puente antiguo de piedra y un solo ojo mandado derruir en 1962 por el alcalde D. Luis Alonso Pis (Vigón Casquero, 1984).

Debía ser aquí donde confluía el ramal que desde la playa de La Espasa se dirigía por la costa para comunicar el enclave romano de La Isla y que facilitaría el acceso de esta calzada hasta el núcleo de Lastres (Menéndez Marino, 2010: 165-176), donde además, se documenta desde antiguo un puerto pesquero (Álvarez Quiñones, 2010).

XI. 6 Ramal costero desde Colunga a Lastres, Santa Mera y Villaviciosa

Desde la ruta principal descrita de la “vía de la costa”, localizamos otro posible ramal hacia Lastres, que surgía al cruzar la zona de Sorribero. Al Norte del lugar donde se cruzan ambas rutas, se emplaza el Puente del Charcón. Es un puente de piedra de un solo arco de medio punto construido con sillares de arenisca y caliza. Se localizó un asa cerámico en el relleno de la arcilla que cubre la parte Norte. El ancho de la calzada sería de 2,8 metros, aunque está muy reformado pues se adoso una fábrica posterior en la parte Sur y en el pretil. La calzada del puente ha sido recientemente restaurada no pudiendo realizar un análisis de la misma, al igual que el resto del camino totalmente asfaltado que asciende al pueblo de Sales. Otro elemento que nos ayuda a poder intuir el trazado sería el topónimo La Calzada, muy cerca de esta zona.



Fig. 346. Puente romano del Charcón.

La estela fragmentada de *Diodero* se ha de poner en asociación con este puente romano, así como a la ruta costera y por qué no, con mencionado topónimo también relevante para este estudio. Esta estela estudiada por B. Vigón Casquero se halló en una finca denominada Castillo, muy cerca al ya citado puente del Charcón. Apareció próximo de la ruta de la Costa y junto a un lugar del topónimo como el Castiello, significativo para el estudio. Es una lápida funeraria de arenisca de

morfología cuadrangular con el nombre de *Ambato*, claramente de tradición indígena (Vigón Casquero, 1980: 290; Diego Santos, 1985: 108-109; Mangas Mangarrés, 1991: 213-232).

Desde el citado puente de Sales a 3,5 kilómetros de Lastres, creemos que la ruta asciende por un moderno camino asfaltado hasta el pueblo de Sales y prosigue por un camino terrero desde el Fonducho a Villanueva, llegando al actual Museo del Jurásico. Desde aquí se dirigía al Norte hasta el KM. 3 de la carretera AS-257, unos metros antes de llegar al puente de Astuera, por la vía que desde La Espasa llega a Lastres.

En el entorno de Lastres es dónde se encuentran los restos de la batería costera medieval de San Roque y una posible necrópolis tumular de La Rexada (Estrada García, 2005c: 407-410). También en Lastres se habría edificado un hospital de peregrinos alejado por tanto de la ruta principal, pero posiblemente comunicado por esta ruta, a menos de 4 kilómetros de Colunga (Adán Álvarez, 1995b: 239-242).

Desde Lastres creemos que podría haber existido un camino que se dirigía al Oeste tras haber cruzado el puente romano de San Pedro (hoy día bajo la AS-257)

que permitía el paso de un arroyo de una fuente cercana. Hasta hace 20 años se conservaba restos de la caja del camino que poco a poco fue desapareciendo y cuyas piedras se emplearon para construir algún muro de una vivienda próxima. Este puente de tamaño pequeño se realizó con sillares de caliza de gran tamaño y posee un arco de medio punto.



Fig. 347. Antiguo puente de la Llomba, Lue. Ramal hacia Lastres.

La posible ruta nos conduciría hasta el lugar de La Techa, desde donde optamos por tomar el desvío hacia el pueblo de Luces. En este punto se conserva el “Camino empedrado de San Roque a Gabus” a lo largo de 25 metros, también

denominado como “la calzada o el Camín Real”. Excepto los 25 metros empedrados formado por bloques grandes de cuarcitas y areniscas en un ensanchamiento del camino de 2 metros, el resto de la ruta está abandonada. Creemos que esta ruta hubo de estar conectada con puente de la Llomba, en Lue. Proponemos que el trayecto se dirigiera entonces por la Llomba dirección Suroeste tomando desde aquí la carretera local unos metros al Este, para retomar un camino de tierra apisonada. Este camino está anulado ya que no se transita y no conserva evidencias de haber sido acondicionado. Circulaba al Sur de la ría de las Sanguijuelas hacia Bayo y antes de llegar a la AS- 257, a mano izquierda, bajo el follaje verde de los árboles que acompañan todo este tramo, se aprecia parte del empedrado de la calzada que conducía hasta el puente de la Llomba, dejando a nuestras espaldas la casa-escuela de Luces, en el momento de cruzar dicho puente. El tramo total desde Luces tiene una longitud de 1,5 kilómetros, aunque el sector empedrado, a la orilla Norte del río La Llomba tiene apenas 200 metros. Se formaba por piedras de tamaño pequeño dispuestas de forma regular. No observamos caja de la calzada pero pudiera existir oculta por la vegetación, pues observamos que parte del propio ancho de la vía queda oculto. El ancho de ésta oscila entre los 2 y 3 metros, llegando a los 4 metros en algunos puntos determinados, aunque de difícil estudio por la abundancia vegetación y arbolado que crece en la misma calzada.

El puente de la Llomba presenta un arco de medio punto construido a base de sillares de arenisca, con un paso superior ligeramente apuntado. Mide 2 metros de alto y 19,5 metros de longitud. No tiene pretiles pero sí mechinales en la cara interna del arco. Su enlosado es bastante regular, similar a las piedras que forman la calzada visible a ambos lados del mismo (piedras de 0,30x 0,40 metros). Por su fisionomía, ligeramente peraltada se tiende a creer que podría ser un puente Alto- medieval, aunque muestra también algún testimonio índice de una posible base romana. Esta hipótesis se sustenta principalmente los indicios de una “calzada romana”, que comunicación directamente con el puente hacia Lastres y Santa Mera. Actualmente está abandonado aunque en pie, ya que su estado de conservación no es bueno, la Asociación de vecinos del Robledal está actualmente promoviendo un proyecto de conservación de este puente (Argüelles Álvarez, 2014b: 755-761).

Desde este paso localizamos dos posibles ramales, uno nos conducía al propio pueblo de Lue donde confluía en Pernús con la ruta denominada “Camino de Chisquillo”. Era un ramal de la vía principal que por Colunga se dirige al este hasta el núcleo de Villaviciosa.



Fig. 348. Calzada del Chisquillo

El “camino del Chisquillo” imitaba el cauce de la riega de Pernús hasta la autopista A-8, donde se dirigiría desde Casa Evaristo a Casa Manuel por la carretera local. Entroncaba con el primitivo camino que hoy día es aun visible, en el ya citado lugar de Chisquillo. Se conserva en mal estado y la mayor parte de las piedras están mal encajadas o sueltas conservándose escasos tramos completos. Se ubica a 400 metros al Oeste del arroyo Castiello y se extiende a lo largo de 600 metros, rodeado de prados y eucaliptos que cubren su superficie. La ruta nos conduce al pueblo de Lue.

ZONA	El Chisquillo (Ramal Colunga- Lastres- Santa Mera y Villaviciosa) 60-140 m.s.n.m
DIMENSIONES	Ancho: 2 metros.
	Largo: 600 metros.
DESCRIPCIÓN	El “camino del Chisquillo”, imitaba el cauce de la riega de Pernús. Se conserva en mal estado, y la mayor parte de las piedras están mal encajadas o sueltas conservándose escasos tramos completos. Se ubica a 400 metros al Oeste del arroyo Castiello y se extiende a lo largo de 600 metros. Son piedras de tamaño grande, en una vía estrecha que no conserva ningún otro tipo de elemento constructivo. Tramo en fuerte pendiente, posiblemente se acondicionó el pavimento para frenar los pasos en un tramo que alcanza el 7% de desnivel.
OTROS ELEMENTOS ESTRUCTURALES	
ELEMENTOS ASOCIADOS	Romanos: puente de Salés
	Medieval: Puente de la Llomba
ASENTAMIENTOS CERCANOS	Prerromanos –Romanos:
	Medievales:
VISIBILIDAD	Prerromanos- Romanos: Castiello de Lue, Castro de la Riera,
	Medievales:

El otro camino que desde el puente de La Llomba se podría tomar, era el que llevaba al Oeste, el “ramal hacia Santa Mera” para enlazar aquí con el que se dirige a Selorio. Este tramo toma dirección Oeste y durante al menos 200 metros podemos intuir el trazado gracias a los restos de empedrado que se conservan a los pies del puente. Si bien es cierto que a los 20 metros del inicio de esta ruta, el camino original queda oculto e impracticable por gran cúmulo de troncos y arbustos que han crecido sobre él, creándose posteriormente un camino paralelo al mismo. Este tramo tiene un ancho de más de 4 metros. Se ha conservado en buen estado, quizá debido a que la densa arboleda y escasez de viviendas hacen que no sea una zona muy transitada. De este modo creemos que la ruta conduce un kilómetro al Norte, siguiendo el camino natural hasta el Sur de Malváu, ya en territorio de Villaviciosa, donde cruza el arroyo del Bayo hasta Matallobil. Desde aquí se toma el camino asfaltado que conduce a Sirviella. Parte un camino de tierra apisonada de escasos 2 metros que conduce al Molín de Arriba, y, tras cruzar el arroyo de Gües, llegaríamos de este modo a Santa Mera por la zona Sur de El Traviesa.

Creemos que, desde esta ruta descrita hacia Santa Mera, pudo existir un desvío al Sur, concretamente cerca de la divisoria entre Colunga y Villaviciosa. Así el camino apisonado que hemos localizado nos conduce al Sur hasta la Venta del Pobre (enclave asociado al paso de los caminos). Próximo a ésta se conserva la antigua capilla del Castiellu. El topónimo Castiello hace referencia a antiguas construcciones, y en este caso, se ha de poner en relación al castro conocido como el Castiello de Lue, ubicado en el pueblo del mismo nombre, al cual llegamos cruzando la A-8.

El Castiello de Lue denominado castro del Monte Caserín. Posee una forma redondeada y simple con un foso de 100 metros y un parapeto de 10 metros de ancho y 4 de largo. La muralla de arenisca tiene 28 metros de largo y el acceso estaría por el lado Norte -Noroeste reforzado por una muralla y un torreón. Los elementos defensivos se encuentran muy deformados con una altura de 2 o 3 metros. En cuanto al torreón de 12 metros de diámetro y una altura de 80 metros, sabemos que fue saqueado. No conserva estructuras pues el paso del tiempo así como la plantación de eucaliptos ha deteriorado aquéllas que pudiera haber perdurado hasta el

siglo XX. Desde este punto, creemos que existió un camino que queda bajo la AS-632 y se dirigiría a los pies de otra venta, la de Buenos Aires, y de este modo, a 2, 5 kilómetros se dirigía a la ya citada venta de Bárzana, donde confluía con el ramal que del Norte, provenía de Selorio.

En este contexto además debemos citar los descubrimientos de los hornos de Fana, ubicados bajo dos caseríos en la “Fuente de Fana”. En los años 70 se hallaron cerámicas y escorias en dos estructuras similares abovedadas mediante aproximación de hiladas lo cual fueron interpretadas como dos hornos. Se inició una campaña de excavación al creer que podría tratarse de una villa romana, que tras no fructificar, dejó el proyecto estancado quedando en el olvido hasta la fecha.

Desde el lugar de Santa Mera la calzada hubo de dirigirse a Selorio. Para ello cruzaría al Sur la zona de Caldevilla y Verdugo. Al terminar la carretera localizamos un camino solamente de tierra, sin restos de empedrado, que nos lleva nuevamente a un vía moderna que desemboca en la Ermita de La Carril, topónimo muy revelador para asociar esta antigua vía a su construcción en época romana.

Hasta Selorio se ha identificado un tramo de posible calzada romana pues a lo largo de unos 500 metros se conservan varios tramos aislados de empedrado regular. Cantos redondeados de tamaño pequeño que componen una ruta de 2 metros de ancho y que formaban parte de la vía de Santa Mera a Selorio. En relación a este tramo conservado, se asocia al camino el castro del Campón del Olivar, una estela antropomorfa y también una torre medieval. Esta torre señorial está en ruinas y parece que fuera una fortificación en llanura de construcción Bajo-medieval y planta cuadrangular (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 512).

El Campón del Olivar es un castro ubicado en un pequeño cerro a 92 metros sobre el nivel del mar, lo que le posibilita tener una visibilidad de 360° sobre todo su entorno. Es un recinto ovoide formado por un foso, un parapeto, un terraplén y una muralla. Hoy día la fortaleza es irregular debido al afloramiento natural de calizas y el uso de los pastos de su entorno. De cronología imprecisa, actualmente su ocupación está registrada entre los siglos VIII- VI a. C. El control visual de la ría es perfecto y destaca su asociación a los aislados hallazgos romanos en el concejo

(estela funeraria, puente del Charcón, Llomba, Astuera o Sobrayo, villa de La Isla, factoría de Rodiles, entre otros hallazgos) (González y Fernández Valles, 1976b: 142; Rodríguez López, Vázquez Varela, Camino Mayor, 2005a: 61-73).

Respecto a la estela antropomorfa anteriormente mencionada, podemos indicar que es una lápida de arenisca roja cuya parte superior tiene forma de cabeza redondeada con un dibujo tosco de rostro humano, junto a seis renglones escritos de imposible identificación. El perfil del rostro resulta comparable al de la estela de Ribadesella de El Forniellu. Fue encontrada junto con otros restos y fragmentos romanos, como ladrillos y tégulas. No obstante se cree que podría leerse una posible dedicación a los dioses Manes (Santos Yanguas, 2013: 134-135; Diego Santos, Mayo Viesca, Diego Somoano, 1960: 7-8).



Figura 349. Estela de Selorio. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 135.

Creemos que desde la mencionada ermita tomaría dirección Oeste para adentrarnos en una zona boscosa por el Norte de Los Cantos y Les Parees, haciendo un pequeño quiebro hacia el Sur. De este modo a 700 metros nos adentramos en el lugar de núcleo de Selorio. Al Oeste de Selorio se ubica el emplazamiento de Obaya. Es un castro prerromano de cronología imprecisa hasta la fecha, lo cual hace dudar a algunos autores de su tipología como recinto castreño. El poblado tiene un posible foso colmatado y se cita en la documentación medieval. Fue excavado en la década de los 20 y se asocia a un castro con ocupación prerromana. En la ladera Oeste estaría parte de un camino empedrado y un posible aljibe cilíndrico de 3 metros de diámetro con dos hileras de caliza rubefactadas.

Al Sur de Selorio se ha localizado la villa romana de La Foncalada, donde se halló un fragmento de molino romano y en las fincas colindantes mampuestos con argamasa y tégulas de tipo romano. Desafortunadamente la villa ha desaparecido por completo (Martínez Villa *et al.*, 1991: 237-245).

Desde este lugar de referencia proponemos para esta ruta la dirección a Bárcena, donde se ubicó una antigua venta a pie de camino de la cual se conserva el topónimo hoy día. Para llegar hasta aquí existe una carretera local que conserva para salvar el río Sorriego, un puente de piedra de pequeñas dimensiones. Se compone de un único arco dovelado confeccionado con sillares regulares de gran tamaño y conserva el pretil en buen estado con un ancho de calzada de 2,1 metros. Desde aquí la propia carretera nos conduce hasta Sobrayo, donde confluye con el ramal principal que proviene por el Sur de Colunga, Pernús, y Priesca, ya descrito en estas páginas.

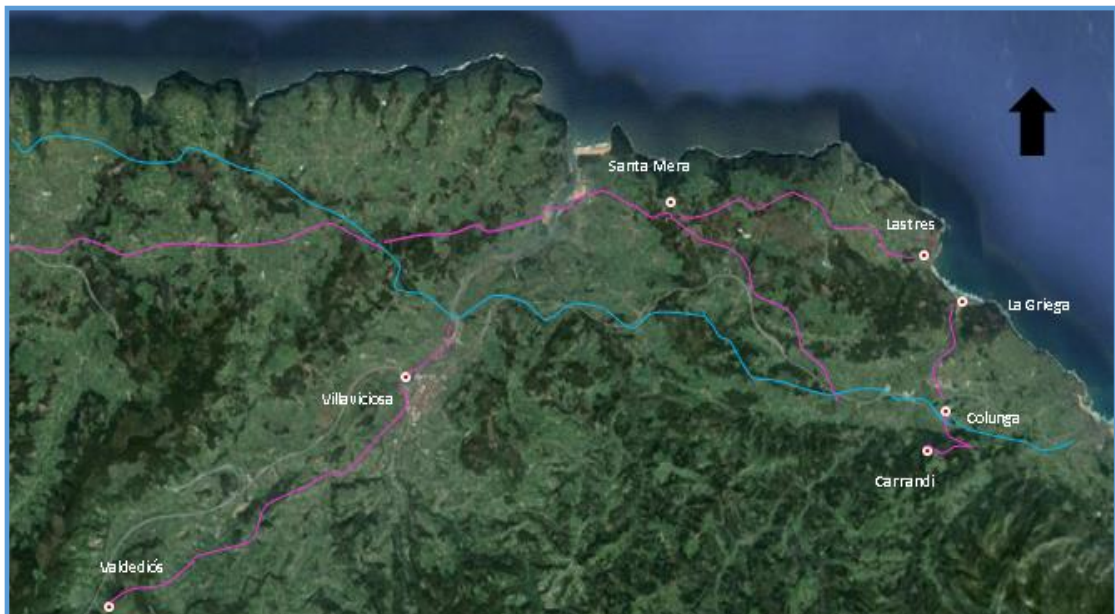


Figura 350. Vía principal de la Costa (azul) y los ramales en el concejo de Colunga y Villaviciosa (rosa): al Este los ramales a Coceña y Carrandi y el de Colunga La Griega. Al Norte el ramal a Santa Mera y Lastres. Al Oeste el ramal interior de Villaviciosa a Gijón, y al Sur el acceso hasta Valdediós.

XI. 7 Ramal de Valdediós: Desde Villaviciosa a Sariego, Pola de Siero y Nava

Desde Villaviciosa existió un ramal a Valdediós que proseguía al Sur hacia el interior de la región. Durante el Medievo esta ruta fue paso de peregrinaje para hacer escala en el templo religioso de San Salvador de Valdediós (Vázquez de Parga, Lacarra del Miguel, Uría Rúa, 1949: 543). Pero más antiguo que este templo y hospital de peregrinos es la iglesia de San Salvador de Fuentes, consagrada en el año 1023. El origen romano de esta ruta podría venir avalado por los restos romanos hallados en el entorno de Valdediós, así como la villa hispanorromana de Puelles.

Los restos de Valdediós fueron localizados por J. M. González y Fernández Valles en el entorno de la iglesia y monasterio, tratándose de fragmentos de tégulas y dos fondos de ánforas (González y Fernández Valles, 1976b).

La calzada a Valdediós posiblemente partía del Sur de Villaviciosa en las proximidades de Riaño, donde cruzaba la ría de Villaviciosa (creemos que por barca, tal y como recogen las fuentes medievales). En este punto la vía principal pudo tomar dirección al Noroeste hacia Gijón, mientras que una segunda, sin cruzar la orilla de la ría, pondría rumbo a San Juan de Amandi por una ruta terrera que observamos antes de llegar al KM. 7 de la AS-113. A los pocos metros ya aparece asfaltada y se retorna terrera hasta San Juan de Amandi, siempre fiel al cauce de la ría. Hoy día debemos bordear el campo de fútbol para llegar a La Ferrería, donde se conserva un puente. Solo se alzan sus extremos pero debió poseer un ancho de 10 metros y su longitud estaría entorno a los 30 metros. Se emplearon sillares de gran tamaño. Próximo se encuentran restos de un antiguo torreón medieval, así como vestigios de edificaciones y canales. Este conjunto pudo cambiar su función a lo largo del tiempo, convirtiéndose en una torre de cobro de portazgo y posteriormente una herrería (Avello Álvarez, 1991: 48).

Creemos que una vez cruzado dicho puente el camino continuaría por la carretera local pasando por el Sur de Poladura. Es aquí donde nuevamente localizamos un vial de tierra apisonada de 2,5 metros de ancho que circula casi paralelo a la carretera local y conduce a Camoca de Arriba y de Abajo hasta el Sur de San Pedro de Ambás.

En Camoca se ubicaba el castiello de Taloca. Es un recinto fortificado con forma de corona compuesto por 3 terraplenes y un parapeto con visibilidad hacia el Sur, al Castro de la Corolla (González y Fernández Valles, 1975b). Al pie del talud aparecieron fragmentos cerámicos medievales. El recinto presenta una fecha de ocupación similar a otros castros del entorno como el de la Corolla del Castiello o el Campón de Olivar (siglos VIII- VI a. C.), sufriendo una crisis de poblamiento. Posee una posición estratégica de control sobre el valle maliayo. Se documenta el abandono

de los castros al menos de Camoca y el citado Campón del Olivar en torno a los siglos IV- III a. C. (Camino Mayor, 1996: 21-37).

Al Norte de Ambás se localiza el pueblo de La Venta, enclavado muy próximo al trazado de la vía. También es importante el castro de La Corolla del Castiello a 500 metros de distancia del mencionado castro de Taloca. Muestra una fase ocupacional que se remonta entre los siglos VIII-VI a. C. Se sitúa en la parte alta del valle de Puelles, controlando la vía que de Villaviciosa se dirige al interior de la región. No observamos ningún foso defensivo y desconocemos si pudiera haber sido rebajada la colina contigua para que el emplazamiento adquiriera mayor altura (González y Fernández Valles, 1976b: 119; Camino Mayor, 1996: 34).

Planteamos desde aquí enlazar con al AS -333 durante un tramo asfaltado de 2 kilómetros que nos conduce a San Salvador de Valdediós. Desde Valdediós creemos que la ruta proseguía a Sariego y Lugo de Llanera (Camino Mayor, 2003: 159-172).

No hay certeza sobre cuándo se erigió la iglesia de San Salvador de Valdediós, también denominada “El Conventín”, cuya construcción se atribuye al Rey Alfonso III, aunque por la inscripción de una lápida de mármol se cree que fuera en el siglo IX. Es en el año 1200 cuando Alfonso IX dona el territorio de *Boiges* (Valdediós) para construir la abadía cisterciense de Santa María, a escasos metros de “El Conventín” (García de Castro Valdés, 1999: 111-122).

Al Norte de este enclave religioso se ubica el pueblo de Puelles, donde se da noticia del hallazgo de una ventana geminada con arcos de herradura, tallada en bloque exento y puesta en relación con el conjunto artístico de Valdediós (García de Castro Valdés, 1996: 281-284).

Más importante para este estudio es mencionar que también en este entorno de Valdediós se encuentra la villa hispanorromana de Puelles. Se documentaron estancias de una posible estancia termal con un *Frigidarium*, un *Caldarium* y una tercera sala con una galería columnada. Los muros están realizados con sillarejo y mortero. Referente al modelo de villa no se adscribe a ningún tipo en concreto. A ella

se asocian ladrillos, tejas, un anillo de cobre, inscripciones y monedas de la época del Imperio, lo cual confirma la presencia romana en el entorno (Gorges, 1979: 32, 330; Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 451-452).

Creemos que esta ruta pudo proseguir al Sur para unirse con la que desde los Pico de Europa busca llegar a la capital transmontana. La calzada pudo dirigirse hacia el concejo de Sariego por Villarrica hasta el límite de Villaviciosa en el Alto de la Campa. El camino hasta este lugar es una pista asfaltada, pero desde este punto discernimos un camino de tierra de 1,8 metros que circula paralelo por el margen derecho de la carretera AS-357 y nos conduciría hasta el pueblo de San Román, donde se emplazó el castro El Castiello.

Este castro posee control visual de todo el valle de Sariego y se emplaza sobre un cerro en corona. Posee un foso colmatado por el camino al que se accede actualmente y una zona de hábitat llana. También se protege por las defensas naturales del entorno de este cerro. Aún no se ha interpretado hasta la fecha el significado de una zona de mayor elevación al Este, quizá pudiera ser un posible talud o bastión (Fanjul Peraza, 2004: 96).

Creemos que desde San Román existieron dos posibles caminos hacia el interior, uno que se dirigiría al Sur a Nava, mientras que otro tomaría dirección Oeste Sariego y Pola de Siero. El trazado Oeste pudo seguir la ruta de la SR-1, este camino pudo dirigirse a la capital de Sariego, La Vega y el Oeste a Barbecho y Aramanti, saliendo por El Castro y Villanueva hacia Pola de Siero.

En Barbecho se emplazó otro recinto castreño, el Castiello el Peñón. Es un castro de pequeñas dimensiones cuyas principales defensas son naturales. Se hallaron huesos, un trozo de cobre y un fragmento de una piedra con argamasa, lo cual puede indicar una ocupación también medieval. Quizá no fuera un castro y sí una posible torre (Fanjul Peraza, 2004: 98-99).

A un kilómetro al Oeste de mencionado castro, en Aramanti, se localizó un poblado prerromano de pequeñas dimensiones, la Pica El Castro. Se enclava en el valle y pese a no tener mucha altitud, posee suficiente visibilidad sobre el paso y el

camino que discurre bajo él mismo. Se observan tres pozos de saqueo en su interior y sobre su sistema defensivo se observa un doble foso (Fanjul Peraza, 2014: 147).

En Narzana al Norte de Barbecho, se construyó la iglesia de Santa María cuyos últimos estudios confirman su ocupación desde el siglo XII, lo cual corroboraría el posible trazado romano de este ramal. Al Sur de Barbecho otros dos indicadores atribuyen posiblemente fechas medievales para el uso de esta ruta. Nos referimos a La Venta y a la Ería de la Torre (Ríos González, Menéndez Menéndez, 2009: 447-454). Al Sur de estos emplazamientos se localizan otros hallazgos arqueológicos cuya cronología medieval, es confirmada por el registro arqueológico que ofrecen los lotes cerámicos medievales localizados en Santianes, junto con un fragmento de *meta* de un molino giratorio de La Pumará (Estrada García, García de Castro Valdés, Villa Valdes, 1992: 243-251).

El camino pudo proseguir por la orilla Norte del Río Seco, pues no hemos localizado ningún puente hacia Carriestra, llegando de este modo al Norte de Pola de Siero. El topónimo Carriestra debe ponerse en relación con “carral”, asociado a las vías romanas. No se conserva nada de este posible tramo por lo que atribuirlo a una cronología u otra es muy arriesgado, si bien es cierto que la presencia de evidencias romanas en el concejo de Sariego son escasas y abundan las construcciones medievales asociadas al camino.

Respecto la ruta Sur, hacia el valle de Cuenya (Nava), posiblemente se dirigiría hacia El Acebo y al Cantu Altu para penetrar en el concejo de Nava, dirección Viobes. Aquí se emplazó el castro de La Forca de Viobes, catalogado por J. M. González y Fernández Valles. Se citan tres fosos, hoy día no visibles, debido a la abundante vegetación y desafortunadamente el acceso a la parte superior no es posible, siendo más específicas las descripciones realizadas por dicho investigador que los restos que puedan apreciarse a día de hoy (González y Fernández Valles, 1976b).

Desconocemos el trazado de la antigua ruta a falta de ninguna evidencia arqueológica de su posible trazado. Creemos que pudo dirigirse hacia Las Lavanderas y Paraes, llegando al lugar de Vegadalí, a un kilómetro escaso al Norte

de Nava. Es aquí donde confluye con la vía que desde Nava se dirigía a Tresali. En Vegadalí es donde se conserva en pie un puente medieval de dos arcos y sin pretil, ubicado en las cercanías del cementerio facilitando el cruce del río Piloña. Presenta tajamares aguas arriba y abajo. La anchura del paso es de 3,2 metros.

Es difícil datar estos dos ramales si bien es conocido al menos el uso medieval de ambos. En el caso del concejo Sariego ya hemos indicado la escasa presencia de elementos romanos, en contraposición de una clara ocupación medieval. Al camino que transcurre por este concejo se le conoce en el Medievo como el “Camino de la Platería” y “La Caleyona”. También debemos mencionar las minas que se explotaron en este concejo como la de El Fariu y El Cotarín (ambas de hierro y con cronologías imprecisas), asociadas a estas rutas (Díaz García, 1995: 226-228).

Son varios los conjuntos religiosos medievales relacionados con ambos caminos y son escasamente estudiados los castros catalogados que se emplazan en zonas próximas a las rutas.

XI. 8 Ramal de Gijón a Villaviciosa por el interior

Por el interior de Villaviciosa creemos que podría nacer el segundo ramal propuesto hacia Gijón, desde el citado enclave de San Juan de Amandi. Se orientaba hacia el Sur como si tomara la ruta al interior, a Valdediós. Desde el enclave de La Ferrería, creemos podría circular al Oeste para dissociarse de este camino (el de Valdediós) y dirigirse a Grases, donde ya hemos indicado que se halló una lápida votiva fechada en el siglo II d. C. Esta lápida invoca a un antiguo dios llamado *Tabalieno* y fue realizada por los *lugones arganticaenos*, habitantes de Grases y pertenecientes a una de las nueve tribus astures que cita C. Ptolomeo. En esta lápida conservada en el muro interior del pórtico se puede leer: *.-“Los lugones arganticaenos colocaron este monumento al dios Tabalieno”* (Diego Santos, 1979: 319; Santos Yanguas, 2013: 140-141).

Además, sabemos de la existencia de una iglesia *“Sancte Marie de Grasses...”* desde el siglo X d. C. en este lugar, tal y como se recoge en un falso del

Liber Testamentorum, fechado en el año 921. En él, el rey Ordoño I dona dicho templo a la iglesia de Oviedo, junto con varios templos y *villae*, al marcar las lindes de Sariego (Sanz Fuentes, 1995).

Posteriormente es posible que cruzara el arroyo La Rasa y el de Las Vallinas por la vertiente Oeste de su vaguada, en ascenso al caserío del mismo nombre, desde donde continuaba a Niévares.

Pensamos que existió un ramal desde Niévares al Norte que muere en el KM. 2 de la VV-8. Este ascenso se realiza por un camino de tierra apisonada de 2,5 metros de ancho que en zigzag, salva los desniveles durante un kilómetro.

Nuevamente hemos de retomar obligatoriamente la carretera VV-8 que nos adentra en el valle de Peón, ascendiendo por la Pared de Pelapetro, tomando en el KM. 3 de la misma un desvío a mano derecha que se dirige a La Cruz, donde observamos un camino de características iguales que las que nos condujeron hasta Niévares.

Creemos que en La Cruz donde un camino terrero pudiera ser el original. Tiene un ancho de 2 metros y escasas piedras aisladas, dispersas, de tamaño mediano y tan escasas que no ayudan a poder imaginar cual sería la composición total del suelo para este tramo que circula paralelo al río Cañéu hasta el Fonduxu, al Sur de Arroes.

Deberíamos transitar por el único camino visible hoy día, la moderna N-632, que conduce por Arroes, donde confluye con el ramal más costero que pasa por el ya citado lugar de Venta de las Ranas, hasta el puente de Arroes, sobre el río España. Este río nace en el cordal de Peón y pasa por El Puente, siendo uno de sus afluentes el río Cañéu y en cuyas orillas hubo antiguamente varios molinos. En Arroes confluía con la ruta costera descrita anteriormente, comunicando con Venta de las Ranas. Este topónimo parece recordar la presencia de una venta asociada a este punto del camino y debió ser importante, pues sobre esta zona creció un gran núcleo poblacional, cosa que no ha ocurrido en otros puntos de la geografía asturiana donde también se han documentado ventas.

Desde el puente de Arroes parece que se recupera lo que fuera un camino de tierra que se transitaba por el margen izquierdo de la carretera, ciñéndose a la misma curva, el cual nos conduce a Venta de la Esperanza, cruzando la carretera, para retomar este camino de 1,5 metros de ancho. Durante 5 kilómetros aproximadamente nos vemos obligados a continuar la ruta por la carretera N- 632, hasta el Alto del Infanzón ya en el concejo de Gijón.

La escasez de restos arqueológicos del primitivo camino, así como la falta de información de fuentes históricas, sólo permite que se proponga esta posible ruta hasta el concejo de Gijón. Otros autores plantean sus propias hipótesis, abiertas todas ellas a debate. En el caso de la C. Fernández Ochoa cree que el camino desde Villaviciosa circulaba por Cazanes y el valle del San Justo, donde coincidimos en esta segunda parte de su propuesta (Fernández Ochoa, 1982: 56). M^a. J Sanz Fuentes en el estudio sobre el camino primitivo de Santiago (que sabemos reutilizaba en su mayor parte el trazado de la primitiva ruta romana), nos indica que discurría por Niévares, Fernández y Casamori (Sanz Fuentes, 1994:15). Como vemos, el trazado general de todas las propuestas prosigue una dirección similar, aunque difieren en uno y otro pueblo, y, debido a la escasez de evidencias arqueológicas, ninguna es descartable.

XI. 9 Ramal de Gijón a Lugo de Llanera

Tenemos constancia que desde Gijón partía un ramal al Sur, que sería es que formaba parte del denominado “ramal transmontano de la Plata”, hacia la capital *Lucus Asturum*. El origen provenía desde las tierras cismontanas en *Asturica Augusta*, formando parte de la salida costera de la Vía de la Plata por la denominada vía de la Carisa (Rendueles Llanos, 1985: 19, 23, 26). Esta ruta fue estudiada por M. Álvarez Marrero para sus fases primitivas romanas (Álvarez Marrero, 1985: 209-516).



Fig. 351. Altar consagrado a Fortuna de los Baños. Imagen extraída de Santos Yanguas, 2013: 73.

Debió existir un camino que partía del centro de Gijón hacia Pumarín y Contrueces. En ambos barrios se documentaron restos de cronologías romanas (hoy día desaparecidos). En el caso de Contrueces se hallaron además elementos medievales. Los restos romanos de Contrueces son unas monedas romanas (la mayor parte de ellas desaparecidas). Solo tenemos noticia de un Valentiniano y un posible Áureo de Nerón. Varios autores opinan sobre la existencia de un templo a la diosa Ceres, del cual daría lugar el topónimo de Ceares. J. Menéndez Valdés nos habla de las ruinas de un antiguo edificio que consideraban romano de finales del siglo XIX (Somoza de Montsoriú y Gacía Salas, 1984: 84).

Referente a la villa romana de Pumarín, se localizan los restos correspondientes al *hypocaustum* posiblemente pertenecientes a los baños de una villa romana y restos de latericios en las fincas colindantes, cuya primera noticia aparece en 1907. En la actualidad la zona esta urbanizada pero se documentaron diversas fuentes escritas del siglo XX. J. Somoza de Montsoriú y García Salas nos habla de unos bronce de Antonino Pío conservados en la colección de propio autor, que desafortunadamente han desaparecido. Se asocia a este entorno el Ara Votiva Fuente de la Mortera. Es una lápida de época romana hallada en el barrio de Pumarín dedicada a la diosa Fortuna. Se halló un ejemplo similar en Germania y otra en Duratón (Segovia) (Santos Yanguas, 2013:72-74). Sobre la cronología de este lugar parece datarse entre los siglos I- II d. C., basándose en el hallazgo de la habitación calefactada (Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 455).

Desde este punto es lógico valorar la opción de que la ruta se dirigiera a San Juan de Tremañes, conocido este tramo como el “camino antiguo”, hoy día convertido en la AS-18. En el lugar de Tremañes se catalogó otra posible villa romana, La Muria. Durante la construcción de mencionada carretera en los años 90, se realizaron varios seguimientos arqueológicos, cuyo resultado fueron la falta de evidencias arquitectónicas, aunque si se registraron varios niveles de sedimentos con materiales romanos y medievales. La cronología habla de una ocupación de los siglos I- II d. C., que duró hasta el siglo IV d. C., existiendo una fase posterior de ocupación en el Medievo. Se ha interpretado como una posible villa, dada su apropiada situación como una explotación romana agropecuaria, orientada al Sureste, con

dominio del territorio y contacto visual con Gijón. Además, presentado el trayecto propuesto para esta ruta, podemos mencionar su privilegiada posición respecto al paso de este ramal transmontano (Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 454).

Creemos que la vía pudo tomar dirección por donde hoy transcurre la GI- 4, a Cenero, donde se erigió una importante abadía medieval. Aparece citada esta construcción en la documentación Alto- medieval. Concretamente en la escritura de donación, del año 1156 que la menciona como:- “*carrera antiqua*” y .-“*...que vocitant Vega in alfoz de Gigion, iusta flumen de Zurith;... ex una parte per illa carrera antiqua...*” (Floriano, Llorente, 1991: 405). Se confirma que al menos en el siglo XII se conservaban restos de una primitiva ruta que transcurría por Cenero. Posteriormente, gracias a la abundante documentación en la *Diplomática Astur*, sabemos que fue camino principal de acceso a Gijón, siguiendo el cauce del arroyo Cenero (Floriano Cumbreño, 1949b).

Es probable que este camino se hubiera diseñado por el cercano Beloño, donde se encuentran las Murias de Beloño. Fue una villa rústica que se incluye en el tipo de villa de galería o corredor con función residencial y utilitaria. Se compone de una *pars urbana* señorial, unas termas y un edificio anexo relacionado con los trabajos de campo. La decoración pictórica ha sido estudiada por F. Jordá Cerdá (Jordá Cerdá, 1957: 35-36).

Sabemos que usaban temple con tonos rojos, amarillos, blancos y grises, con motivos geométricos cuya cronología data en los siglos I - II d. C. En la Edad Media la parte de la villa fue reutilizada como una vivienda temporal ya que se identificaron cerámicas medievales en el *frigidarium* (Encinas Martínez, García Carrillo, 1989: 131-139).

El topónimo “murias” hace referencia a antiguas edificaciones, y en este caso es fidedigno a lo que aquí se analiza. Se descubrió un emplazamiento cuya ocupación se fecha entre los siglos I - IV d. C., existiendo una actividad agropecuaria desde el siglo II d. C. hasta finales de la romanidad (Abad Casal, 1982: 35-36).

Muy próximo a este enclave en Trubia, se halla un torreón. Torre Bajo-medieval datada en los siglos XIV- XV. La torre tiene estructura rectangular, con los muros Suroeste y Noreste salientes formando un cortafuegos. Se mantienen en pie tres fachadas. De los vanos conservados restan numerosas saeteras, un balcón y una ventana con arco apuntado. F. J. Chao Arana cree que se construyó durante la guerra civil entre Pedro I y Enrique Trastámara por lo tanto anterior a la fecha estipulada. Únicamente quedan en pie tres de los gruesos muros del cierre de su planta rectangular. Debió tener una cubierta a dos aguas (Chao Arana, 1999: 68).



Fig. 352. Vista reciente de la musealización de la villa de Veranes

Creemos que la ruta se aproximaba al entorno de Veranes y para ello hubo de atravesar el pueblo de Salcedo, 2 kilómetros al Suroeste de villa romana de Veranes. Esta villa fue estudiada por diversos autores desde que a principios del siglo XX. El sacerdote M. Valdés Gutiérrez se interesó por los restos que se hallaban al Oeste de la iglesia de Santa María y San Pedro de Veranes y más de diez años de excavaciones han dado como fruto el descubrimiento de una de las villas más importantes y mejor conservadas del Norte peninsular. Su primitiva ocupación se fecha en los siglos III- IV d. C. Esta villa rústica, también conocida como “el antiguo torrexón de San Pedro” se compone de dos partes: la zona residencial o *pars* urbana y la *pars* rústica. En la primera vive el señor de la villa (*dominus*) y en la segunda están los espacios dedicados a la explotación del *fundus*. Entre las estructuras halladas se identifican varias habitaciones, dos de ellas con *hypocaustum*, un conjunto de *balnea* (*frigidarium*, *tepidarium*, *caldarium* y *sudatio*), y dos salas con mosaicos el *triclinium* y el *oecus* (Fernández Ochoa *et al.*, 2006: 137-194).

Los materiales asociados a esta villa son cerámicas tardo-antiguas romanas, (*terra sigillata* hispánica, *terra sigillata* gálica tardía, cerámica común), monedas,

vidrios, piezas metálicas relacionadas con las labores agrícolas, y elementos epigráficos. Una segunda fase viene determinada por la apreciación de diferentes procesos de expolio y desmantelamiento de las estructuras, pasando a convertirse en un depósito de residuos, y en una necrópolis medieval. La fase medieval de ocupación, se relaciona con el próximo enclave del Picu Alba, Peñaferruz.

El Castillo de Peñaferruz o Castillo de Curiel, se emplaza en un cerro de forma troncocónica, ampliamente destacado sobre la margen derecha del valle formado por el arroyo de Peñaferruz. Su característica posición dominante hace que sea visible desde todos los alrededores en un radio medio de 2 kilómetros. La cima presenta una planta de tendencia ovalada, ceñida por una muralla de mampuestos de piedra caliza de la que se intuía en superficie su trazado general y alguna hilada del paramento mandada construir en tiempos de Alfonso III. En torno al año 1000 se remodela la construcción erigiendo un torreón en el flanco meridional que anuló la puerta de la fase anterior, también durante el Medievo, y sufriendo el abandono en el siglo XIII (Gutiérrez González, 2003).

A tan solo 2 kilómetros al Norte de Veranes se ubica el castro del Cueto en San Andrés de los Tacones, conocido como La Corona. Carece de aparato defensivo claro y se identificó un pozo del cual pudieron extraer la piedra. Cuenta con un talud que rodea todo su perímetro casi llano (Hurlé Manso, 1945).

A este enclave se asocia la antigua torre de Granadía, hoy día invisible, pero de la cual conservamos cierta información gracias a estudios que la documentaron desde finales del siglo XIX. De período romano se encontró un áureo de Nerva del cual tenemos información gracias a G. Menéndez Valdés (Rendueles Llanos, 1867: 25-26; Sánchez Hidalgo, Menéndez Granda, 2009: 540-541).

No lejos de este castro, en Serín se identifica otro emplazamiento prerromano. Se trata en este caso de un pequeño recinto fortificado ovalado con un dominio visual de casi todo el concejo de Gijón. Se comunica por el Oeste con la sierra por un pequeño collado, donde se ha reforzado el sistema defensivo. Éste se compone de tres fosos, un ante castro, un talud y la muralla que carece de argamasa. Hoy día se encuentra en pésimo estado de conservación debido al abandono y saqueo sufrido

durante siglos (González y Fernández Valles, 1973: 48). Asociado al mismo se analiza una fase de ocupación romana con un hábitat transformado a una villa, similar a la cercana de Veranes. Se descubrieron dos estancias con pintura en sus paramentos, un pavimento de *opus signinum*, fragmentos de tejas y ladrillos, así como elementos de hierro, cerámica y vidrio romanos. También se documentó una moneda de los siglos III- IV d. C. emitida por Vespasiano (Fernández Ochoa, 1977:132).

La calzada que toma siempre dirección al Sur hacia la capital transmontana, pudo poner rumbo hacia La Teyera, abandonando en este punto el concejo de Gijón por su lado Sur. Penetramos de este modo en el concejo de Llanera donde con seguridad la calzada debía de pasar a los pies de la Venta La Puga, descrita en los diarios de G. M. Jovellanos y Ramírez. Nos indica que era el lugar donde hacían un alto las caballerías que se dirigían hacia Cenero. Desafortunadamente no se relaciona ninguna estructura del primitivo camino que pueda ser estudiado para este tramo (Jovellanos y Ramírez, 1953). No lejos de la venta que describe G. M. Jovellanos y Ramírez, nos encontramos con el topónimo de otra venta, la venta del Jamón, a un kilómetro escaso. Se ubica en las inmediaciones de Pruvia, topónimo, éste último, que sin duda alude al origen viario de este camino.

El trazado se dibujó hacia Soto de Llanera y La Campana, donde la ruta debería quedar bajo la AS-524, que pasa por los enclaves tan importantes como son Castiello y el Canto de San Pedro, ya en Lugo de Llanera. Desgraciadamente no hemos sido capaces de describir ningún tramo antiguo que haya podido preservarse de este ramal, aunque en el caso de Gijón son muchos los yacimientos documentados y estudiados con cronologías romanas, que nos ayudan a comprender mejor la organización de este territorio, así como también cómo debió de estar comunicado.

Como ya hemos hablado en este trabajo de la vía de Lugo de Llanera a Lugo, la antigua capital transmontana se convierte en el centro administrativo de la zona, dando lugar a que, en su entorno, se construyan diversas vías romanas que conducen o transitan por este importante enclave. Esta ruta descrita desde Gijón hacia Lugo de Llanera debía proseguir hacia el Sur con la denominada vía de la Carisa, también analizada en esta obra, para llegar de este modo a la capital cismontana, *Asturica Augusta*.

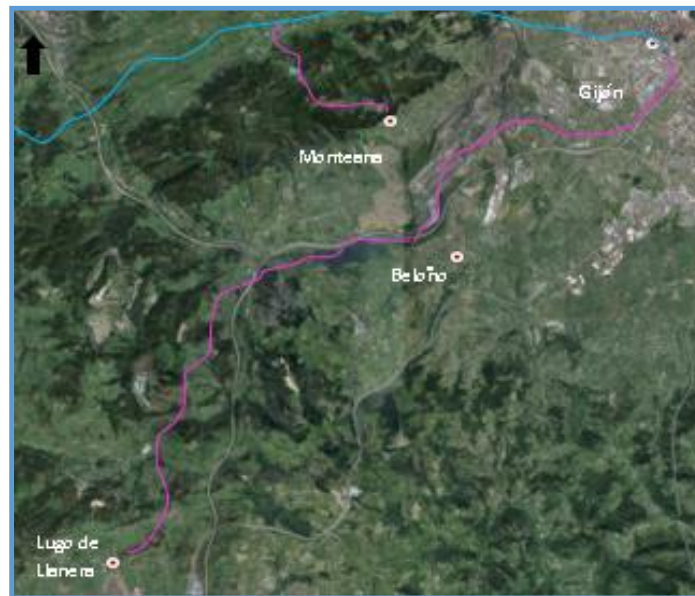


Fig. 353. Vista de la vía principal de la vía de la Costa a su paso por el concejo de Gijón y Carreño (azul). En rosa los ramales a Lugo de Llanera y también el de Montaña.

XI.10 Ramal a Montaña

El camino a Montaña nace desde la bifurcación al Oeste de San Pablo, en el concejo de Carreño. Parte de mismo ha desaparecido quedando superpuesta a la denominada Cañada del Reguerón. En ocasiones se muestra un sector en el lateral Este de la vía, a una cota superior de la carretera, y en su mayoría como indicamos superpuesta. Es una pista que se encuentra asfaltada y conduce a Montaña a lo largo de 3 kilómetros, desde el cruce con la vía hacia Tamón, en al Sur de Ramos y Santa Eulalia.



Fig. 354. Camino antiguo paralelo a la pista actual de La Cañada del Reguerón



Fig. 355. Descenso a Monteana, camino visible colmatado por la sebe en la cota 160 m.

XI.11 Ramal a Pravia desde Oviedo

El ramal de Pravia conduce al interior de la región desde el concejo de Pravia para comunicar con la ruta de Lugo de Llanera a Lugo. Esta ruta ya fue documentada por diversos estudiosos durante la Edad Moderna, entre los cuales destaca por su larga trayectoria G. M. Jovellanos Ramírez, aunque no por ellos menos interesantes los trabajos de G. Schulz Schweizer, muy extensos en cuanto a la descripción de esta ruta. El ya citado G. M. Jovellanos y Ramírez, en uno de sus diarios recoge su experiencia viajando por esta ruta en el año 1797, donde lo describe como: *.- “...un camino áspero, aunque firme y fácil de componer...”* (Jovellanos y Ramírez, 1953: 270).

Diversos autores han estudiado la posible ubicación de *Flavionavia* en la moderna geografía, entre los que mencionamos los estudios históricos de J. M. González y Fernández Valles, que situó este enclave en un primer momento en Santianes de Pravia o posteriormente N. Santos Yanguas que coincidiría en emplazarlo en el mismo lugar (González y Fernández Valles, 1953a: 32-45; Santos Yanguas, 1997b: 415-436).

Desde un punto de vista geográfico es interesante el trabajo de F. Tornadijo Rodríguez, el cual mediante el estudio del espacio reflejado en la *Geographia* y la

aplicación de diversas fórmulas, confirma matemáticamente la posición planteada por dichos historiadores (Tornadijo Rodríguez, 2008: 175-184). El topónimo de Pravia se relaciona con la raíz prelatina <avia, que significa “agua”. Podría ser que un *possesor* fundase una villa localizada precisamente en una zona romanizada, cerca de la desembocadura del Nalón. En siglos medievales el enclave de Santianes de Pravia se convierte en capital del Reino durante el mandato del Rey Silo.

Se documentan también los restos romanos de Santianes que afianzan la hipótesis de interpretar este lugar como el la *Flavionavia* de C. Ptolomeo. Se hallan edificaciones antiguas, hoy ocultas sobre el poblamiento moderno y que desafortunadamente han ido desapareciendo. *Flavionvia* sería una fundación de Vespasiano en el siglo I d. C. con funciones político- administrativas. Asociada como una de las *mansio* del Anónimo de Ravena de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti* para J. M. González y Fernández Valles (González y Fernández Valles, 1956: 215-216). También en este entorno se ha hallado en el núcleo de Pravia, un áureo de Vespasiano. Desconocemos el contexto aunque se puede asociar con los restos romanos de Santianes (Escortell Ponsoda, 1975: 45).

Es importante el hallazgo de la Estela togada de Los Cabos. La pieza se encontró en la pared de un hórreo. La lápida está rota y le falta la parte superior, por ello carece de algunas letras. Se representa una figura de un personaje togado (interpretado de varias formas según el autor). De cronología es imprecisa, según F. J. Jordá Cerdá corresponde a la segunda mitad del siglo I d. C. y para A. Balil Illana se data en el siglo II o siglo III d. C., asociada la cronología al modelo de los cabellos “tardoseverinos” (Jordá Cerdá, 1958: 430; Balil Illana, 1979: 8; Diego Santos, 1985: 86-89).



Fig. 356. Estela de Los Cabos

Al camino de Pravia hacia el interior al Oeste de Oviedo se le denomina “Camino Real de Pravia”, que denota la relevancia histórica, estudiado para su etapa medieval por P. Pisa Menéndez (Pisa Menéndez, 1997: 71-82).

La vía hacia Pravia que parte desde las cercanías de Oviedo posiblemente fuera un ramal de la vía de *Lucus Asturum- Lucus Augusti*, cuyos caminos se bifurcarían en San Lázaro de Panicles donde existía una malatería medieval (Toliva Faes, 1966:186-187). Ello prueba la atención a los peregrinos enfermos que se dirigían a Santiago. Desde Oviedo dada la antropización de este sector central de la región, debemos tomar dirección por la carretera N-634 dejando al Este el monte Naranco y Lillo hasta Brañes, a 9 kilómetros aproximadamente.

La ruta transcurre por un camino asfaltado pero angosto. Al Oeste quedarían los pueblos de Villamorsén, El Llano, y Lampaya. Según ascendemos por este camino, a la derecha dejamos la desviación que nos conducirá al Monte Naranco y el Cerro del Capellán. Aquí cerca, sale a la luz en el margen derecho un muro de 0,20 metros por debajo de la actual carretera que se podría interpretar como parte de la primitiva caja de la ruta. Tras unos 10 metros, el muro se pierde. Más adelante, por donde podría transcurrir dicho muro se perciben unos metros de un antiguo camino inaccesible desde la carretera y oculto por la maleza del entorno. La ruta parece que discurriría por el Canto del Árbol. Gracias a la ayuda del Visor SigPac descubrimos el trazado de este camino de tierra apisonada de unos 2 metros de ancho, el cual discurre paralelo, tomando las mismas curvas que la actual carretera y que va a morir a ésta, próximo al desvío de Campo Cimero o Brañes.

En este cruce a mano izquierda localizamos el posible camino, dejando a la derecha la actual carretera que conduce a Brañes. Es un camino de tierra apisonada con algo de empedrado a modo de grava de clara traza contemporánea a uno de los márgenes y piedras menudas e irregulares al otro, fruto del paso del tiempo más que de la propia actividad humana. El ancho de la ruta es de no más de dos metros, y nos conduce al Violeto, tras pasar El Montín. Quedarán atrás las casas de La Torre para llegar a Brañes, donde cruzaría el río Nora entroncando con otra ruta al Oeste atravesando por el puente viejo de Brañes. Éste es de traza medieval, con arco

apuntado, que aún se conserva *in situ*, aunque los lugareños lo mencionan como puente romano. El puente tiene una anchura de metro y medio escaso, solamente podría pasar un carro y no hay ningún área de parada donde pudieran cruzarse dos vehículos o caballos. Aunque es un puente de los mejor conservados de aquéllos que cruzan sobre el río Nora, se halla en estado de abandono, quizá debido a ser uno de los más desconocidos.

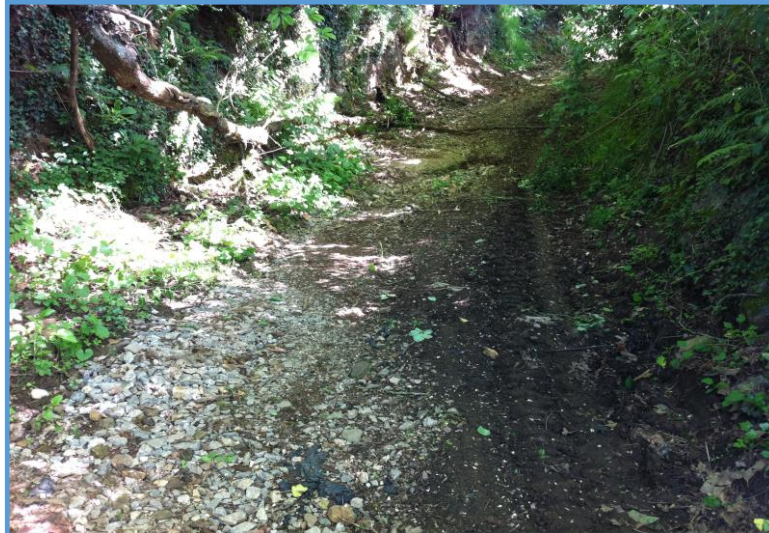


Fig. 357. Camino desde Campo Cimero a El Montín, dirección Brañes

Este tramo de vía que comprende unos 10 kilómetros. Creemos que tras atravesar el viejo puente de Brañes, se dirigiría por el margen derecho del río hacia Baselde. Este puente realizado en piedra, se atribuye a cronologías medievales por poseer un arco de medio punto con un lomo ligeramente apuntado. Se observan restauraciones recientes que han consolidado la propia estructura del puente y asfaltado su calzada. El ancho de la misma es de 2 metros.

Una vez superado el río Nora nos encontramos con un camino pequeño de aproximadamente un metro y medio de ancho que asciende unos 100 metros en 1,5 kilómetros hacia Tuernes el Grande. Es una ruta formada por tierra que se abre paso a media ladera de La Ería.

En este punto es donde coincidiría la ruta con la de *Lucus Asturum- Lucus Augusti* que se dirigía hacia Las Regueras para comunicar el Occidente de Asturias y tras pasar *Lucus Asturum* (actual Lugo de Llanera), hacia Noega. Este ramal

propuesto por la autora M. Álvarez Marrero es uno de los dos que hemos analizado pues proponemos que existiera otra posible ruta que desde la zona del Naranco tomara rumbo Norte a Lugo de Llanera.

Queda a mano izquierda El Castiello y Casa Manolín. El siguiente punto de paso de esta vía creemos que pudo ser Tuernes el Pequeño, por la AS-240 y luego dirección a Ablaneda por la LL-7, donde existe un molino citado en las fuentes históricas desde el siglo XVI (Álvarez Marrero, 1984: 867-878).

Una vez llegamos a Granda donde la documentación medieval recoge la mención de una Venta desde el siglo XVIII, planteamos que el trayecto se dirige a Baragañes, Les Reburdies y Anduerga, dejando a nuestro paso restos discontinuos de tramos empedrados de tamaño pequeño, formado por piedras que se alternan entre la tierra. La ruta posee dos metros de ancho en la zona de Les Campes y El Cantón. Es este tramo un camino en desuso que se pierde entre los campos de las fincas de esta zona.

A 4 kilómetros al Este se encuentra el pueblo de San Cucao, por donde, tal y como nos indica la obra ya citada de M. Álvarez Marrero, pasaba la vía de *Lucus Asturum* ya analizada en este mismo capítulo. Desde San Cucao planteamos un trazado que se dirige por El Castiello a Marinas y Las Regueras. Tras Les Campes, un camino de tierra se desvía a la izquierda para conducirnos ya muy cerca de Premió, por el río Andallón, el cual se puede cruzar por el Puente Ferreres. Esta estructura posee un tamaño modesto y está incluido en el Catálogo del patrimonio de Puentes asturianos por su buena ejecución y conservación de sus dos arcos de medio punto realizados en piedra. Sobre él, se erige una moderna barandilla amarilla (Álvarez Marrero, 1984: 867-878).

Este tramo de ruta tiene una longitud de 17 kilómetros aproximadamente. Desde el pueblo de Premió parece que la ruta continúa en pendiente hasta el Xuegu la Bola. J. M. González y Fernández Valles, identificó un grupo de tres túmulos prehistóricos en la Cruz del Muerto. Perdemos cualquier posible rastro de antiguas vías por lo que debemos continuar la ruta por la nueva carretera AS-314, debido a la falta de restos que nos indiquen otro posible trazado. En la documentación medieval

se cita junto a los pueblos de Premió, Andallón y Peña del Cuervo un lugar citado por P. Pisa Menéndez en su trabajo de caminos en la zona central de la región, un “milladorio /*humiliatorium*”, que sería un cúmulo piedras junto a una cruz o imagen a la entrada o salida de una población (tradicón de la cristianización), con el lugar de la Cruz del Muerto, donde J. M. González y Fernández Valles descubrió la necrópolis tumular, aunque no hay constancia de ningún topónimo que a ciencia cierta los relacione (González y Fernández Valles, 1976b: 57; Pisa Menéndez, 1997:71-82).

El camino hubo de entrar en el concejo de Illas posiblemente por la parroquia de Trasmonte. En el collado de La Reigada existió un cruce de caminos cerca del cual existía una venta, la Venta del Peral. Próxima a ésta parece que existía otra aún en pie a principios del siglo XX, la Venta de El Visu. La relación de una venta con un camino parece estar asociada. Además, no lejos de aquí se hallaba otro caserío con el nombre de Ventanuela, que en este caso sugiere que existiera quizá otra. Posiblemente fue esta una zona de gran tránsito, lo cual conduce a documentar al menos tres Ventas.

En El Llanón, el camino se conoce como “Camino de Pravia”, llegando donde J. M. González y Fernández Valles, documentó seis túmulos prehistóricos. El camino pudo dejar a un lado el caserío de Romió y también Los Prados de Murias, topónimo que podría asociarse a antiguas construcciones.

El camino creemos que transcurre por Ventosa, topónimo que nuevamente hace referencia a venta. A mano izquierda del propuesto camino, se ubica el pueblo de Llamero y más al Sur La Viña, para llegar a Mafalla donde J. Tolívar Faes documentó información que asociaba al lugar una malatería medieval (Tolivar Faes, 1966: 52).

Desde la finca de Las Malenas (posiblemente en honor a Santa Magdalena), se observa una vieja capilla consagrada a esta santa que existió en Mafalla y desde aquí localizamos un camino de tierra apisonada que dirige al Pico el Nolín. Tras dejar a la izquierda Grullos y el valle de Candamo a 12 kilómetros de Pravia. Planteamos una ruta que nos conduciría por el collado de Fonseca, próximo al

monte Las Coronas, en Fontebona. Seguiríamos la ruta hacia Peñau llán, donde dos topónimos recuerdan la antigüedad de esta ruta. Por un lado el caserío de La Carrilona y por otro Carril Viejo, ambos hacen referencia a clásicos topónimos itinerantes romanos.

Ya en Peñau llán conocemos la existencia de un puente para cruzar el Nalón fechado en el siglo XIX. Con anterioridad sabemos que este trayecto se cruzaba en barca, como así se constata en la obra de T. López de Vargas (Merinero Martín, Barrietos Alfageme, 1992: 205-206). En 1764 el pueblo solicita a costa de sus propios dineros recomponer los caminos, puentes y también restaurar las iglesias de San Donato y San Dámaso. En 1801 se ejecutó el proyecto de construcción del puente de Peñau llán a manos de Francisco Pruneda (Cadiñanos Bardeci, 2008: 66).

Otra evidencia que nos recuerda la antigüedad de la ocupación territorial en este lugar es el castro prerromano de Doña Palla, sobre un espolón en el Nalón, donde se hallaron diversas monedas de cronología romana. El Castro de Doña Palla comenzó a ser estudiado en el siglo XVIII por A. J. Bances Valdés y posteriormente lo hará J. M. González y Fernández Valles en 1951. También se han interesado por el mismo M. Malló Viesca en 1966 y C. Fernández Ochoa en 1977. Por esta misma fecha J. L. Maya González retoma los últimos estudios acerca del tesorillo del ya citado M. Malló Viesca. Se halló un conjunto de seis denarios siendo tres republicanos y otros tres imperiales. Parece ser una ocultación de mediados siglo III d. C (Malló Viesca, 1969: 93-163; Maya González, 1983b: 251).



Fig. 358. Tesorillo de Doña Palla. Imagen extraída de Mayo Viesca, 1969: 94

El recinto castreño muestra una única plataforma oblonga, compuesta por diversas estructuras. Posee un edificio rectangular de reducidas dimensiones, realizado con mampostería irregular y que parece posterior a la muralla. Tiene un gran foso y está rodeado por la citada muralla y un talud. Se asocian diversos

materiales en su interior: un torque aparecido en 1804, cerámicas y las seis monedas romanas ya citadas.

Se conserva en este lugar la torre de Peñaullán que formaba parte de un castillo en altura, hoy día en ruinas. Sólo se conservan unos restos conocidas como Peñaullán, donde se pudo erigir este emplazamiento. A sus pies se documentó la barquería del siglo XIX.

Otro enclave importante es el castro de Mirabeche. Se ubicaba al Este del Nalón sobre Peñaullán, frente a la villa de Pravia. Goza de visibilidad privilegiada de la zona. Aparece citado ya en la diplomática medieval de 1128 en una donación de Alfonso VII y su mujer al Conde de Suero. Se defiende por un foso al Oeste y dos aterrazamientos de poca identidad, lo que hace que P. García Díaz dude sobre la posibilidad de que sea un castro (García Díaz, 1995: 233-252).

Tras atravesar el Paseo de la Fontana, la entrada por la villa de Pravia podría ser cerca de la Puerta del Cai. En esta zona existió un hospital de peregrinos, de fundación imprecisa, que nos recuerda la importancia de esta ruta de peregrinaje en la Edad Media (Vázquez de Parga, Lacarra del Miguel, Uría Ríu, 1949: 560). En algunos documentos se cita este camino como el Camino Real de Oviedo a Galicia, pues entroncaba al Norte con el vial que hemos descrito por la rasa costera de Asturias. Además, se explica en este trabajo existe otra vía que se dirige a *Lucus Augusti*, por el interior de la provincia, comunicando las zonas mineras del occidente asturiano.

Se plantea en ese trabajo una posible hipótesis basada en toda la información histórica que conocemos desde el período medieval, tal y como se refleja en el estudio de esta ruta realizado por P. Pisa Menéndez, quien atribuyó este trazado a siglos medievales, sin descartar la posibilidad de la ruta en tiempos romanos (Pisa Menéndez, 1997: 71-82). Desafortunadamente no existen restos *in situ* que puedan confirmar el trazado de esta vía ni tampoco fuentes históricas más antiguas que confirmen la existencia de la ruta. Lo que podemos asegurar es que desde la Edad Media esta calzada fue un Camino Real que comunicaba la costa asturiana con el interior. Por otro lado, la teoría de que esta ruta existiera desde épocas previas a la

Edad Media se basa en la constancia que tenemos de que *Flavionavia* fue un asentamiento romano muy importante. Su ubicación a lo largo del tiempo ha sido objeto de debate por los investigadores, sobre sí actualmente se encontraría en Santianes de Pravia o en la misma Pravia. Aun así, este poblamiento debió estar comunicado no sólo con la vía romana costera, sino también con el interior, lo mismo que existía otra ramal que comunicaba el interior con la costa en Gijón u otro por ejemplo en Ribadesella.

Desde Pravia el camino buscaba una salida a la Costa. Al Norte de Pravia queda el pueblo de Agones, con sufijo latino en *-ones*, y en él, se puede ver un pequeño puente azul, de dos ojos de medio punto, que permitía cruzar el río Aranguín. En la ruta que hacia el Norte se encontraba Santianes de Pravia y Muros del Nalón, donde en la actual iglesia se analizaron importantes restos romanos, por lo que desde Santianes de Pravia, el eje Norte- Sur pudo verse ampliado hasta la costa en busca de una salida al mar, a la altura de Muros del Nalón donde confluía con la ruta costera. Mientras, hacia el Sur confluía con la ruta de Lugo de Llanera a Lugo, en uno de los tres ramales propuestos (San Lázaro de Panieces, Grado o Cornellana).

En el cercano núcleo de Agones se ha estudiado el castro Forca. Está defendido por un potente talud aprovechado como pista forestal que se complementa con otro, al Sur bastante desdibujado. Se observa desde este lugar la vega de Aranguín y la zona de Agones y Peñaullán. El castro conserva un pequeño camino impracticable desde las casas del Cogolo. Su estado es malo y ha sufrido un gran deterioro, ya que ha sido usado para el cultivo de eucalipto. Su cronología es indeterminada aunque no se descarta un uso romano (García Díaz, 1995: 233-252).

No debemos dejar de mencionar el lugar de Magdalena de Llera. Yacimiento donde en 1954 C. Menéndez realiza una cata y posteriormente es estudiado por J. M González y Fernández Valles, F. Diego Santos y M. G. Martínez. Se describen estructuras y materiales, cimientos, arcos, argamasas, ladrillos, cerámicas, tégulas... y restos de un muro de mampostería. En este lugar posteriormente será levantada la primitiva iglesia de La Llera en el siglo XVII (González y Fernández Valles, 1976b: 205-208).

En Muros del Nalón enlazaría con la ruta costera hacia el Este y Oeste de la provincia. En el caso del trazado que proponemos a continuación, desde Pravia hacia el Sur penetraría por las proximidades de Cornellana y Salas. Partiendo de Pravia a El Cañedo, cruzando el pueblo de Los LLanones, con sufijo latino en *-ones*, quedando al Este el núcleo de Los Castros, topónimo asociado a antiguos poblamientos.

Analizando el terreno y la importancia de la zona occidental de Asturias hemos planteado la idea de que existiera otro ramal que comunicara *Flavionavia* con el Occidente de la región, concretamente con Cornellana. En la zona próxima al posible núcleo de *Passicin* (Doriga) y que en época medieval fue un importante núcleo gracias al monasterio de San Salvador de Cornellana, creemos que coincidiría con la vía que por el Oeste se dirige a *Lucus Asturum*. El tránsito de esta vía en la Edad Media hacia el enclave de San Salvador, al menos si está documentado en las fuentes medievales (Vázquez de Parga, Lacarra del Miguel, Uría Rúa, 1949: 559).

Pudo coger dirección al Sur, dejando a la derecha el pueblo de El Caliero. Este topónimo del origen latino *Kal*, hace referencia a *kaldarium*, zona cálida o interpretado por otros investigadores como una derivación de *canalem*, aunque no sabemos exactamente qué corresponda ese topónimo, si hemos de confirmar su origen latino.

El camino continuaba posiblemente al margen de la carretera entre el río Aranguín y el valle de Arganda, por un trayecto de tierra apisonada de 1,8 metros de anchura. A la derecha queda el mencionado pueblo de El Caleiro y atrás el pueblo de la Quintana, tantas veces citado en la toponimia asturiana.



Fig. 359. Camino en la orilla Norte del río Nalón, al Norte del puente de Peñaflor.

En El Caleiro se emplazó el castro del Cogollo. Delimitado por el reguero de Rediviña al Oeste, un escarpe natural al Este y valle y vega de Arango al Sur. Mientras, al Norte delimita con la casas de Rediviña. Se ha cubierto por matorral y árboles, por lo que no se aprecia a simple vista. Es un conjunto de tres parapetos con sus fosos de 4 metros profundidad en forma de media luna. El recinto de más de 800 metros se organiza en un solo nivel inclinado hacia el Sur. Posee gran visibilidad sobre el valle del Aranguín (González y Fernández Valles, 1976b: 115). Se cita por primera vez en una donación de principios del siglo XII d. C.¹⁷⁷, y se califica como una fortificación, lo cual se puede interpretar como una reutilización de siglos medievales (García Larragueta, 1962: 354).

La ruta planteada hacia el interior del concejo de Salas, pudo realizarse por el margen derecho del río Narcea. El vial pudo dirigirse hacia Corias por Llaneces, el Vallón y siguiendo el cauce del arroyo de Poladura o del Clérigo llega a Quinzanas, topónimo numeral con sufijo *-ana*. La ruta continuaba a Repollés donde se encuentra la Ermita de la Magdalena y Luerces, junto a otra ermita, la de San Miguel, quizá ambas fechadas en el medievo. Se puede interpretar como un paso en el camino de aquellos peregrinos que se dirigían a Santiago por alguno de estos ramales hacia la costa, poseyendo el control de esta ruta desde el monasterio de San Salvador de Cornellana. Esta ruta tendría una longitud de 21 kilómetros.

Quedaba al Noroeste de Repollés el castro Peña la Cabra. Situado en un cerro de la sierra de Sandamías, en el límite entre Cornellana y Salas, y Corias de Pravia. El recinto de planta ovalada de un solo nivel, muestra un torreón en el ángulo Noroeste, descrito como un anillo alzado con el centro rehundido, a modo de cráter. Posee unas dimensiones de 5 metros de diámetro y 1,5 metros de profundidad. En la cumbre se observa un posible túmulo megalítico cubierto de matorral y bloques de arenisca (Bances y Valdés, 1911: 380).

¹⁷⁷ “... *Ego Pelagius Outensis ecclesie episcopus concessi et confirmaui prefate ecclesie Santi Petri filios ecclesie toto illo homines de ambas Selgas et de Castro....* “. (Doc. 138) (García Larragueta, 1962: 354).

No podemos descartar la posibilidad de que pudiera existir otro ramal que condujera al Este Grado, por el puente de La Carral, desde Pravia. Grado se muestra como un territorio que engloba un cruce de caminos de la ruta de Lugo de Llanera, con la que se dirige a Lugo, mientras que del sur proviene la de la Mesa y parece factible que hacia el Norte pudiera partir un ramal a Pravia. En una riada del río Nora en el 2011, cerca del puente de Peñaflor, se ha documentado un tramo de camino descubierto tras la limpieza del cauce en la orilla norte. Este tramo inaccesible, por su ubicación podría asociarse a este hipotético trazado del cual no conservamos ningún otro dato relevante. Por otro lado, en el núcleo del Grado, al norte se conserva el topónimo Dos Vías, que quizá pudo hacer referencia a la Este-Oeste de Lugo de Llanera a Lugo, y a la Norte- Sur aquí propuesta de Pravia a Grado.



Fig. 360. Vista de la vía principal de la vía Costa en azul. En rosa el ramal a Pravia y en amarillo la calzada de Lugo de Llanera a Lugo.

X I.12 Ramal de Navelgas a Canero (Valdés)

El acceso a Navelgas se realiza desde un ramal en el concejo de Tineo que parte de la vía principal de *Lucus Asturum- Lucus Augusti* descrita al principio de

este capítulo¹⁷⁸. Desde las citadas minas de Navelgas, tras pasar el antiguo puente de la localidad, parece que la vía posiblemente discurría hasta Naraval, a donde llegaría por una pista forestal con un camino de un ancho de 2,5 metros por el Oeste de La Pena. Una vez dejada atrás la ermita de las Agustinas, el camino por la carretera local podría dirigirse hasta las Veiguichinas, en el límite del concejo, para cruzar el cauce del Ovienes por un pequeño puente de piedra (de cronología imprecisa). Sería un camino de tierra apisonada de no más de 2 metros de ancho, sin caja visible ni taludes que delimitaran su posible estructura. Esta ruta conduce a la Malata y Bustiello, (éste primero quizá que pudo hacer referencia a una malatería hoy no conservada).

En el citado Bustiello se documenta el castro el Castiecho. Es un recinto fortificado con cuatro fosos que cortan de lado a lado la zona de unión al cordal y una muralla que parece contornear el espacio del recinto. Todos los fosos fueron abiertos en roca de pizarra dejando entre si bandas intercaladas del roquedo original que actúan de parapeto. Se alza también un lienzo de muralla muy desdibujado de 1 metro de altura exterior y 2 metros en la cara interior, teniendo 4,8 metros de anchura. El espacio interior oval, muestra una superficie basculada hacia el Este. La abundante vegetación impide una prospección extensiva que facilite localizar la zona de acceso (González y Fernández Valles, 1976b: 141).

En Naraval se encuentra el castillo de Manxelón que fuera ocupado por la tribu de los *Eveduiones*. Poseía dos fosos que rodeaban la corona de la colina y una posible muralla que desapareció (que hasta hace 30 años rodeaba el perímetro), junto con la existencia de restos de viviendas y un tesoro de monedas de cobre de Nerón. Este lugar otorgaba visibilidad sobre el valle de Navelgas, las explotaciones y la ruta que creemos se dirigía hacia la costa. Se asocia un segundo enclave más pequeño en la cima de la Peña Aguda que controlaba desde Paredes hasta la costa y en dirección contraria, las sierras de Cangas del Narcea. Es posible que este castro serviría de atalaya para la comunicación, especialmente los de la zona costera, como el de La Txamietxa, próximo a Merás, u otros más cercanos como el de Obienes en el valle de

¹⁷⁸ Sobre el ramal de Tineo a Navelgas, véase pp.180-185.

Paredes (González y Fernández Valles, 1976b: 118, Fernández Ochoa, 1982: 249-250).

Creemos que la primitiva ruta hubo de cruzar este puente y desde aquí posiblemente se dirigía por lo que hoy es una carretera local que va a Longrey y San Vicente hasta la torre de San Pedro de Paredes. Aquí se conserva los restos de una fortificación. Se trata de un asentamiento construido sobre un estrecho espolón del río Esva. Los restos consistentes en una sólida factura circundan el recinto superior, el sistema defensivo son dos recintos de planta circular, nos inclinamos a creer que un modelo medieval dada su localización y su sistema defensivo de foso y parapeto. Sin embargo, no es descartable la posibilidad de su uso en épocas previas. Se documenta además un conjunto de topónimos referidos a este yacimiento, aun a sabiendas de que en gran número de casos la denominación “castro” solo posee valor topográfico (Castro en Ayones, El Castro en Carcedo, Castroformoso en Brieves, Castro en Ferrera de Gavitos...).

Pudo la calzada atravesar el puente sobre el reguero de la Vieya, a los pies de la fortificación. Antiguamente no sabemos si existía puente para cruzarlo dicho cauce ya que el que observamos hoy día es de la Edad Moderna. Posee un solo ojo y grandes dimensiones. Desconocemos si la fractura actual sustituyera o no a otra más antiguo.

Desde aquí se plantea que el camino ascendería por el Oeste del Cerco de los Moros por una pista de montaña que a los 300 metros tomaría una curva al Este y nuevamente proseguiría al Norte para luego descender en zigzag hasta Merás. Esta senda de montaña no conserva restos de empedrados ni tampoco caja que marque el perfil de la vía que hoy día muestra un ancho de 2,5 metros, así pues, no sabemos si podría ser este tramo el primitivo.

Al Norte de El Rellón de Merás se conserva una lápida funeraria, la estela del Rellón. Es una estela de piedra que formaba parte del dintel de un corral. Parece ser una inscripción romana hoy día desaparecida pero que en su día fuera estudiada por C. Miguel Vigil (Miguel Vigil, 1985: 21).

Hasta este tramo podemos intuir por sendas terreras y cercanía a emplazamientos históricos el trazado más primitivo. Desde este punto desconocemos realmente el camino que conduce a la costa y parece lógico que pudiera haber quedado oculto bajo la carretera local que se dirigiría hasta Los Pontones, San Felíz y Trevías. Sobre este camino se dice que era peor que el que se conducía por Tineo y Allande circulando entre gargantas profundas (Vázquez de Parga, Lacarra de Miguel, Uría Ríu, 1949: 558-559).

La iglesia de Trevías se fundó en el año 1000 según inscripción conservada en el pórtico (Miguel Vigil, 1985: 580). Al Sureste de Trevías se encuentra la parroquia de Muñás y aunque no se ubica a los pies de lo que fuera esta ruta, si se ha de poner en relación con la explotación minera romana de Muñás (Sánchez Hidalgo, Rodríguez del Cueto, Menéndez Granda, 2009: 473-478).

También en esta zona se ha documentado el castro de La Porida. Muestra este enclave un sistema defensivo simple con una muralla de pizarra y aterrazamientos. Se localizaron diversos orificios asociados a búsquedas furtivas de “tesoros” (Maya González, 1988: 63).

En Trevías también se verifican trabajos mineros romanos. Una gran concha excavada sobre la ladera occidental, limita con la población de Trevías por el Este, donde se observa enfrente de una explotación de 250 metros de longitud. Todo el conjunto desagua al río Esva hoy día cortado por la N-624 y no muy lejos del núcleo de Llende Castiello. Citado Llende Castillo es un espolón orientado al Norte, defendido al Sur por un potente foso y al Oeste por el arroyo de La Braña. Este foso trapezoidal se va estrechando hacia el centro. El recinto ha sido imposible de estudiar dada la espesa vegetación, sin embargo se reconoce una construcción circular de buena factura.

Otro emplazamiento prerromano ubicado en Trevías es el de La Porida. Muestra una línea de muralla de pizarra y aprovecha las defensas naturales en la mayor parte de sus vertientes. Se localizan en el interior diversos edificios circulares, y en el interior de uno de ellos se localizó una reja de arado. Su uso posterior pudo

estar asociado a la agricultura dadas la calidad de las amplias tierras del entorno unto a las vegas del Esva (Maya González, 1988: 63).

En este contexto también se ha localizado el castro de Oré, ubicado en la cumbre del pico Castro a una cota de 331 metros de altura. Castro con un aparato defensivo construido por fosos y parapetos. El recinto interior sólo se ha reconocido parcialmente y se han constatado paredes de pequeño alzado (0,60 metros) de asignación incierta. La vegetación que cubre la totalidad hace que sea difícil su localización (Fanjul Peraza, 2004: 196).

Próximo a este castro se sitúan trabajos mineros en Muás de Abajo y en Veneiros. Se conservan documentos medievales que hacen referencia a esas minas estudiadas por J. A. Gutiérrez González. Estos escritos donde se alude a las actividades mineras y metalúrgicas, son una falsa donación por parte de Alfonso III a la iglesia de Oviedo de San Juan de Muñás .- “...cum suis adiacenciis et cum suos veneros de ferro” (Manuel Risco, 1793: 332). En segundo lugar se debe citar otro escrito de un robo cometido por los monjes en San Salvador de Conellana, de camino a la Asturias central: .- “*Pero Calça de Munnas*”, donde robaban quinientos maravedís y cinco quintales de “ferro”. Parece que la actividad iniciada en siglos romanos fue una producción de comunidades rurales sometidas al control señorial fundamentalmente en los siglos IX- X (Gutiérrez González *et al.*, 1999: 4-31).

En todo el entorno de Ferrara de los Gavitos hasta el castro de Oré, se hallaron en superficie diversas escorias y galerías como son las de la Cueva L’ Ferruyo, La Foxa La Escourina o en Lavayo, un grupo de escorias, hornos y forjas.

Prosiguiendo la ruta hacia la Costa planteamos un trazado que desde aquí pudo proseguir el cauce del Esva, pasando por el núcleo ya citado de Trevías. Este topónimo es un indicador del paso de la antigua ruta por esta zona. Trevías representa un continuador de “tres vías” o caminos que nos recuerda el clásico *trivium* “unión de tres rutas”. Estrictamente hablando no sería imposible proponer un étimo *trans vias* “detrás de los caminos” o *inter vias* “entre caminos” como parece exigir Entrevías (Sevilla Rodríguez, 1980: 153-180). Hemos localizado varios yacimientos en el entorno de Trevías que confirmarían la importancia de este núcleo como eje de las comunicaciones del Noroeste de la región.

Hoy día caminamos por la PR AS- 6, pero antiguamente quizá existiera un camino que faldeaba los montes al Oeste del cauce del Esva, siempre por estas cotas bajas, pasando probablemente por Balsera, Bahías y Casielles, hasta el Sur de Canero, donde se conserva un antiguo hospital de peregrinos¹⁷⁹. Aquí confluía con la vía costera que cruzaba el río en la Barca de Canero hacia el mar, o al Este y Oeste por la vía costera descrita en posteriores páginas en este estudio como la vía de la Costa.

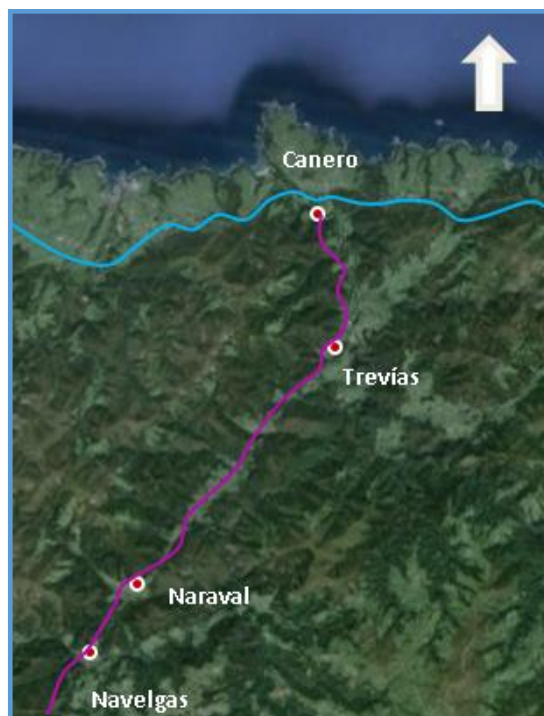


Fig. 361. Trazado costero de la vía de la Costa a su paso por el concejo de Valdés (azul), y al Sur el ramal a Navelgas.

¹⁷⁹ No existe documentación de dicho hospital, pero los lugareños indican la existencia antaño de un caserón, cuyo solar se reedificó, y que llevaba el nombre del “hospital”.

Capítulo IV: Características viarias y el paisaje antiguo

La obra por excelencia para el reconocimiento de antiguas calzadas romanas ha sido el Itinerario de Antonino, (*Itinerarium Provinciarum Antonini Augusti*). En él se recoge la relación de “carreteras” romanas en las que se incluyen la información sobre las distancias de ciudades en el camino y mansiones disponibles. Estos datos se reflejaban en los miliarios que jalonaban las calzadas.



Fig. 362. Miliario donde se puede leer “Antonini”. Museo Arqueológico de la ciudad de Braga.

Sin embargo, quedan fuera de este itinerario muchas rutas que pertenecen a territorios no principales en el Imperio, tal y como es el caso de Asturias y sus caminos romanos, cuyos restos, al carecer de identificación clara, hoy día se han interpretado como romanas pudiendo haber sido reconstruidas siglos después durante el Medievo. Estas rutas pueden ser caminos empedrados de diversas cronologías pero que se han atribuido en ocasiones erróneamente a los romanos, quizá por ser nexos de unión de lo que fueran poblamientos romanos, o tener asociados otros elementos arqueológicos de similares cronológicas (puentes, materiales cerámicos...) (Abasolo Álvarez, 1990: 8-20).

Las calzadas marcan el paisaje urbano y rural durante Imperio, y esto incluía la región asturiana. Serán la base del sistema socioeconómico de la época, permitiendo el transporte de mercancías y personas.

Estas rutas en general se diseñan para que sea posible el paso rodado facilitando el tránsito de mercancías, carros, o caballos (pese a la discrepancia de algunos autores: Menéndez Pidal, 1951: 25), aunque bien es cierto que hemos identificado alguna de herradura más enfocada a una utilidad militar que comercial. En el caso de Asturias observamos como las vías más relevantes tienen ramales que

articulan la comunicación prácticamente de todo el territorio transmontano. Algunos de estos caminos tienen un ancho escaso y no parecen aptos para el paso de carruajes. En general corroboramos la idea de la vía romana lo que busca es el paso por suaves pendientes y en aquellos casos que no era posible, se acortaba de forma proporcional al desnivel para que el animal de tiro no se agotara en largos y empinados trayectos, llegando a existir algunas rutas con un máximo de inclinación de un 10 % (aunque en el caso de Asturias no superan el 8,5%). Sólo descendían al fondo del valle cuando se hacía necesario cruzar los ríos o arroyos, empleando entonces descensos y ascensos a media ladera (Moreno Gallo, 2004b: 40-52).

La primera clasificación viaria la realiza *Sículo Flaco*, mensor del siglo I .d. C., nos indica que existían las *viae publicae*, es decir las principales del Imperio; también estaban las llamadas *viae praetoriae*, *viae militares* o *viae consulares*. Era el Estado quien podía hacerse cargo de la financiación de su construcción, pero los propietarios debían garantizar su mantenimiento como por ejemplo en la *vía Agripa*, o la *vía Domitia*. También estaban las *viae vicinales* que partían de las vías públicas y permitían unir entre ellas varias *vici* en la misma región, por ejemplo en la *Galia* de *viae vicinales*: la calzada Regordane que unía Le Puy con Montpellier. En último lugar estaban las *viae privatae* que unían las principales propiedades, las *villae*, con las *vicinales* y las *publicae* (Flaccus, *De condicionibus agrorum*, XIX).

Desde el siglo XVIII hasta nuestros días han prevalecido los modelos de la estructura de las calzadas catalogadas por N. Bergier, es decir calzadas enlosadas (*stratus lapidibus*), afirmadas (*iniecta glarea*) y simplemente explanadas y sin firme (*terrenae*). Las capas de firme que compondrían el modelo más elaborado serían el *statumen* o cimiento de piedra gruesa, una capa de *rudus* o piedra machacadas debajo y el *nucleus* o tierra como lecho. En ocasiones, también se componía de *summa crusta* de grava cementada con cal o enlosados (Bergier, 1728).

En el caso de las características viarias de *Hispania* son relevantes los últimos estudios de I. Moreno Gallo, en donde se indica que gran parte de las 300 calzadas catalogadas en *Hispania* (8500 kilómetros) no se pueden extrapolar con el diseño singular de la afamada vía *Appia* romana (Moreno Gallo, 2001: 4-13; Quilici, 2003).

Una de las razones principales de que no todas las calzadas tengan la misma estructura, es simplemente la importancia o utilidad de la misma, pues no será la misma inversión en una calzada secundaria y remota del Imperio, que una vía principal como pudiera ser por ejemplo la vía Hercúlea.

Otra razón importante era el tipo de suelo sobre el que se debía construir dicho camino. Así pues, en función del tipo de suelo sobre el que se debía diseñar la calzada, empleaban uno u otro material y se invertía más o menos esfuerzo en su elaboración. El principal afán a la hora de elaborar calzadas era su máxima durabilidad y la mínima inversión. Por tanto, no era igual el planteamiento ante los suelos duros del Norte de África que necesitaban muy poco trabajo, que los terrenos rocosos de los pasos Alpinos, que no necesitaban cimientos. Sin embargo, en los suelos blandos de la mayor parte de Europa era esencial contar con una base sólida, que evitaran que el peso del tráfico terminara por destruir la calzada.

La estructura de las calzadas romanas es hoy de sobra conocida y su técnica ha sido tan perfecta que su ingeniería ha sido superada técnicamente hasta una época bastante reciente (Chevallier, 1997; Durán Fuentes, 2005). Las calzadas romanas asturianas no muestran un prototipo distinto de la composición y elaboración que puedan poseer otras calzadas de la Península Ibérica (Uriol Salcedo, 1986: 553-563). El firme empleado para el relleno de estas calzadas, no era otro que el material más cercano existente en la zona entre los más idóneos para tal fin. Aquellas calzadas que carecían de enlosado (que como hemos indicado son la mayoría en el caso asturiano), se debieron constituir con un firme de varias capas de espesor de no más de 0,15 metros cada una, debidamente compactadas unas sobre otras (Moreno Gallo, 2009a: 5-30). Fueron pocas las calzadas que se remataron con el enlosado final siendo por tanto la mayor parte de ellas en el territorio asturiano simple tierra apisonada o afirmada. Ello añadido al gran deterioro y modificación geografía del terreno, da por conclusión que son muy escasos y fragmentados los tramos de enlosado que nos permiten poder estudiar estructuralmente la composición de las calzadas más relevantes de esta región.

Además, también se ha constatado que, en aquellas calzadas con orografía irregular (en el caso de Asturias son todas aquellas de montaña con eje Sur- Norte, tales como la vía de Leitariegos, la vía de la Carisa o vía del puerto Ventana entre otras) en los puntos donde existían terraplenes o desniveles la base de la calzada se recubría con cal estabilizando así los suelos. En los casos que las rutas debían atravesar zonas montañosas no dudaban en excavar en las laderas hasta conseguir una inclinación adecuada. Para ello, levantaban muros laterales de contención también llamados calzós (de lo que deriva el nombre de calzada), vemos este ejemplo como técnica recurrente en el caso de Asturias. Localizamos hasta 10 ejemplos en la orografía asturiana con sectores con calzós o muros de contención laterales en los tramos de la Senda de Caoro y La Rumiada, ambos en la vía de los Picos de Europa, el tramo de Los Infiernos en Rioseco, perteneciente a la vía del puerto de San Isidro. También en Las Mestas en la vía del puerto de Leitariegos, por citar algunos de los más significativos, o en torno a la vía de la Mesa y del puerto Ventana y de Cereizales; es decir en vías de montaña.

Sobre las calzadas de montaña, C.P. Estrabón describía el paso de Los Alpes: *.-“altura de vértigo y el peligro de caer en un cañón, en combinación con el peligro de los bandidos, no solo para civiles sino también para los más fuertes soldados. Una marcha sobre los Alpes era un asunto complicado”* (Van Tilburg, 2007: 18).

Un problema que aparece siempre a la hora de estudiar las calzadas romanas y que también se presenta en el caso de Asturias, es que muchas de las calzadas que denominamos romanas, pudieran ser medievales. Ante esta duda es muy difícil confirmar o no su cronología si no se encuentra ningún elemento asociado que muestre unas dataciones irrefutables, tal es el caso de los puentes, algunos de ellos con base romana, aunque con posteriores reconstrucciones. Ello no significaría que la calzada en su origen pudiera ser un diseño romano o haber sido empleada durante siglos por el Imperio, ya que por otro lado, tenemos constancia que durante el Medievo se prosiguieron empleando las calzadas existentes y retomaron la técnica del enlosado o bloques de piedra, para mantener antiguas calzadas y facilitar el paso de caballerías, ganado, peregrinos.... siendo superpuesta la obra de los ingenieros

medievales, a la romana en las mismas rutas, denominadas Cañadas o Caminos Reales hasta el siglo XX, que serían en último lugar sustituidas por las modernas carreteras.

Por otro lado, nos enfrentamos al paso del tiempo, el cual borra las huellas posibles del vial. Nos referimos a ciertos sectores, que han quedado fosilizados o colmatados en el paisaje actual, dificultando más si cabe, la posibilidad de discernir y analizar dichos sectores. Nos referimos por ejemplo al tramo de la Foz en el paso de la vía del puerto de Tarna, al sector del Xuegu la Bola en la vía de la Mesa o por citar un tercer ejemplo, el Carrilón de los Moros en el Ramal Jovellanista que nace al Este de la vía de la Mesa.

La infraestructura general de la calzada medieval era una simple explanación, con terraplenes terreros o pavimentación sin firme. En el caso de existir enlosado, se elaboraban dos márgenes a cada lateral de los que partían líneas transversales de losas en formas de rombos, rectángulos o espina de pez, rellenando los huecos con cascajos (Barrena Osoro, 1993: 34). Sobre esta divisoria de dos márgenes vemos dos claros ejemplos en la región en los tramos conservados en la vía de los Picos de Europa a su paso por Benia de Onís y Nueva de Llanes.

Parece que la simplicidad constructiva medieval se asimila a la económica forma de construir Roma en nuestra región, dificultando más aún la clasificación cronológica viaria.

Las calzadas asturianas carecen de capa alguna de cimentación o drenaje, pues como ya hemos indicado la mayor parte de ellas son calzadas de tierra compacta, que, a la hora de analizar el perfil estratigráfico de las mismas, no presentarían ninguna superposición tal y como describiría en un primer momento Vitrubio del *statumen*, *rudus*, *nucleus*, *summa crusta* o *pavimentum* (a excepción de tramos puntuales que describiremos en las siguientes páginas) (Vitrubio, *De architectura liber*. VII, 546; Bergier, 1728; Vega Torre, 1990; Chevallier, 1997; Ron Tejedó, 2001; Moreno Gallo, 2001:4-16; 2004: 40-52; 2004b: 40-52; 2004c; 2009b: 193-222; García González *et al.*, 2010:135-164; Rodríguez Morales *et al.*, 2010: 147-164).

Podemos concluir respecto a las calzadas asturianas que a no ser que fueran tramos en los que existieran marcados desniveles en el terreno o zonas con tendencia a la acumulación del agua, no era necesario enlosar el terreno, formándose simplemente por una capa terrera, que en el mejor de los casos pudiera tener zahorra.

Las calzadas en esta zona del Imperio no superaban los 4 metros, llegando a localizar algunas secundarias menos de 1,5 metros; por ello no todas eran aptas para el paso de carruajes. Se buscaba siempre el trazo más sencillo y se intentaba evitar bruscos cambios a la hora de solventar la abrupta orografía asturiana, es decir, se recurría de manera habitual a caminos en zigzag con marcadas curvas que frenaban la pendiente o se llaneaba bordeando la cumbre (si era posible), y solamente se descendía a la parte más baja del valle en el caso de que fuera necesario salvar algún río. Sobre los marcados zigzags, es llamativo el paso de la Senda del Caoro en su descenso hacia el pueblo de Arenas de Cabrales, o zigzags descendentes al pueblo de Cuevas en la vía desde el puerto de San Isidro, el sector zigzagueante de Buspol a Grandas de Salime en la vía de Lugo de Llanera a Lugo, o un tercer ejemplo podría ser el caso de inicio del camino por el puerto de Ventana en la zona del Canto de los Tuérganos.

Un paralelismo internacional lo encontramos en el difícil paso de la calzada romana de Lincoln en Inglaterra, que era de fácil tránsito para los peatones gracias a los zigzags, pero no permitía el paso de carros, por lo que se optó por realizar un segundo trazado que si permitiera el tráfico rodado (Van Tilburg, 2007: 17).

Tras el análisis y comparación de las vías romanas creemos que entre las principales estarían la vía de la Carisa (hasta Lugo de Llanera y Gijón), junto con la de Lugo de Llanera a Lugo y también la de la Costa, pues éstas son mencionadas en las fuentes antiguas/ medievales (Anónimo de Rávena). Además, consideramos igualmente importantes durante las centurias romanas la vía de los Picos de Europa, la vía del puerto de Tarna, vía del puerto de San Isidro, vía del Puerto Ventana, vía Serrantina o puerto de Cereizales, vía del puerto de Leitariegos y la del puerto de

Trayecto. A su vez, desde éstas hemos identificado diversos ramales que se distribuyen articulando en interior de la región.

Parece que la aparición de ramales secundarios en la Edad Media se ha de asociar a la diversidad de la reestructuración de una superestructura política romana, que da lugar a variantes y accesos locales, dentro de una tendencia de desestructuración militar y nuevo poder de las élites locales de la monarquía astur. Disgregando los sistemas antiguos de producción y dando paso a la aparición de nuevas formas de ocupación, propiedad y explotación en siglos medievales (Gutiérrez González, 2012: 602).

Tras analizar la composición viaria de las vías presentadas en este trabajo y buscar paralelos constructivos con otras vías imperiales, tal y como hemos ido describiendo a lo largo de cada trazado, podemos concluir que las técnicas más recurrentes en las calzadas romanas de Asturias serían las siguientes:

- 1-Dos tipos de calzada: Eje Este-Oeste, llanas y con ancho apto para carros. Eje Sur-Norte, vías de montaña con grandes pendientes, tramos enlosados con tajetas de drenaje y ancho menor (no siempre con el modelo de composición presentado por N. Bergier (Bergier, 1728).
- 2-Abundancia de camino terreros con uso de terraplenes rectilíneos.
- 3- Vías con tramos enlosados, con gravas y solamente terreras.
- 4- Trazado en ladera evitando bruscas pendientes y aumentando el trazado final de la vía para evitar accidentes orográficos.
- 5- Pendientes máximas estudiadas de un 8,5%. En su mayoría con sectores enlosados. Pocos ejemplos con grandes bloques pétreos, predominan los cantos de río o piedras de tamaño mediano trabajadas en superficie.
- 6- Técnica de horcadas o trincheras pétreas o terreras para facilitar la rectitud del trazado.
- 7- Entallamientos en la ladera para crear espacio al lecho viario.

8- Uso de zigzags en tramos pendientes, en ocasiones pavimentados y siempre con ancho mayor en las curvas.

9- Muros de contención viario en zonas montañosas a modo de calzados que sujetan la estructura de la vía trazada en pendiente. Muros pétreos de mampostería.

10- Construcción de puentes pétreos con cronologías romanas, aunque también medievales, y según fuentes históricas también se asociaban a la vía primitiva puentes de madera o pasos en barca.

11- Superficie plana y uniforme con uso de tajeas de desagüe y en menor medida superficies abombadas.

Describimos a continuación las principales características de cada una de las vías descritas en el capítulo anterior, asociando los principales elementos que nos ayudarán a poder proponer una cronología y una funcionalidad, para mostrar un estudio del conjunto del territorio donde se relacionan los principales yacimientos y restos estructurales asociados a cada una de las rutas.

1-Vía de Lucus Asturum- Lucus Augusti

La vía de Lugo de Llanera a Lugo es la segunda calzada más larga de la región con aproximados 150 kilómetros. Es camino de fácil andadura pues no salva grandes desniveles al transitar gran parte de su trazado por el sector central de la región, bastante llano. En la recta final ha de salvar el puerto del Palo y el del Acebo, donde localizamos los tramos de mayor pendiente. El tramo desde Grandas de Salime al puerto del Acebo tiene un desnivel (que no es constante), de media con un 4,5 %, que se salva con el ya citado y recurrente método del zigzag de curvas marcadas. Mientras, que el ascenso al primer puerto, el del Palo muestra unas subidas suaves y poco marcadas, cuyo desnivel constante oscila entre el 1,5-1,7%.

El control visual que poseían algunos emplazamientos asociados a la vía, nos ayuda a valorar las cuencas visuales y la vigilancia que se ejercía desde determinados emplazamientos que destacaban sobre otros. En el tramo inicial de esta vía desde el Altu de Santufirme (donde ya hemos descrito los últimos hallazgos asociados a más de 600 piezas tardorromanas fechadas en el siglo IV d. C, entre las que destacan 21 monedas siendo la más antigua un As de Faustina Minor del año 161 d. C. : Estrada García, 2005a: 317-321), observamos que a más de 400 metros de altura poseía un control del propio enclave de Lugo de Llanera y también sobre la ruta que se dirigía por el ramal Oeste hacia Las Regueras descrita por M. Álvarez Marrero (Álvarez Marrero, 1984: 867-878). Otros emplazamientos relevantes eran los posicionados en la ladera del monte Naranco, es decir la villa de Millamorsén y la villa de Linio. También en la zona Sur de Oviedo, Las Murias de Paraxuga (asociadas al ramal Sur, planteado en esta obra, alternativa al trazado de M. Álvarez Marrero) (Argüelles Álvarez, 2011: 88-105). Otros yacimientos que poseían control no sólo sobre la ruta sino sobre toda la planicie de Llanera eran el Castiello de Quintana, La Cogolla en Oviedo y torre medieval de Entrepeñas en Oviedo, y desde el concejo de Nava el emplazamiento de La Cogolla controlaba la casi la totalidad de Llanera.

En el sector central de la vía hemos de mencionar el castro- torre de Cabruñana, con visibilidad sobre el puerto de Cabruñana, por donde hemos indicado transitaba esta ruta y también controlaba la zona de Murias de Doriga. Hemos de recordar que en Doriga se propone la posible *mansio* de *Passicin* (Argüelles Alvarez, 2011: 51-52, 120). Sería este lugar un punto relevante de la ruta que se controlaba desde la torre de Cabruñana, punto desde donde se podría llegar a tener una vista parcial de la zona de Cornellana y Casas del Puente.

En Tineo El Castro, emplazado en un alto controlaba el acceso de esta vía a la localidad, visualizando el sector desde la zona Este de El Cruce hasta Piedralonga al Oeste, mientras que hacia el Sur creemos poseía total visibilidad del ramal que desde aquí hacia el Sur se dirigía a Tuña y Cereizales (la vía Serrantina o de la Culebra).

En Allande destaca por su emplazamiento en altura el castro del Cuturuyón, con visibilidad sobre la ruta y las minas de Valledor. También sobre el inicio de la

vía de Berducedo a Bustantigo que partía cerca de este lugar. Sobre este ramal cabe destacar el campamento romano de Moyapán, *castra aestiva* que posiblemente ejercía el control de todas las áreas mineras de esta zona y confirmaría un uso militar de este sector de la vía.

Hemos de mencionar para el sector final de esta calzada el enclave del Chao Samartín como centro administrativo romano del sector occidental de la región y dada la proximidad de este enclave a la ruta, controlaría el tránsito de los metales de las minas cercanas. De hecho se cree que este emplazamiento pudo ser una *officinae metallorum*¹⁸⁰. Más al Sur el castro de Pelou también se asociaría a las actividades mineras y al control fiscal. Poseía una visibilidad del sector del camino a su paso por Penafonte, antes de entrar en el puerto del Acebo.

Uno de los ramales analizados desde la vía principal en Tineo hacia la costa es el ramal a Navelgas. Su trazado no es brusco y faldea la orografía del entorno en busca de pendientes suaves que no supera el 3%. El ancho de la vía oscila entre los 2 y los 2,5 metros. Uno de los mejores enclaves con visibilidad sobre la calzada era el castro del Zardaín que ejercía control sobre el valle Navelgas hacia el Norte. En esta área debemos mencionar dada relevancia del hallazgo el tesorillo romano del castro del Manxelón, asociado con un enclave relacionado con las explotaciones mineras en torno al siglo II (Blázquez Martínez, 1984: 116). Este castro ubicado en la Peña Aguda, poseía un control sobre toda la zona de valle de Navelgas, el río y las explotaciones mineras romanas, teniendo visibilidad directa con el castro de Zardaín.

Más elevado que el castro de Manxelón (el principal de la tribu de los Eveduiones y donde se localizó un tesorillo de monedas de cobre de Nerón), existía otro pequeño dependiente de este primero que controlaba desde la zona de Paredes hasta la costa, y en dirección opuesta las sierras de Cangas del Narcea. Es posible que este castro sirviera de atalaya para la comunicación con el resto, especialmente los de la zona costera, como el de La Txamietxa, próximo a Merás, u otros más cercanos como el de Obienes, en el valle de Paredes. Creemos que este ramal se

¹⁸⁰ Referente al Chao Samartín, remitimos al cap. III, pp., 167-168, vía de Lugo de Llanera a Lugo.

puede atribuir a cronologías romanas, posiblemente asociado a la actividad comercial propia de la vía de Lugo de Llanera a Lugo, que buscaba la unión del eje de comunicaciones de área minero romano de Navelgas y Naraval.

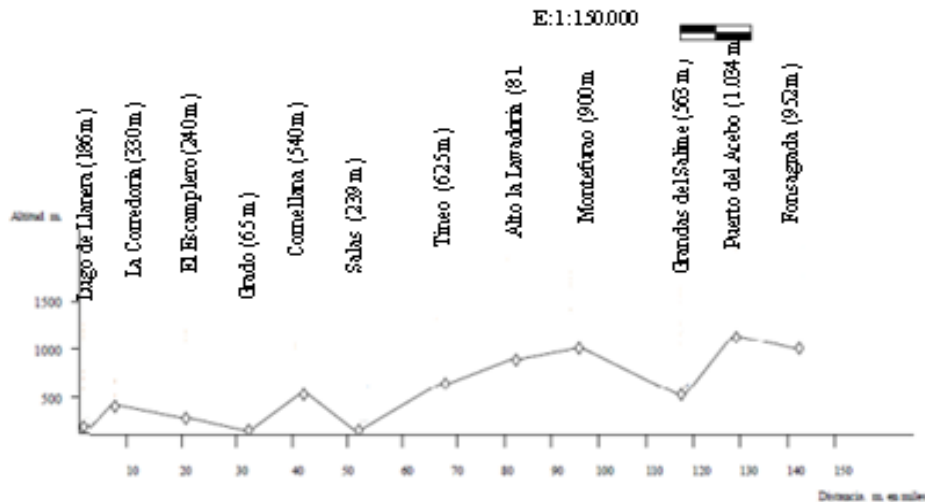
Otro ramal asociado al trayecto principal es el de ramal de Berducedo a Bustantigo, que al igual que el ya mencionado de Navelgas, se asocia a la actividad minera (Santos Yanguas, 2002: 201-224). Es posible poder asociar este camino con el mencionado enclave del Chao Samartín controlador de la circulación metalúrgica de la zona. Por la posición que adquiere en el terreno esta ruta, hubo de tener además una posición estratégica del ya citado campamento militar de Moyapán. Este campamento articula el trazado denominado “Carreiriega de los Gallegos”, teniendo un acceso cercano a la ya mencionada zona minera de Navelgas al Este, al Sur al concejo de Allande (también con gran número de minas) y hacia el Oeste con Pesoz y Grandas de Salime donde se emplazó el recinto castreño y posterior villa romana del Chao Samartín. Este eje controlaba las cuencas hidrográficas del Navia y el Narcea a través de las tierras altas de Allande en un paisaje eminentemente minero (González Álvarez *et al.*, 2008: 639).

Dada la longitud total de la calzada de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti* y analizados los tramos que consideramos pudieran ser primitivos, es muy escasa la proporción de la calzada original. La mención en el Anónimo de Ravena de las *mansiones*¹⁸¹ que asociamos a esta vía, así como la importancia de las ciudades romanas de Lugo de Llanera y Lugo, receptoras de la comunicación de esta ruta, consideramos que fue esta una vía romana, cuyo ancho medio es de 3 metros, localizando algún tramo de hasta 4 metros que permitiría el tránsito rodado. Por otro lado, se asocian diversos ramales ya descritos en este trabajo, los cuales se han de poner en relación con las explotaciones mineras del occidente del período *Flavio* (la senda a Navelgas y la de Bustantigo). Además de las *mansiones* descritas en el capítulo anterior, a esta vía se han de asociar dos conjuntos termales, el primero documentado en el conjunto de Lugo de Llanera y el segundo, el hallado en Valduno (Las Regueras), en ambos casos es necesario un estudio en mayor

¹⁸¹ Referente a las *mansiones* de la vía de Lugo de Llanera a Lugo remitimos al Cap. VI, pp. 850-851, vía Lugo de Llanera Lugo.

profundidad que confirme su uso privado o público dado su reducido tamaño (thermae/ balneae) (Fernández Ochoa, García Díaz, Zarzalejo Prieto, 2001: 134; Estrada García, 2006: 83-97).

Fig. 363. Perfil topográfico de la vía de Lugo de Llanera a Lugo
DISTANCIA TOTAL: 150 Km. aprox.



2-Vía del Puerto del Trayecto

La vía del Trayecto es una ruta que comunica la *Asturia* cismontana con la transmontana, por lo tanto, es una ruta de montaña, además de ser la más occidental de la región. Este trayecto de 45 kilómetros finaliza en Cangas de Narcea donde existen dos ramales que conducen hasta Tineo y Pola de Allande. Podemos concluir que es una ruta de fácil andadura, sin fuertes desniveles, con un descenso constante de una media de un 3,4%, (a excepción del primer kilómetro) y una media del ancho de vía es de 2- 2,2 metros alcanzando hasta los 2,7 metros máximos de anchura, al inicio de la misma, en un tramo puntual. Se cree por tanto que el modelo de esta ruta sería una ruta de herradura, apta para el paso de caballos y personas, pero no el de carros (Fernández Ochoa, 1982: 42).

El camino desde el puerto de Cerrero es un camino rectilíneo sin grandes pendientes. Posee un piso terrero con cajas hundidas y un ancho medio de 2,5 metros. Se conservan algunos trazados puntuales de empedrado ya descritos en este mismo trabajo. Muchos tramos están impracticables y ha sido imposible

detallar su descripción o su adscripción cronológica. Por otro lado, el hormigonado de gran parte del trazado ha dejado oculto el camino primitivo y ha modificado también el ancho original.

El tramo de mayor pendiente se encuentra en el descenso del puerto del Trayecto, donde se descienden unos 800 metros en un tramo de desnivel de más del 7%, por lo que este tramo inicial es complejo. A continuación, el camino ya se realiza de modo más cómodo con pendientes suaves que conducen hasta Cangas del Narcea. Se forma en su mayoría por tierra apisonada habiendo documentado algún tramo con restos de caja a los lados de la vía, pero no observando ningún tramo acondicionado ni con pavimento, ni otro tipo de composición, ej.: *nucleus, rudus*.... Para mayor complicación aproximadamente tres cuartas partes de la que proponemos como la primitiva vía se encuentran asfaltadas, imposibilitando incluso el poder determinar con exactitud las zonas de paso, lo que en ocasiones nos ha obligado a plantear propuestas viarias en función de los trazados más óptimos según su orografía o evidencias arqueológicas cercanas.

Posiblemente se puede asociar esta vía como una calzada comercial, en relación con las minas del Sur-occidente de la región: Corralín, Muriacales del Larón o La Fana entre otras, así como para el comercio del vino y la sal (Fernández Ochoa, 1982: 41).

El ramal que cruza por el lugar de La Prahída (frontera asturleonés en el puerto de Cerredo, hasta unificarse con el camino desde el puerto del Trayecto en El Rebollar), parece que fue controlado desde el enclave en altura de Los Castros en Degaña. Analizado como un posible castro, enclavado a 993 metros de altura poseía visibilidad total sobre unos 8 kilómetros de la vía hasta el lugar de Rebollar y el parte del cauce del Reguerón por donde creemos pasaba la calzada desde el puerto del Trayecto.

El castro El Larón a 946 metros de altura se asocia a los primeros siglos de ocupación romana. Posee un campo visual de la ruta en su ascenso al puerto del Rañadoiro y en dirección opuesta controlaría el tramo final de la vega del río Ibias. El castro de Gedrez se asocia también al control viario por pasar la ruta por las

inmediaciones de este lugar, posiblemente con control sobre la cercana explotación romana de La Rapiega. Sobre el control visual de la ruta desde este lugar, no era demasiado amplio, aunque sí podría observarse desde este emplazamiento el tramo de descenso desde El Cueto y Portiecha dirección Rengos. El castro en Posada de Rengos emplazado en el espolón de dicho pueblo, era vigilado por las laderas cercanas, pero pese a su escasa visibilidad, sí podría observar desde su posición el tramo de ruta que pasaba por la zona del propio pueblo y el valle minero del río Gillón, cuya visión alcanzaba al castro de Venta Nueva. Desde su posición en la ladera Este de la Cuesta de la Peña Ventana controlaba el paso del Narcea y la vía que por esta zona transcurre a lo largo de un kilómetro. El castro de Castiello de la Pescal o Larna, emplazado en la orilla opuesta del Narcea, se ha de poner en relación con el tramo viario mencionado y además aquí cerca se ha identificado lo que parece un tramo de la caja del camino. Se visualizaba desde este enclave además de la ruta que circulaba a sus pies, al Este toda la Sierra de Pando, y el Cordal de Curonzo.

Hasta su llegada a Cangas del Narcea, son tres los castros que poseen visibilidad sobre la ruta, en primer lugar, hemos de mencionar Las torres de Vega de Castro emplazado en el valle del Narcea, cuya panorámica sería sobre el tramo del Narcea desde Corrá hasta Sabucio, tramo por donde creemos discurría la vía. Similar emplazamiento tiene el castro de Acio, cuya posición a 516 metros de altitud le permite visibilidad sobre la vía a su paso por Vega del Pope, pero no sobre el conjunto del territorio a una cota superior. El tramo final de la vía a su llegada a Cangas del Narcea sería controlado por el castro de Adralés. Este castro a 550 metros de altura no poseía total visibilidad sobre el horizonte por ser vigilado por el pico el Cuerno o el Teso de San Antonio, pero al emplazarse sobre un espolón al pie del río, podría poseer un control sobre la vía desde el Suroeste de Llano hasta el último meandro del Narcea entrando en Cangas del Narcea.

Respecto a la vía de Cangas del Narcea a Tineo, destaca como principales yacimientos con visibilidad sobre la vía el castro Castrosín con buen control sobre el valle del Narcea y la mina de Peñafurada. El Castiecho de Corias sobre el monasterio de san Juan Bautista, el castro de Tebongo y el castro Pico San Roque,

controlaban la Sierra del Gavilán. En siglos medievales destacan los castillos en altura de Portiella y Llamas de Mouro.

Del ramal hacia el Oeste a Pola de Allande desde Cangas del Narcea, hemos clasificado como los emplazamientos con mejor visibilidad sobre la vía el castro de San Chuis emplazado a 781 metros tenía visibilidad los 360°, controlado la Sierra de la Pila, el pico Cueto y Pico y Monte Villavaser, mientras que en dirección contraria controlaba la cara Sur del Collado de Pasadoiro y el pico El Cuerno. Entre este paisaje se dibuja el propuesto trazado de nexos entre Pola de Allande y Cangas del Narcea. Desde esta posición se controlaba el eje se vertebran en torno al cauce del río Arganza, afluente del Narcea y el área donde pasaban la ruta de Lugo de Llanera a Lugo, la vía del Trayecto y también la del puerto de Leitariegos. Este castro mostraba una superioridad no solo estratégica sino de dimensiones sobre otros 12 castros cercanos. Otros castros con buena visibilidad sobre varias secciones del trazado viario eran el castro de Trones, castro Verde, La Pena el Castiechu y castro El Castiello.

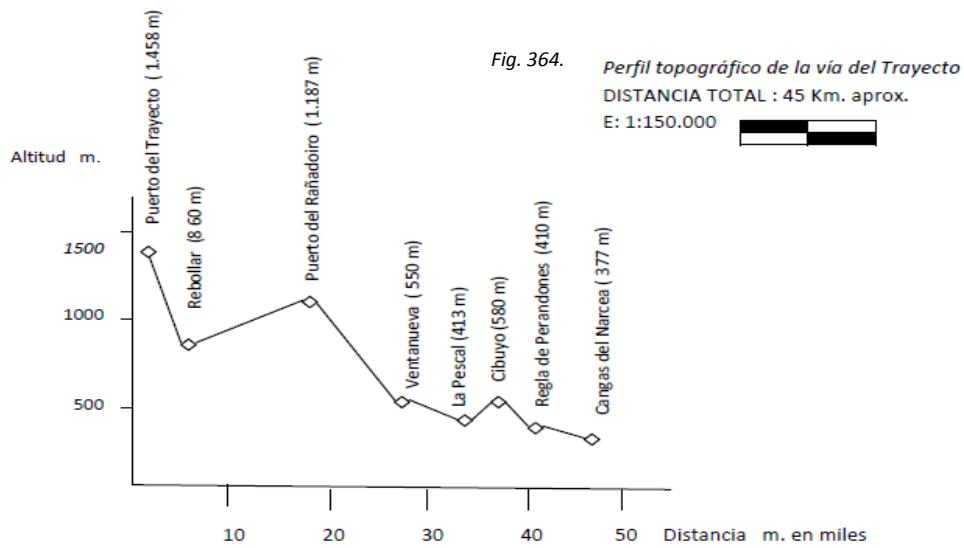
Son escasos los sectores de la vía que pueden arrojar luz a cerca del diseño constructivo de esta ruta y por tanto no nos podemos arriesgar a catalogar su construcción en ningún período. Si bien es cierto que tal y como ya hemos indicado abundan los castros prerromanos y romanos y las explotaciones mineras romanas, a lo largo del valle del Naviego, parece clave el plantearse la posibilidad al menos del uso de la vía en tiempos romanos, desconociendo, si éstos la habrían acondicionado o no y no pudiendo atribuir más que en el sector inicial una posible construcción romana, pues bien nos podemos encontrar con reparaciones posteriores, si ponemos en relación esta ruta con la presencia de fundaciones religiosas ubicadas en el entorno del trazado; es el caso del monasterio de Hermo, del que sus orígenes deben remontarse al siglo XI. También podemos mencionar el monasterio de San Martín de Besuyo y el monasterio de San Salvador de Cibuyo. Hemos de hacer alusión a los asentamientos medievales tales como torres o castillos localizados en una ruta, que con su presencia confirman el uso durante el medievo. Otras calzadas de la región que también conservan en fases medievales un mayor número de

construcciones Pleno- Alto- medievales serían por ejemplo la vía de la Mesa, la vía del puerto de Tarna o la vía de los Picos de Europa.

Además de los ramales analizados asociados a esta ruta, debemos mencionar el acceso del ramal del puerto de Cienfuegos. En el sector ha de asociarse el paso viario a la circulación del metal de las minas romanas de Ibias y el hallazgo del tesoro de denarios ibéricos del castro de Chano. Por otro lado, tenemos constancia que en sector leonés pasando el valle del río Torío, se documentan restos de posible empedrado de cronologías romanas (Sierra Piedra, Díaz Nosty, 1999a: 300).

Otros elementos que se han de asociar a esta calzada de Cienfuegos, a unos 10 kilómetros al Oeste del puerto del Trayecto son dos campamentos romanos, A Recacha emplazado en el límite de Ibias y el entorno de Navia de Suarna, mientras que A Granda das Xarras se ubica entre Ibias y el Candín en León (Menéndez Blanco et al., 2011a: 145-165; 2013: 249). No estarían en primera línea de la calzada, pero si a una distancia próxima para poder controlar el terreno. Se asocian a los momentos de las Guerras Cántabras en esta zona y atribuirían un uso militar a dicha calzada (29 a. C. - 19 a. C.)

El último ramal que citaremos es el de Rengos a Caboalles de Arriba, asociado con las explotaciones mineras del Piorno, el Castrón y el Castiecho, así como con los poblados fortificados próximos a monasterio de Hermo. Mantuvo su uso durante el medioevo llevando a la construcción del propio monasterio en el siglo XI, como eje controlador de la población que se desarrollara en torno a los núcleos romanos. Al carecer de evidencias constructivas no podemos asociar su cronología a ningún período concreto, aunque así al menos el tránsito romano parece constatado.



3- Vía del Puerto de Leitariegos

La vía del puerto de Leitariegos es un acceso que permitía el tránsito hacia el concejo de Cangas del Narcea desde tierras leonesas. Es un trayecto más directo que la ruta del puerto del Trayecto con la que entronca en Cangas de Narcea.

Esta calzada es la más corta en cuanto a la longitud de todas las vías principales analizadas en este trabajo, pero no por ello menos importantes son sus 32 kilómetros que aproximadamente distan del puerto de Leitariegos a Cangas del Narcea. El trazado de esta vía está en su mayor parte asfaltado, lo cual no solo pone trabas a poder estudiar técnicamente la construcción de dicha calzada, sino que en ocasiones dificulta el poder definir con exactitud por donde transcurría.

El camino tiene un desnivel constante y no localizamos ni un solo tramo llano. Es un desnivel suave y regular, es decir continuado. El punto más elevado es este puerto de montaña, el de Leitariegos, a 1523 metros, mientras que el más bajo es Cangas del Narcea a 377 metros. El desnivel no supera el 3% en ninguno de los sectores que se dibujan imitando el trazado del río Naviego.

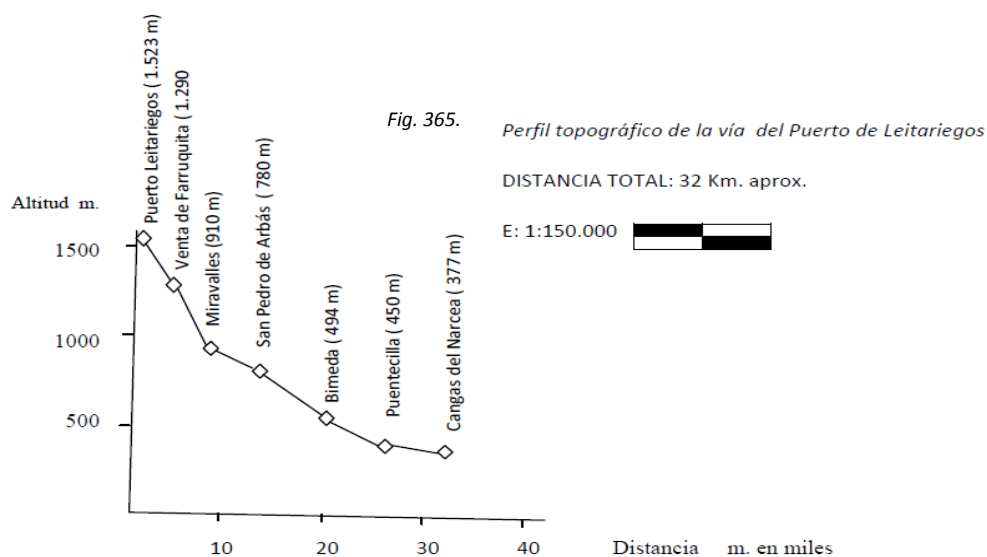
A lo largo de esta calzada nos encontramos con el perfil de ruta más típico en esta zona del Imperio, calzadas compuestas por *terrae*. No presentan un firme enlosado como superficie de tránsito sino una capa de rodadura compuesta de granulados en vez de empedrado y mayoritariamente hoy día bajo el asfalto y por tanto no visibles.

Parece indiscutible su uso romano para dirigirse hacia el Sur del área transmontana por Villablino, comunicando los caminos de las Médulas y el Bierzo. Además, en el sector transmontano se han de asociar gran número de castros prerromanos, romanos y explotaciones auríferas de cronologías antiguas. También tenemos constancia de la relevancia de esta vía en la Edad Media desde el siglo XII con el paso de peregrinos y vía de arrieros, tal y como se refleja en la construcción de cuatro albergues u hospitales: el de Leitariegos y Santa María de Brañas, en Asturias y La Ferrera y Cafrenal en el sector leonés, todos ellos dependientes de monasterio de Corias (hacia el cual nos conducía la ruta tras pasar Cangas del Narcea y unificarse con la del puerto del Trayecto). Por lo tanto, podemos concluir que dadas las escasas evidencias arqueológicas de la propia vía, no tenemos base científica para atribuir su construcción a los siglos romanos, aunque al menos sí el tránsito durante tiempos prerromanos e imperiales parece claro. Dadas sus características en cuanto al ancho de la ruta de 1,8- 2 metros, creemos que pudo haber sido un camino de herradura, que como nos indican las fuentes medievales, se convierte en un camino de arrieros en uso desde el siglo XII hasta el siglo XIX.

El control de esta ruta en la Edad Media ya hemos indicado se efectuaba desde el centro del monasterio de Corias, tal y como nos indican las fuentes medievales¹⁸², pero en los siglos de presencia romana, destacan el castro de Trascastro, con visibilidad hacia el valle del Naviego controlando unos 4 kilómetros de la vía. El castro Pico Sieiro emplazado a más de 1500 metros de altura, poseía un control absoluto sobre el territorio circundante controlando un largo tramo de la vía. Gozaba de visión directa hacia el Castiechu de Tremado, aunque éste no estaba

¹⁸² La anotación reza así:.- *“Illa alberguería que est ad illam petram de illo porto de Lectaregos est de Corias. Populavit eam quidam hospitalarius qui habitabat in illo hospitale de Ferrera, Iohannis Didaci nomine, in diebus Petri abatis. Sub era MCCV”* (Floriano Cumbreño, 1950:54).

emplazado a los pies de la vía ni poseía visibilidad sobre ella. Últimos estudios en el pico Sieiro descartan que éste fuera un emplazamiento romano y lo valoran como una torre de control medieval. Creemos que independientemente de la cronología, las estructuras localizadas de dicha torre se podrían asociar al control viario. Debemos mencionar el papel que jugaría el Castiechu del Vallao, que a más de 1300 metros poseía una visión de 360° del territorio colindante, sobre el valle del Cibeá, del Naviego y los límites transmontanos. Se ha interpretado como un posible emplazamiento campamental, lo que otorgaría un uso militar romano a esta ruta (Fanjul Peraza, 2007b: 125-127). Otros emplazamientos que sí podemos asociar al paso de esta ruta hasta Cangas del Narcea son el Castiello de San Romano de Arbás (Fanjul Peraza, 2004: 197). Se enclavan en el valle del río Naviego el Casteichu de Naviego con gran visibilidad Norte- Sur sobre el cruce del río Frieria y el propio Naviego (zona de paso de la vía), el Tesu la Cochada con visión parcial sobre el valle en San Martín de Bimeda (se encuentra encajado por las propias montañas, no emplazándose en la parte más alta de éstas sino a media ladera) y el castro de Pexán que poseería excelente visibilidad sobre el tramo final de la vía, controlando el valle de Naviego desde Las Mestas, hasta casi llegar a Limés. Es en este último enclave donde se ubica el castro de Limés, con visibilidad directa con el de Pexán y que prolongaba a su vez el control hacia el sector más norteño de la calzada Norte al nudo viario de Cangas del Narcea.



4- Vía del Puerto de Cereizales o también Serrantina o de la Culebra

La denominada Senda de la Culebra o Serrantina parte desde el puerto de Cereizales hacia el concejo de Tineo, llega a alcanzar la cota de los 1800 metros al cruzar a tierras leonesas a través del puerto de Cereizales. Su trazado alcanza desde tierras leonesas el valle del Narcea sin descender a cauces fluviales o discurrir por terrenos con condiciones geoestratégicas desfavorables.

La vía tiene suaves pendientes que en ningún caso superan el 2 % de desnivel. Asimismo, el ramal Vaqueiro, que transita entre el río Dorniellas y el Pigüña, circula a una cota inferior y también tiene un trazado cómodo con pendientes similares a la Serrantina.

Por las características viarias planteamos la hipótesis de que la vía de la Culebra o Serrantina pudiera haber sido una ruta militar romana de las empleadas durante los primeros siglos de conquista. El modelo propuesto de vía romana se muestra en el tramo descrito de la Peña Manteca, como una posible *viae glareae stratae*, calzadas en general estrechas y con una capa inferior de piedras que serían las que proponemos como las visibles en los primeros 40 centímetros, faltando la capa superior de tierra o grava a modo de firme, erosionada con el paso de vehículos durante tantos siglos. Aun así, es más que probable que la vía prosiguiera su uso en centurias posteriores, sufriendo las modificaciones típicas del uso, por lo que no sería la vía los sectores que se han conservado hasta la fecha. El ancho de esta ruta oscila entre el 1,8 y 2,2 metros, no siendo apta para carros, aunque como indicamos es necesaria la intervención para la realización de un perfil estratigráfico, que permita ver la composición interna de la ruta. No podemos afirmar a ciencia cierta esta propuesta, pero lo que sí es más fiable afirmar su uso comercial dada la abundante documentación de áreas de extracción minera explotadas en los siglos romanos a lo largo de la vía, lo cual hace asociar el trazado a un uso comercial durante el período *Flavio*. Un elemento de peso que sustentaría esta hipótesis es el citado descubrimiento de una estructura que proponemos como un posible campamento de montaña, que se emplazaría a los pies de un camino que circula por el límite del

concejo Narcea y Somiedo, hoy día escasamente perceptible y sobre el que habría que realizar un profundo estudio que así lo confirmara.

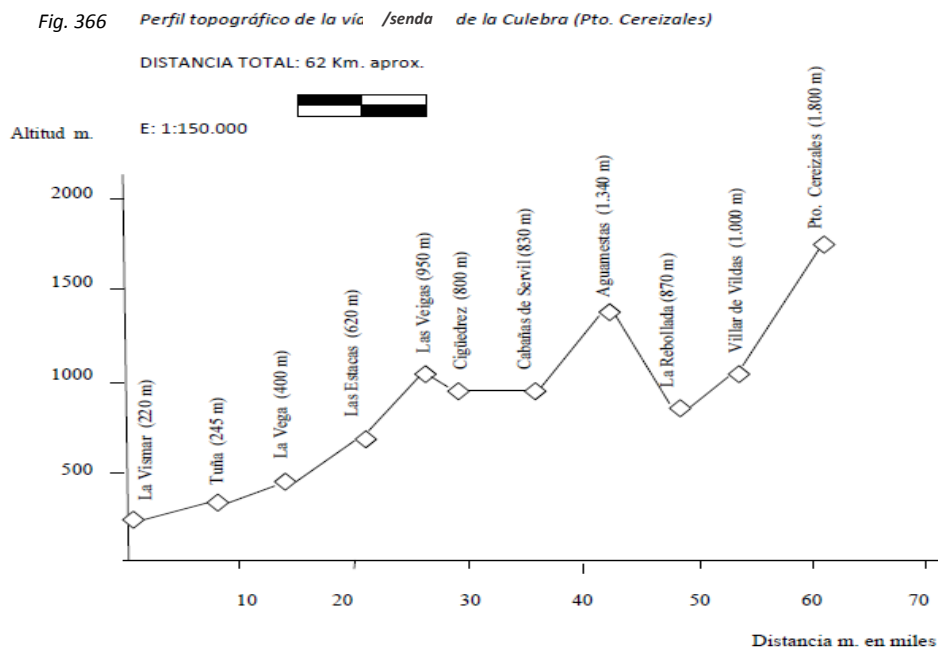
La vía Vaqueira por el contrario se asocia más con cronologías medievales dada la relación con la malatería de Almurfe, el poblado de Vigaña, el monasterio de Santa María de Lapedo, del siglo XI y el conocido uso de la vía como “El Camín Francés” de peregrinaje a Santiago.

Se constatan suficientes emplazamientos medievales en el concejo de Somiedo asociados con la vía: el castillo del Aguilar, castillo del Alba, torre de Caunedo o la inscripción de Peña Escrita. Así como elementos fabricados en fases alto-medievales y otros más asociados a la vía como son el puente de La Carril de Tuña y el conjunto de edificios nobiliarios de dicho pueblo. Así pues, R. Estrada García asocia a siglos alto-medievales este trayecto, gracias a la inscripción altomedieval de Peña Escrita de Rozada, del año 882, donde no queda claro si se habla de una construcción nueva, o una reparación de un tramo del Camino Real de Somiedo en la zona de Escobio de las Abejas (Estrada García, 2007b: 432; García de Castro Valdés, 1995: 92-94), acceso al puerto de Somiedo, el cual consideramos podría ser el acceso medieval, mientras que el más primitivo sería el que penetraba por el puerto de Cereizales.

El primer tramo de la ruta a su paso por Soto de la Barca está irreconocible, pues el paisaje ha sido fuertemente modificado, no quedando ni el más mínimo indicio de su posible trazado. Una vez aproximados al núcleo de Tuña es donde se confirma la presencia de esta ruta primitiva. Es aquí donde se localizan las principales evidencias de cronologías romanas: un puente de traza medieval (del que desconocemos si sus cimientos fueran romanos tal y como hace referencia su propio topónimo La Carril), dos Lares Viales fechados en el siglo II d. C. y un tramo de calzada de dudosa cronología.

El primer de control viario sobre este trayecto inicial del camino de Tineo hasta Soto la Barca es el castro- torre Fumulín en Castañera, que divisaba desde sus 422 metros la cara Norte de las Peñas del Burón y la Sierra de la Cogolla. Cerca se emplazaba el enclave que desde siglos medievales ejercía el papel de control y

protección de la vía el tramo inicial desde que la ruta se desvía del valle del Narcea hacia la villa de Tineo, el castiello de la Barca o Agüera de la Barca. El castro de Penaguda en Boinás controlaba el cauce del río Cauxa y un tramo de esta ruta. Para el sector final de la ruta, debemos mencionar el castillo de Belmonte Miranda, emplazado a 918 metros controlaba toda el área de Miranda y también la parte de la vía en su ascenso por Las Estacas y Balbona. También tenemos que mencionar el ya citado castillo del Aguilar en Cuevas- Aguamestas, del cual solo se conservan escasos restos, la falta de un estudio en profundidad no permite ofrecer más datos (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 498, 500). Si parece que, de confirmarse su construcción, estaría emplazado a los pies de la vía sobre un espolón que le permitiría el control visual de la calzada durante casi 5 kilómetros.



5- Vía de la Mesa

La vía de la Mesa es una de las rutas consideradas como de las más antiguas de la región, junto con la ya mencionada de Leitariegos, la de la Carisa y quizá la Serrantina. Se confirma su uso ya desde épocas prerromanas hasta el siglo XVIII, cuando cede el paso a la nueva ruta abierta en Pajares (Madrazo Madrazo, 1977: 82-84). Su origen se remonta al período romano, concretamente a la fase de la conquista

de Roma del territorio asturiano, a fines del siglo I a. C. Su principal fin fue comunicar nuestra región con el resto de la península hacia *Asturica Augusta*. Esta ruta de montaña que finaliza en Grado (donde confluye con la calzada que al Oeste se dirige a Lugo proveniente de Lugo de Llanera y al Norte a Pravia), tiene una longitud aproximada de 56 kilómetros.

Su perfil es irregular, aunque trata de evitar bruscas pendientes. Su elección fue la mejor posible, pues observamos que posee un trazado suave adaptado a la orografía montañosa. Muestra un descenso constante que sólo se ve interrumpido en un ligero ascenso al collado de la Taratulla y el paso de Matacaleao. El descenso inicial alcanza el 2,3% de desnivel, siendo cortado por el ascenso del collado de la Tartulla de 0,9% y descenso del 1,9% (realizando la ruta desde la cismontana a la transmontana). El resto de trayecto hasta Grado, la vía se mantiene en un descenso que no llega al 0,5% de desnivel.

De los castros asociados a la vía no hemos catalogado ninguno que tuviera visibilidad directa sobre ésta, es decir que ejerciera el control de paso, por el contrario, tenemos base arqueológica para confirmar la relevancia de esta vía en siglos medievales gracias a la documentación de al menos 14 estructuras feudales alto-pleno medievales, asociadas a la propia vía, desde la frontera leonesa hasta Grado y una más en la vertiente leonesa (la torre de Torrestío con visibilidad desde el valle de las Partidas al collado el Muñón/ puerto de la Mesa). El emplazamiento más al Sur que se ha identificado en el sector transmontano es El Muru, una de las fortificaciones medievales más antiguas de la región, junto con la de la Carisa, atribuidas a la defensa musulmana (siglo VII) y al control de la vía. Últimos estudios reinterpretan este lugar como dos campamentos romanos (El Mouru A y el Mouru B), lo cual confirmaría el uso militar de esta vía. Se han interpretado como castra aestiva construidos por las legiones durante el período Alto-imperial (González Álvarez *et al.*, 2012: 450).

El castillo del Alba, el del Aguilar, el de Uría, el de Monreal y el Picu la Peña, se emplazan algo alejados del eje de la vía, pero directamente relacionados en un área cercana y con visibilidad sobre la misma. Otras construcciones alto-pleno

medievales localizadas cerca de la ruta, son el castillo de Miranda de Teverga, la torre de Montovo (aunque sin visibilidad sobre la ruta), el Picu Cervera, la Peña el Castiellu en Belmonte de Miranda (sólo con visibilidad al Pigüeña), la torre de Villandás (Bajo-medieval) y la de los Lodos ya en Grado (con visibilidad casi hasta su llegada a Grado), junto con el desaparecido Castiello de Santa María de Grado en el barrio de Barredo (González y Fernández Valles, 1972 :65-66; Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 498).

Dadas sus características con un ancho mínimo de 2 y máximo de 4 metros (tramo puntual), el ancho medio de la ruta es de 2,2- 2,5 metros, con un planteamiento en altura y claro de un trazado militar (a la que se le asocian los ya citados campamentos de El Mouru), pudo ser esta una de las primeras rutas de penetración romana en Asturias al finalizar las Guerras Cántabras. Su trazado se muestra ya muy desdibujado dadas las reformas posteriores que ha sufrido (Estrada García, 2007b: 438). Parece una vía apta para el tráfico rodado pues su ancho es un poco mayor que el de otras vías militares de la región. Su recorrido sigue las líneas de la cumbre de las sierras, con suaves rampas (Camino Mayor, Estrada García, Viniestra Pacheco, 2007: 59).

Casi en su totalidad muestra el modelo básico compuesto por tierra, otras zonas con grava a modo de firme y conserva menos de un 2% de su recorrido con enlosado. Su papel vertebrador de las comunicaciones a lo largo de la Historia queda constatado por la composición del paisaje circundante, en donde abundan en su trazado inicial los monumentos megalíticos emplazados en cerros y collados que dominan el camino.

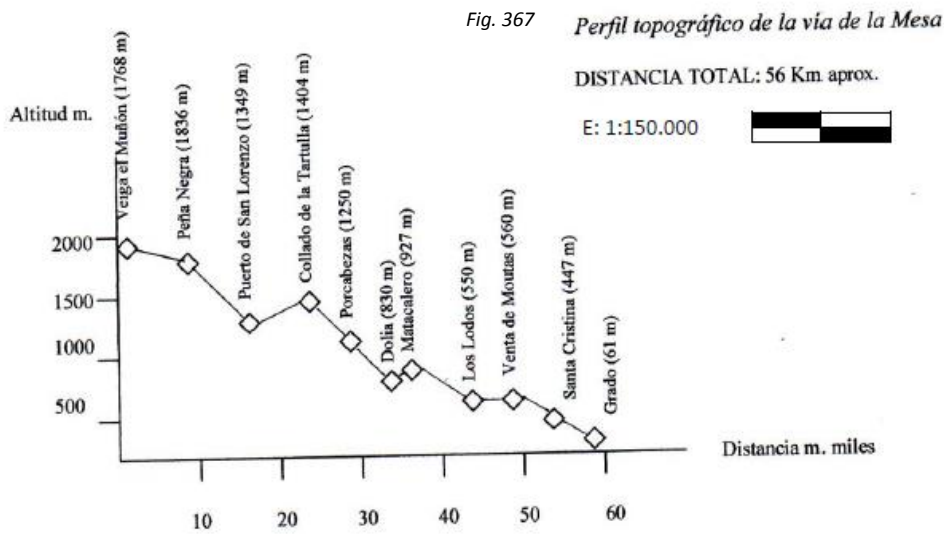
Ya la descripción de J. Uría Ríu indica que en esta vía la mayor parte de su composición era terrera, es decir, sin calzada, pero en aquellas partes en las que la humedad del suelo y la erosión podían convertir el suelo en lodazal, se habrán colocado piedras y losas. Incluso, se asociaba posibles reconstrucciones desde el siglo XVI al tránsito hacia la colegiata de Salas (Uría Riu, 1971: 477). Creemos que existe relación de los acondicionamientos medievales con la importancia que en

siglos medievales sabemos que esta ruta adquiere, dado el gran número de castillos y torres construidos a su paso ya mencionadas.

De los ramales asociados en esta ruta, mencionamos por su importancia el denominado ramal Jovellanista, al cual se asocian varios castros (El Castro, Castiellu Perlavía, el Cogollo las Cuestas, Picu Castiello el Perlín, Cayascal, Bercio, con visibilidad sobre el cauce medio del Nalón y por tanto sobre la vía) o el cercano hallazgo del tesorillo de Chapipi, así como el paso por los puentes de Godos y Gubín (de posible cronología romana), puntos donde se unifica con la vía proveniente desde el puerto Ventana, y que se dirigen, ya unidas, a Las Regueras.

La vía podría ser un ramal romano de tierra apisonada pues se localizan a su paso algunos poblamientos prerromanos y romanos, y también por el trazado de la vía se dirige a la zona de Las Regueras, donde confluye con el trayecto principal de Lugo de Llanera a Lugo. Por otro lado, de cronologías medievales asociadas al paso viario, podemos mencionar la Malatería de Linares o el castillo de Buanga. Las escasas evidencias de su trazado se localizan anexas a la iglesia de San Bartuelo, así que quizá se puedan poner en relación con la primitiva construcción de la misma, pues no podemos a ciencia cierta clasificar cronológicamente este trazado. Parece que pudo ser una calzada de tránsito local, para comunicar los citados emplazamientos con la principal vía de la Mesa.

Otro acceso secundario que parte desde la de la Mesa, es la “Calzadina”, que desde el puerto de Marabio se dirige a San Martín de Teverga. Tal y como describimos a continuación presenta a lo largo de casi toda su vía un enlosado en buen estado de conservación. La falta de evidencias cronológicas, no nos permite atribuir ni la construcción ni el paso de esta vía a los siglos romanos. Desconocemos si tan siquiera fuera esta una vía medieval, o pudiera ser incluso moderna, asociada al paso de la ganadería trashumante desde el Alto de Marabio.



6- Vía del Puerto Ventana

Esta calzada tiene una longitud de 70 kilómetros es una vía de montaña por lo desde su entrada en la *Asturia* transmontana, comienza un descenso que alcanza la capital de Lugo de Llanera con 138 metros sobre el nivel del mar, desde 1585 metros en el puerto Ventana. El mayor tramo de descenso se localiza al inicio desde el puerto Ventana hasta Ricabo a 654 metros y a unos 10 kilómetros de distancia. Por tanto, tiene un tramo de marcada pendiente que en algunos puntos supera el 8%. El resto de la ruta se mantiene constante, salvando levemente el desnivel en ascenso que se produce desde Ricabo a Santa Marina, de 1, 85%, y su consecuente descenso hacia Arrojo, con otro pequeño tramo de desnivel marcado que no superaría el 6%. El resto del trayecto posee un desnivel que oscila entre 0, 8- 5, 5% a lo largo de un recorrido que nos conduce al tramo final, que llaneará hasta Lugo de Llanera (en mínimo ascenso desde Udrión 0,45% de pendiente).

Los dos tramos más complejos son el inicial desde el puerto de Ventana hasta Ricabo, donde observamos que la solución técnica ante este problema físico se resuelve bordeando por la cara Noroeste la sierra de Pandemineros, lo cual ante un obstáculo como es el el Pico Huerto del Diablo, simplifica en la medida de las posibilidades el trazado. Aumenta más de 4 kilómetros la longitud de la vía, pero

salva el problema que supondría el ascenso-descenso de un pico a más de 2000 metros de altura. El camino en esos 4 kilómetros traza curvas marcadas justo en el límite del concejo de Teverga y Quirós, el tramo de mayor pendiente de toda la vía.

También observamos como al igual que en la mayor parte de los casos donde si puede evitar accidentes geográficos pronunciados, la vía opta por bordearlos, como es el caso del paso Este por la Oxa de Mixaoros o la cara Oeste de la Sierra del Aramo.

El origen en el puerto de Ventana se ubica próximo al de la Mesa, por lo que muchos autores la atribuyen a fases constructivas romanas que fortalecen con los restos de un puente conservado cerca de Torrebarrio (Rabanal Alonso, 1984: 139, 145). Otros investigadores en cambio los asocian a cronológicas medievales o modernas (Estrada García, 2007c: 438).

El ancho de vía mínimo es de 1,8 metros y el máximo de 4 metros en un tramo puntual en Tene, siendo en general la media del ancho de vía de 2, 5 metros, así que pudo ser un camino de herradura, no apta para el tráfico rodado por su estrechez y fuertes pendientes. Se bifurcaba de la del puerto de la Mesa en Torrebarrio, pudiendo ser un ramal que desahogara el fluido tránsito rodado de la vía de la Mesa y que conducía al centro de la región a la capital de *Lucus Asturum*. No consideramos por tanto que fuera una vía comercial, pues son pocas las minas localizadas en el entorno (por ejp: la Oxa Mixaoros), si bien tenemos claro su fin religioso en la Edad Media. Sabemos que en este período la vía se bautiza como el “Camino de las Reliquias”, siendo entrada a Asturias para visitar la catedral ovetense del Salvador y las reliquias allí conservadas.

Sobre su construcción en el caso de Asturias no tenemos ningún aval que confirme la ingeniería romana, aunque sí ya hemos comentado que en el sector leonés se asocia a su paso un puente de cimentación romano en la zona de Torrebarrio (Rabanal Alonso, 1984: 139, 145). En el área transmontana debemos mencionar el enclave del castro del Picu Llera en Peñames, con visibilidad sobre la vía y donde que además se halló un conjunto de monedas romanas. También el pequeño puente romano de Predroveya, prueba de la ocupación romana y posible

construcción primitiva de la vía. Creemos que la ruta pudo ser acondicionada en siglos medievales y modernos, pavimentando algunos de los tramos con pendiente o cercanos a los ríos (Canal Seco- Pedroveya). Todo el sector central de la vía se asocia a un conjunto de torres y castillos feudales, de los cuales la mayoría poseen visibilidad sobre ésta o se emplazan al pie de la misma.

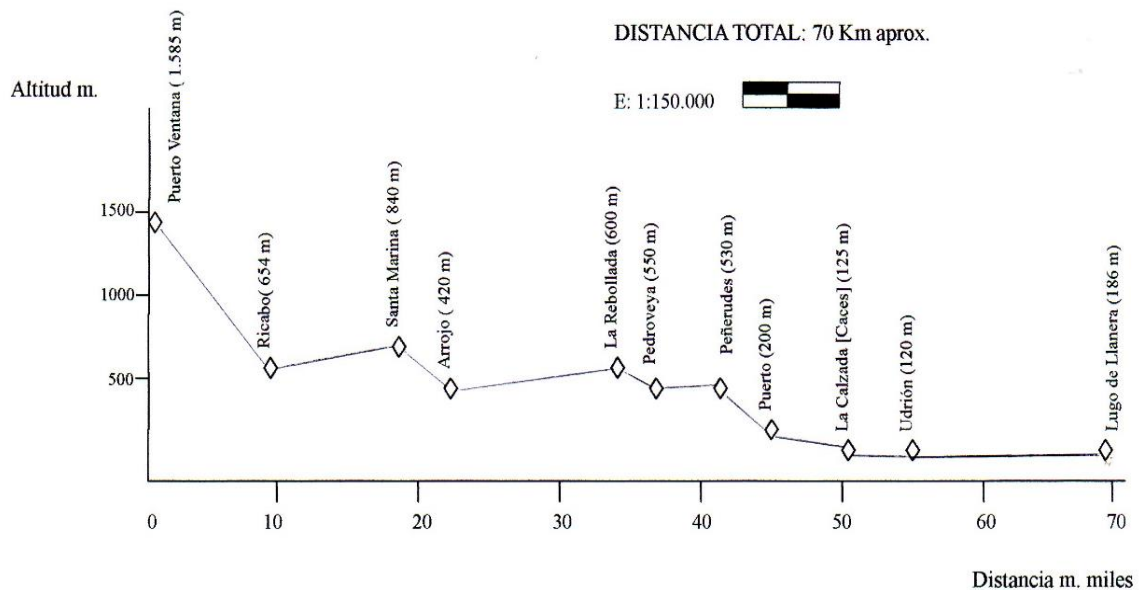
Los yacimientos asociados al primer tramo de la vía son el castro Pico Ronderos y el castro de Ricabo, ambos con visibilidad sobre el camino, el primero cercano a las citadas minas romanas de Oxa Mixaoros, controlaba el cauce de Ricabo, la ladera Norte de la Oxa de Mixaoros y al Este alcanzaba la Sierra del Aramo. El de Ricabo por su parte controlaba parte del cauce del río Ricabo. En el lugar de Bárzana se asocia en la llanura del pueblo una torre también medieval, al Sur de este lugar, creemos la vía cruzaba el puente de Santa Marina de posible cimentación romana, aunque de actual traza medieval. Al Norte en Arrojo el castillo en altura del Alba, fechado en la Baja Edad Media, tenía control sobre todo el territorio circundante junto con la tercera edificación medieval que localizamos en un radio de 5 kilómetros, la torre Bajo- medieval de los Bernaldo de Quirós, en Las Agüeras (también con una excelente posición respecto a la vía). Más al Norte que todas estas construcciones localizamos a pie de ruta la torre (aunque catalogado hasta la fecha como el castro de Castiello de las Llanas) de Tene. En el lugar de Morcín destaca otra construcción Bajo- medieval, emplazada en llanura y próxima a la ruta, la torre de Peñerudes.

De cronología romana asociado al tránsito romano de la ruta es el castro Picu Llera, en Peñanes, al Este del embalse de los Alfilorios, por donde creemos transcurría la vía. Además, este enclave prerromano y con asentamiento romano tal y como lo confirman varias monedas y su similitud con el castro Picu Corona de Manzaneda. Éste último visualizaba todo el trazado de la ruta propuesta que se dirigiría a Soto del Barco. El castro del Pozoval y el Perlín, se suman a la ocupación romana próxima a la ruta y del control viario de la misma desde estos enclaves, a excepción del de Perlín cuya visibilidad se orienta hacia el concejo de Santo Adriano.

En Trubia confluye con el ramal descrito desde la Mesa denominado “Ruta Jovellanista”¹⁸³, hacia Las Regueras, donde confluye con el trayecto ya descrito de la vía de Lugo de Llanera a Lugo.

El único ramal identificado en esta vía es el de Bárzana a Pola de Lena. No comprobamos ninguna evidencia constructiva sobre su trazado. En general es una ruta terrera con un ancho de 2 metros, indicios escasos para atribuirle cronologías romanas. Solamente podemos asociar a su paso el castro de San Juan en Llanuces y el castro de Fresnos en Palaciós, al final de la vía a su llegada a Pola de Lena. En la cercanía de citado castro de San Juan en Llanuces se ha erigido la iglesia de San Juan, de arquitectura románica confirmaría al menos un uso medieval de la ruta, quizá con un fin interurbano de unión de dos núcleos poblacionales.

Fig. 368. Perfil topográfico de la vía del Puerto Ventana



7- Vía de la Carisa

La vía de Carisa fue una vía en su mayor parte terrera es decir de tierra apisonada, sólida para facilitar el paso de carros, pero sin ningún tipo de acondicionamiento extra. Su ancho oscila entre los 2,5 y los 4 metros. Siendo apto

¹⁸³ Referente al tramo final desde Trubia hacia Las Regueras, remitimos al Cap III, pp. 325-332, ramal jovellanista de la vía de la Mesa.

para el tráfico rodado, aunque sus marcadas pendientes del sector inicial montañoso, dificultarían el transporte en ese sector.

No cabe duda de origen romano de esta ruta mencionada en el Anónimo de Rávena, lo cual confirma su uso durante el Imperio (Fernández Ochoa, 1982: 32). Además, en la zona leonesa se reconocen varios tramos del viejo vial romano y en el sector astur al menos dos tramos de los 3 estudiados. Se ha catalogado un miliario anepigráfico de cronología indeterminada, también un ara romana en La Vid y materiales de dicha cronología que podrían avalar los orígenes constructivos romanos de esta ruta (Gutiérrez González, 1985: 102-105; Camino Mayor, 2005a: 265-267). La vía de la Carisa fue una “vía terrena” mejorada en el año 26 a. C. por el general romano *Publio Carisio*, que habría conseguido el control meseteño de los astures con sus tres legiones: La *VI Victrix*, la *VII Gemina* y la *V Alaudae*. En su tramo inicial se han documentado dos campamentos romanos que avalan la presencia de Roma en la construcción y uso de la vía, nos referimos a los ya mencionados campamentos del monte Curriechos y el campamento del Picu Llagüezos (Camino Mayor, 2005a: 53-142; Martín Hernández, Camino Mayor, 2013: 267-276). Respecto al foso de La Cava de distinta composición que los restos del monte Curriechos, se ha atribuido a un sistema indígena. Esta zona se asocia con la cita de L. M. Floro y P. Orosio identificado como el célebre *mons Medullius*, último refugio de los cántabro-astures durante las Guerras Cántabras (29-19 a. C.) (Floro, 2. 33, 54-58).

Se documenta un grupo de tachuelas de *calcei* en la zona, asociadas a la vía de la Carisa. Se ponen en relación con el recinto campamental romano del monte Curriechos. Este elemento es un factor a añadir para sustentar la romanidad de esta vía, ya confirmada por las fuentes antiguas y los diversos campamentos y asentamientos asociados a su paso (Camino Mayor, 2005a: 109-110).

Asociamos el conjunto de tachuelas en relación con últimas investigaciones en este campo. Las prospecciones geomagnéticas de metales han permitido la localización de un conjunto de *clavii caligari*. Estos clavos se encuentran a unos 10-15 centímetros de profundidad conservándose en la capa de rodadura, por lo tanto, procedentes del uso de la vía a lo largo del tiempo (Rodríguez Morales *et al.*, 2012:

147-164). Esta técnica se ha empleado con éxito en otras vías tales como la calzada ibérica de los Malos Pasicos (Rodríguez Morales, Lumbreras Voigt, 2010: 81-107), la calzada medieval de la Vereda Real de Almansa o la calzada de Roma a Cadiz en el lugar de Campo de Montiel (Rodríguez Morales, 2010:3-20).

Queda constatado el tránsito medieval de esta ruta con la construcción de diversos castillos y torres que controlan la vía, así como de varias malaterías (Pola de Lena, Castiello, Villallana, Mieres y Olloniego) hasta Oviedo que crean una cadena a lo largo de la vía de centros de acogimiento a los peregrinos.

El camino analizado desde el campamento del Picu Llagüezos se dirige hacia Memorana, Mieres hasta Lugo de Llanera. Ha de salvar un fuerte desnivel desde los 1583 metros del Collao Propinde hasta descender por debajo de los 400 metros que se encuentra Memorana y los 186 metros sobre el nivel del mar de Lugo de Llanera. El desnivel más marcado es en el primer descenso del cordal montañoso hasta llegar a Campomanes. En este tramo el desnivel medio es de casi un 6% aproximadamente. Por el contrario, la segunda sección de la vía prosigue una bajada suave y constante hasta llegar a Lugo de Llanera. Este segundo tramo de “valle”, posee un desnivel medio de un 0,4% hasta llegar a Lugo de Llanera. Observamos como el primer sector de orografía más abrupta se solventa realizando requiebros en la vía que alargan su longitud, pero facilitan un desnivel menos acentuado que el que resultaría del trazado rectilíneo. Como ocurre en el resto de calzadas de montaña, se opta técnicamente por trazar la ruta bordeando las zonas de mayor relieve. Se observa un trazado serpenteante que bordea el Oeste del Cordal de Carrocedo, es decir rodea para evitar el ascenso y su consiguiente descenso del pico Navadiecho, Pico Boya, el monte Faro o el pico Pedro García, todos por la cara Oeste.

Parece claro que el tramo inicial de la vía se controla por los dos campamentos ya mencionados, el posicionado más al sur el Picu Llagüezos que controla del sector cismontano todo el valle de Bustamores y al Norte posee visibilidad directa con el segundo campamento, el monte Curriechos, controlando todo el tránsito completo de la vía hasta llegar a este lugar. Por su parte el campamento de Curriechos se ubica a mayor altura que el anterior, visualizando la

vía que pasa a sus pies por la cara Oeste, mientras que al Este visualiza la Sierra de Conforcos y al Norte el asentamiento de La Cava. Al Oeste ambos emplazamientos controlaban el cauce del río Pajares.

Hemos propuesto dos trazados desde el Alto de la Carisa: el que se dirige hacia Carabanzo y el que descendía hasta Campomanes. En el de Carabanzo hemos de mencionar el castro de El Bustiello con excelente visibilidad sobre el cauce del río Aller, y que documentó el hallazgo de una moneda de Nerón, lo cual confirmaría la presencia y tránsito de este ramal en época imperial. El ramal de Campomanes, el cual confluía con el planteado a continuación desde el puerto de Pajares, se encuentra con el puente de Campomanes de posible cronología romana. En este trayecto hacia Ujo se ubicó la villa de Memoriana, sobre Vega del Ciego, posible punto de paso y descanso del camino, y emplazado a los pies del mismo e interpretado como una posible mansio mencionada en el Anónimo de Ravena. También al Oeste de Pola de Lena, destaca el castro que en la localidad de Tiós se denominó como el castro del Curucho, con una estratégica visibilidad del valle del Huerna y el Lena.

Podría plantearse una incursión desde el puerto Pajares o quizá La Cubilla, pues por aquí se proporcionaba un descenso más rápido y menos complicado (Morán Bardón, 1925: 27; Camino Mayor, 2005a: 148-149). Para el sector astur no disponemos de elementos romanos que avalen su fase constructiva, pero en el sector cismontano debemos citar vestigios viarios en el paso del puerto ya en el área Sur.

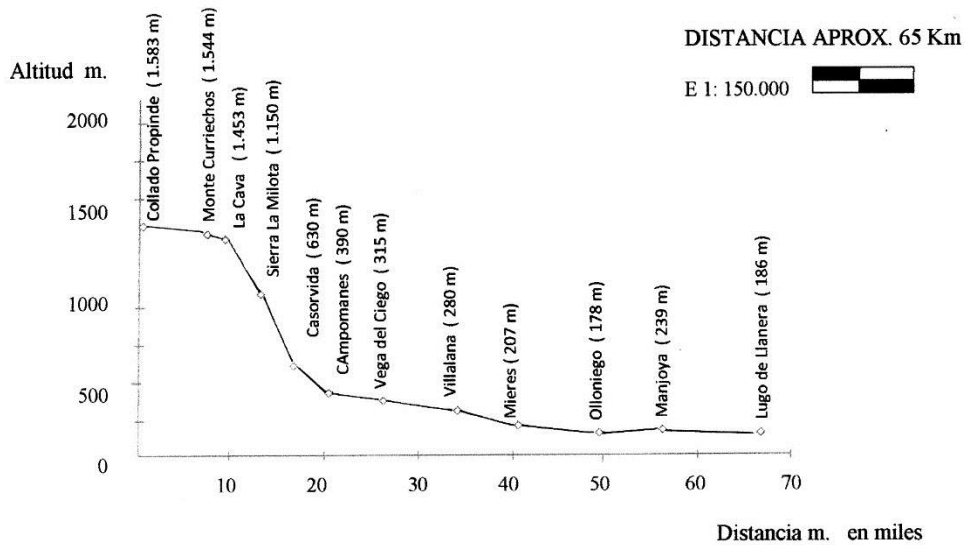
El castro de Villallana se emplazó al Sur de Ujo sobre un espolón a los pies de la vía permitiendo el control de todo el cauce del Caudal. Además, en este lugar también se erigió siglos después el castillo de Villallana, fortificación de la Plena - Alta Edad Media que sustituiría el primitivo castro, en cuanto a control y visibilidad en la zona.

En el sector central de la vía destaca el propio enclave de Ujo, interpretado como un posible *vicus viarii* donde confluyen varios accesos viarios de la vía de la Carisa con la proveniente del puerto de San Isidro. Citar también la rica colección de epígrafes romanos hallados aquí, hace plantearse la relevancia de este enclave como posible *vicus viarii* (Fernández Ochoa, 2009: 132).

En este sector hemos de mencionar por su emplazamiento próximo a la vía el castro de Lladredo, la torre de Requejada, la de Sorrodiles o el castro torre- Pico Pumardongo, así como el castillo de Tudela que controlaba el paso de la vía cuando debía de cruzar por el famoso puente de Olloniego (emplazado a los pies de la torre y palacio de los Quirós). El castro la Corona en Manzaneda por su parte controlaba el tramo de la vía desde Olloniego a Manzaneda, donde confluía con la que del Nalón se adentraba por el concejo de Pola de Siero hacia esta zona de Manzaneda. Poseía visibilidad sobre todo el cauce del Nalón y al Norte la zona de La Corredoria y falda del Naranco. A este tramo final de la vía también se asocia el control visual del castro de Llagú.

Respecto a los ramales conectados con la vía principal de la Carisa en el entorno de Mieres, hemos de indicar que parecen caminos locales de cortas distancias (entre 2 y 8 kilómetros) cuyo fin era conectar localidades de la zona. El ramal del Biaña al Pico Lagos por ejemplo, conserva restos de enlosado montado horizontalmente y no en chapa cuña, como es típico del modelo medieval, en un sector que alcanza el 8% de desnivel, aunque se asocia al trazado la torre de Biaña fechada en 1565. Restos de enlosado en chapa cuña se localizan en el ramal a Urbiés, al cual se asocia la ermita medieval de Santa Olaya y el enclave que visualizaba este sector del collado de La Llana en el Rebuyu, junto con el hallazgo de un grupo de tumbas medievales en San Justo. Estos indicios avalarían un marcado tránsito y uso de esta vía sin evidencias romanas. Creemos que todos los ramales incluido el Camino Real a Villaestremeri y el del Alto el Padrún, serían nexos de poblamientos medievales, no documentados en cronologías anteriores, y por tanto los restos pavimentados, escasos, pero en buen estado, han de asociarse al paso de vecinos por la zona y posibles acondicionamientos en tiempos modernos, dado que aún hoy día esos caminos son transitados.

Fig. 369. Perfil de la Vía de la Carisa



8- Vía del Puerto de San Isidro, Vegarada y Piedrafita

La vía de San Isidro a lo largo de sus 44 kilómetros muestra cuatro sectores atribuibles a fases romanas. Queda constatado al menos el uso de esta vía como una ruta romana con posible actividad en centurias imperiales. Lo avalan el gran número de castros edificadas en espolones sobre la propia calzada, con un control directo sobre su paso, así como los hallazgos de dos tesorillos de cronología imperial. Asociando este tramo al sector leonés proveniente según la vía I del Itinerario de Antonino a la altura de Lancia. Se confirmaría por lo tanto su trazado romano al ser mencionada además en las fuentes históricas y conservar restos del viejo camino de atribución romana además de en el sector asturiano, en la zona leonesa de Isoba (Rabanal Alonso, 1988: 34). Sería por tanto una de las vías principales de la región que conectaba con el sector central de Ujo, eje de comunicaciones del sector Centro-Sur.

El ancho de la vía oscila entre los 1,8 metros y los 3 metros. Creemos que era un camino de herradura especialmente estrecho en el sector inicial del paso de montaña, que añadido a las bruscas pendientes dificultaba el transporte. El sector inicial del puerto conserva restos de su estructura con marcados contrafuertes, en una vía que observamos quedaba impracticable en los meses de invierno. No

conservamos en esta zona de montaña ningún enlosado, mientras que sí se conservan en los accesos por el puerto de Vegarada y Piedrafita.

Los dos pasos desde el puerto de Vegarada y puerto de Piedrafita van a confluir a esta ruta principal, donde se mantienen buenos tramos de su primitiva construcción en ambos puertos. El mejor tramo conservado es el que del puerto de Vegarada se dirige por Foces del Pino. Este camino muestra características constructivas romanas, como son el posible pavimento para ayudar a frenar la brusca pendiente y la construcción de contrafuertes en el lateral de la vía que circula anexo al río, además del puente del Pasareu de posible traza romana. Lo que sí parece claro es que esta vía sufre modificaciones posteriores, que se observa muy bien en los 800 metros antes de llegar al mencionado puente, donde localizamos unas piedras a lo largo de 500 metros que forman el pavimento unidas con cemento entre sí, talladas todas iguales. En cambio, en el sector posterior y anterior que son piedras toscas, aunque similar tamaño. M. A. Rabanal Alonso menciona el trazado leonés con restos de empedrado que conducen a Vegarada atribuidos a técnicas de ingeniería romana (Rabanal Alonso, 1988: 185-188).

La calzada de Piedrafita también conserva un tramo empedrado, aunque en peor estado que el acceso de Vegarada tiene características constructivas de similar traza, ambos ramales podrían por tanto tener la misma cronología, quizá de construcción romana, aunque como indicamos sometidas a posteriores acondicionamientos. Creemos que en los siglos medievales tendría un posible uso militar y tenemos constancia del tránsito de esta ruta en el Medievo y de la existencia de una venta en el puerto de Vegarada, así como en La Brañuela del hospital de peregrinos fundado en el siglo XII (Uría Rúa, 1940: 38).

El tránsito desde el puerto de San Isidro sería denominado siglos después el “Camino Francés”, empleado para dirigir al peregrino a San Salvador en Oviedo y posteriormente a Santiago. Del mismo modo fue transitado por los arrieros que transportaban mercancías a Rioseco, Villalón, Villamañán o el mismo León. En los últimos tiempos ha vuelto a ser una vía de tránsito colonizada en muchos tramos por la moderna carretera de principios del siglo XX.

El descenso en esta ruta es constante excepto en el tramo de Cuevas a El Pino, donde muestra un ligero ascenso. El resto de la ruta es un continuo descenso donde la mayor brusquedad se aprecia en el inicio con una pendiente que alcanza un 8,5%, para el tramo del puerto de San Isidro hasta Cuevas, es decir el tramo inicial propio de montaña, sector donde indicamos se conservan varios calzados en la vía. El resto de la calzada prosigue como indicamos en continuado descenso de 1,3-1,5 %.

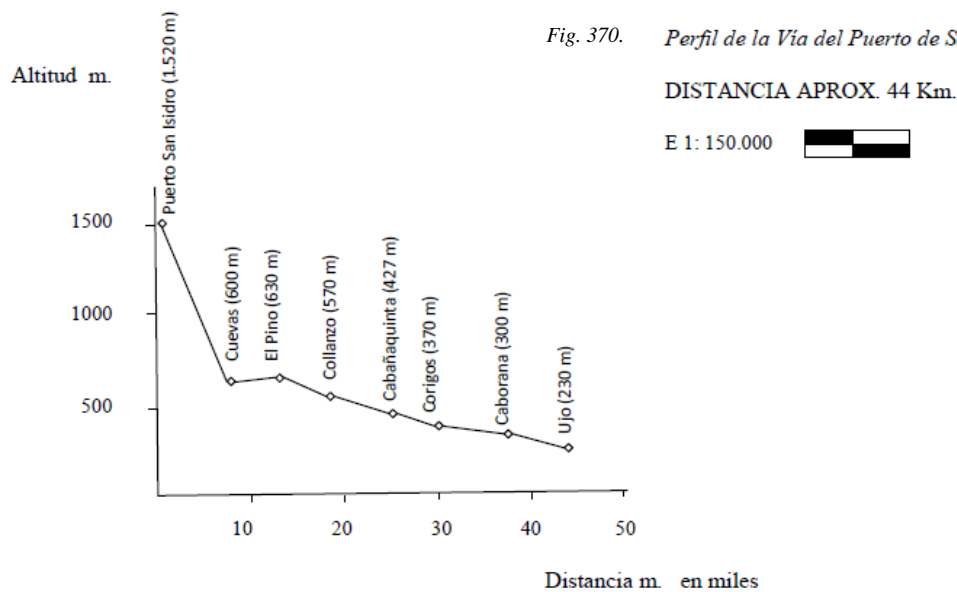
El ramal desde Pelúgano a Pola de Laviana no conserva ningún elemento romano constructivo que confirme que este ramal ha de ser romano y no posterior. Si bien se le asocian el puente de Tolivia y el de Villoria de traza medievales. Por lo que su cronología respecta, a falta de nuevas evidencias podría ser asociada a una ruta diseñada en la Edad Media y desconocemos si en siglos antes pudiera o no haber existido (Valdéz Gutiérrez, 1923).

El ramal del puerto de San Isidro a Felguerina y La Infiesta es conocido a través de las fuentes medievales como la Senda de Wamba, en honor al monarca visigodo, que transitó con fines militares. Es por ello que se ha atribuido a cronologías medievales, descartando que pudiera ser una ruta romana. Realmente no tenemos constancia de que Roma la hubiera construido ni tampoco transitado (Polledo Arias, 2003: 65-78).

La visibilidad de la vía una vez desciende del puerto de San Isidro recaía en el castro de los Castiellos en Felechosa, con control del cauce del río San Isidro. En el cercano lugar de Pino se emplazó el castro Los Castiechos, donde se halló un tesoriño romano. Este lugar posee una posición estratégica sobre el espolón que controla el valle del río Aller y sus vegas fluviales desde Collanzo a Malmedián. El castro Les Mueles posee una posición similar al citado castro los Castiechos pero emplazado al Oeste de este lugar. Desde Collanzo donde ya se han unificado los ramales de los tres puertos, la vía hacia Ujo es vigilada por el castro de Entrepeñas, el castro Felguera, el Picu Rondero, castro el Peral, castro Pico Moros y en Moreda controlando la vía a su paso por esta localidad el castro Questru y el castro de Villanueva. En el sector final se emplazó el castro de El Castiello en Bustiello en el

sector cercano a Ujo, controlado el paso del río Aller y a sus espaldas la calzada de la Carisa por su ramal a Carabanzo. Se constata su ocupación romana gracias al hallazgo de un tesorillo fechado en el siglo I d. C.

Por otro lado, localizamos varias torres medievales emplazadas a los pies de la vía, y que creemos controlaban la ruta a su paso. Para el tramo del puerto de Piedrafita localizamos la torre Río-Aller, y en el caso del ramal principal desde el puerto de San Isidro hasta Ujo, debemos mencionar la torre de Pico, en la Casona de la Torre, la torre de Serrapio y la torre de Santa Ana, todas ellas en llanura cerca de la vía. Además, en Serrapio se documenta también un hospital de peregrinos. Respecto a la torre de Pelúgano poseería doble actividad de control, pues por un lado visualizaba la calzada principal del puerto de San Isidro a Ujo, y por otro lado el eje que desde Pelúgano partía hacia Pola de Laviana.



9- Vía del Puerto de Tarna

La vía del Nalón era la ruta que desde el puerto de Tarna, imitaba el cauce del río Nalón hasta dirigirnos a la capital transmontana de *Lucus Asturum*. En general la calzada se forma por una pista terrera de entre 1,5 y 3 metros. A lo largo de los 80 kilómetros de distancia que existe hasta Lugo de Llanera, solamente se conservan empedrados unos 6,5 kilómetros, por lo que dadas sus características y anchura parecía una ruta de herradura. La amplitud del ancho de vía que observamos puede

venir asociada a las diversas actuaciones que hemos documentado, considerando la propia vía romana (analizada en tres sectores), como una ruta de ancho estrecho y siendo los caminos más amplios acondicionamientos medievales o modernos (8 sectores analizados). La posibilidad del vial de Tarna como creación romana es considerada como segura por M. A. Rabanal Alonso y por C. Fernández Ochoa. Prolongando el trazado de la vía a tierras leonesas se conservan varios puentes de clara factura romana que se asocian por tanto al trazado viario: el puente de Torteros (Rabanal Alonso, 1984: 141), además de los de Entralgo y en Lorio (Fernández Ochoa. 1982: 53). En su contra para otros autores el tramo de Rioseco a Anzo, a nuestro juicio de composición romana, parece tener una factura que no responde a la construcción romana (Sierra Piedra, Díaz Nosty, 1999b: fig. 2). Es claro un segundo uso de la vía en siglos medievales, corroborado por el emplazamiento de varias torres y fortificaciones emplazadas próximas a la ruta y otras en altura con visibilidad sobre ésta, que mencionamos en las páginas siguientes. De este modo se establece la importancia de este camino en época medieval, frente a la ausencia de evidencias de ocupación en época romana en la cuenca alta del Nalón (Menéndez y Sánchez, 2007a: 484-485). Bien es cierto que desde el puerto de Tarna hasta el lugar de Veneros no localizamos ningún castro o asentamiento romano asociado a la propia vía y por el contrario si se emplazan dos construcciones medievales como son los castillos de Xerru Castiello y Escobio las Torres.

El primer tramo de esta ruta, al igual que ocurre con la mayoría de las rutas de montaña descritas en el caso asturiano sufre un desnivel de un 6,5% para su tramo inicial hasta Sobrecastiello, donde se salva unos 890 metros en menos de 14 kilómetros. El resto de trazado muestra un perfil suave de un desnivel de entre un 1 y un 2 %. La ruta se mantiene en un descenso leve y constante, lo cual hace bastante llevadero su andadura. Solamente observamos un ligero ascenso en el concejo de Siero en el lugar de La Paranzana, a 422 metros de altura y posteriormente en La Manjosa, hasta llegar ya a Lugo de Llanera a 186 metros sobre el nivel del mar y a unos 80 kilómetros del puerto de Tarna. El primer tramo de mayor pendiente hasta Escobio las Torres es menos marcado que el que observamos en otras vías de montaña, aunque se acentúa desde este lugar a Sobrecastiello. Es en este tramo donde

la vía serpentea suavizando la pendiente y optando por ensanchar ligeramente las curvas.

Respecto a la asociación del poblamiento y control viario de la ruta, el primer castro que localizamos de esta ruta que se adentra por el puerto de Tarna, es de Pico los Castiellos, en el lugar de Veneros. Este poblado fortificado goza de un emplazamiento inmejorable pues se enclava en el pico de los Castiellos, que junto con la Peña Curugeta. Constituyen el cierre por el Oeste de la vega de Campo Caso, obligando al Nalón a encajonarse curso abajo hasta llegar al embalse de Tanes. Destaca en el sector central el castro del Español, el cual posee visibilidad absoluta sobre los Picos de Europa, la cordillera Cantábrica, el monte Naranco y el cordal de Nava, junto con el cercano castro Peñas Altas. Posee una visibilidad absoluta sobre el valle del Nalón y cordal de Langreo. Destaca por su ubicación estratégica sobre esta calzada el castro de la Cogolla en la Corca, controlando citado el cordal de Langreo y parte del de Siero y con visibilidad directa con el castro Castiello de Langreo y la vega de Siero; el cual a su vez también controlaba el sector de ruta que quedaba a sus pies. Continuando dirección Oeste localizamos el castro La Rebollada con vigilancia sobre Mieres, Santa Bárbara y Poladura. Los dos últimos castros que localizamos en la zona de Langreo además del ya mencionado Castiello de Langreo, son el castro Pico Castiello con visibilidad de casi todo el valle del Nalón y el castro del Castiello de Riorda, que además de visualizar el valle del Nalón, también lo hacía sobre la Vega de la Riorda.

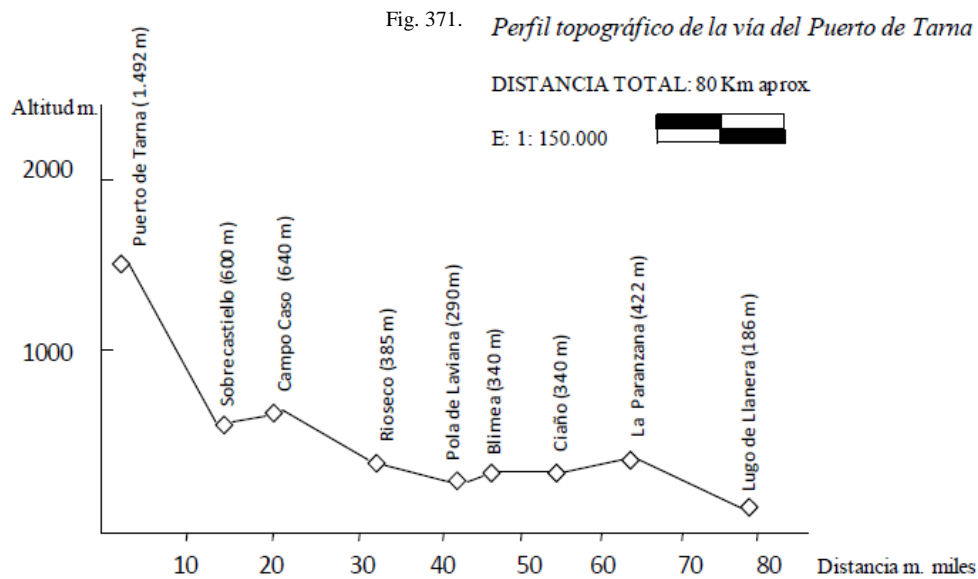
Sobre del tránsito de esta ruta en el medievo hemos localizado varias torres y castillos que jalonaban la vía controlando el paso de la misma. En el tramo inicial de montaña localizamos dos emplazamientos fortificados, el castillo de Escobio las Torres, con visibilidad plena sobre la Sierra de Fuentes y el cauce del Nalón (excepto por su cara Norte) y también el Xerru Castiello sobre el caudal del Nalón. Posteriormente en el lugar de Campo Caso se localizan varias torres medievales hoy día arrasadas como son la de El Campo, la de Los Cobos, la Casa de la Torre u otra desaparecida al Norte, la torre de Orlé. El “torrexón” de Villamorrey en la orilla contraria del tránsito de la ruta por la orilla Norte del Nalón, visualizaba parte de la ruta, dirección a El Condado, donde se conserva una torre de llanura, emplazada a los

pies de la vía y de cronología Bajo- medieval. Ésta fue punto de control de la foz de Comiyera, que servía de acceso entre los concejos de Sobrescobio y Laviana (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 507). En Blimea se conserva una torre de control, cerca de la cual, en la Casería de Lay, se levantan los restos del castillo de Camposagrado. La visibilidad es perfecta para controlar la ruta romano- medieval de Tarna. Alejada de la ruta se localizaba la torre Pico Cuervo, que al emplazarse en altura controlaba el valle de Sotrondio, Laviana, Langreo y Mieres. En la zona de Cavite se emplazó el castro- torre La Campeta de cronología imprecisa y dudosa interpretación de su hábitat (Fanjul Peraza.2004: 162), con vigilancia de la costa de Gijón, del puerto de Tarna y la sierra del Araño. En Ciaño se emplaza la torre de la Quintana, en este caso a pie de la propia vía.

El Camino Real de Campo Caso a Infiesto parece que tuvo una función de comunicación de dos núcleos de población relevantes como fueron Campo Caso e Infiesto, con una posible salida hacia la costa en Villaviciosa (Sánchez Piñán, Canga Meana, 2009: 107-109). Parece que fue un camino de arrieros y viajeros (Armayer González, 1963: 72). Creemos que se trataba de una vía medieval a la cual se asocia la torre emplazada a los pies de la vía de Orlé y la malatería del Moñu, discurriendo por el ramal Norte de la Sierra del Sellón. En el Noroeste se identifican los restos pavimentados en La Marea, que junto con los de Llagú Ovia, no arrojan mucha información acerca de su posible construcción, siendo factible que esta ruta se construyera posiblemente en siglos medievales, asociada a las construcciones medievales. A estas hay que añadir la iglesia de 1385 de San Lorenzo de Sellón, la casería-venta de Les Campes o el hospital de La Llinar (Menéndez Granda, Sánchez Hidalgo, 2007: 485).

En el sector de Blimea se asocian varios ramales con cronologías medievales y un uso local, y, que no pertenecen al trazado principal Este- Oeste, sino que comunican zonas cercanas donde localizamos nuevos puntos de población. Es el caso del camino al Norte del Nalón desde San Roque a la Tejera nace un ramal dirección Norte, al que se le asocia a los epígrafes medievales ya citados como con la torre Bajo- medieval de La Cabezada y el hallazgo de unas tumbas también de cronología medieval (López Blanco, 1984b). Otro ramal empedrado es el de San Martín del Rey

Aurelio a Baraosa. Si tenemos en cuenta que la iglesia tiene restos románicos y las citas alto-medievales hablan de Baraosa, quizá este camino pudiera remontarse a fases Tardo- antiguas. Existe otro acceso enlosado de San Frechoso a Sampredo, al Norte de San Martín, que enlaza con el denominado Camino de la Espesura al que se accede desde Santa Bárbara, controlado por la torre Pico Cuervo.



Estos tramos muestran características que no parecen romanas, por lo que algunos autores ponen en duda la posibilidad de la construcción por parte de Roma de la propia calzada (Sierra Piedra, Díaz Nosty, 1999b: 331-332), a lo que se le sumaría la documentación de ciertas torres de vigilancia medievales (Menéndez Granda, Sánchez Hidalgo, 2007: 484-485). Por el contrario existen otros valores a juzgar a favor de la ingeniería romana tales como el puente de Torteros (Rabanal Alonso, 1984: 141), Entralgo o Lorio (Fernández Ochoa, 1982: 53), el sector de descenso del puerto con muros de mampostería en la zona de La Tintera, o el tramo de Los Infiernos que consideramos romano, discrepando con los citados autores B. Sierra Piedra o G. Díaz Nosty, al igual que creemos que aunque con claras modificaciones posteriores, esta ruta tuvo orígenes constructivos romanos.

10- Vía de los Picos de Europa

Toda la zona de los Picos de Europa se asocia con el monte *Vindio*, citado por C. Ptolomeo en la “Geografía” del siglo II d. C. Son varios factores lo que puedan dar pie a relacionar el monte Vindio con los Picos de Europa y toda la asociación viaria existente en su entorno; puesto en relación por tanto con la pericia constructiva romana. En función de su perfil, construcción y anchura (mínima de 1,8 metros y máxima de 3 metros), creemos que se ha de asociar a una vía militar de herradura, ligada posiblemente al período de las Guerras Cántabras. Posteriormente pudo re-articular el territorio destinándose su tránsito a la introducción de recursos de montaña en la red de distribución imperial.

Queda constancia de que los romanos la acondicionaron con fines militares de conquista en el final de las Guerras Cántabras (Martínez Pereda, 1989: 15-66). J. Delgado Úbeda estudia a principios del siglo XX esta ruta, atribuyéndole un origen romano en función de su localización en el escenario de las Guerras Cántabras y la relación de la explotación de minerales de Portudela (Delgado Úbeda, 1922: 32-35).

En lo referente al perfil de su trazado no es de fácil andadura. El diseño más complicado al que se enfrentaron los romanos fue el tramo inicial de montaña hasta descender a Arenas de Cabrales. El primer sub-tramo es cómodo con un desnivel prudente que no supera el 3%, hasta llegar a Sotres, es a partir de este punto donde se acentúa el descenso a Tielve hasta en un 3,8%. Posiblemente si la ruta no llegara a las cercanías de Tielve su desnivel sería algo más suave. De nuevo un ascenso hacia la Majada del Tornín donde se documenta el desnivel más marcado alcanzando el 7 % hasta Arenas de Cabrales. Coincide este sector con el tramo mejor conservado de la ruta de la Senda de Corao, posiblemente así acondicionada para frenar este duro tramo, cuyo desnivel además de con un *pavimentum*, se soluciona técnicamente con marcadas curvas que frenan el propio camino. La vía posee la mayoría de los tramos sin empedrar y sin asfaltar, así pues, podría conservar gran parte del posible suelo terrero de sus orígenes, lo cual es muy difícil de probar sin una intervención arqueológica.

Desde el lugar de Arenas de Cabrales se muestra esta vía con una andadura más cómoda donde transitaremos a una cota intermedia de entre los 100 y los 400 metros de altura a lo largo de más de 100 kilómetros que distan hasta Lugo de Llanera. El tramo inicial, dada su composición, perfil y anchura, no responde a las características de una ruta apta para el tráfico rodado.

Desafortunadamente a medida que la vía abandona los pasos de montaña y se aproxima a los actuales pueblos que se han asentado a lo largo de la ruta, su arcaico diseño va desapareciendo, causa de la modernización de las carreteras de la zona. A partir del concejo de Nava, el estudio de la vía se complica dada la falta de restos arqueológicos de la propia vía y los tramos que localizamos bajo el asfalto a partir de Tornín en el concejo de Onís.

En esta ruta abundan los puentes de cronologías romanas o alto- medievales asociados al paso de la calzada por el concejo de Cabrales, Onís, Parres, Nava y Siero. La mayoría son de traza medieval o moderna, aunque si bien es cierto que algunos pueden haber sido remodelados sobre cimientos romanos. Confirman al menos el tránsito de esta vía se mantiene con el paso de los siglos, junto con los nuevos núcleos de población que se asientan próximos, influidos por el propio trazado de la vía. También es relevante el hallazgo de numerosas estelas funerarias de cronologías romanas halladas en el concejo de Cangas de Onís y puestas en relación con la vía, pues circulaba por puntos próximos a cada uno de los hallazgos¹⁸⁴. Cangas de Onís se erige como un eje de comunicaciones en la antigüedad, hacia el Occidente se traza la vía que describimos de *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera) a Picos de Europa y *Portus Victoriae* (Santander), del Sur provenía la ruta de Sajambre es decir la vía del Arcenorio y al Norte partía hacia la costa a Llanes.

En el lugar de Ceceda debemos mencionar el hallazgo de unas monedas romanas localizadas en el mismo puente de Raicéu, otro aval de la presencia romana en la zona. Lo mismo ocurre en el puente de Colloto, en el concejo de Oviedo, donde

¹⁸⁴ Referente a las estelas funerarias de Cangas de Onís, remitimos al Cap. III, pp. 537-538, vía de los Picos de Europa.

se halló un tesoro de monedas de los siglos IV - V d. C., formado por ocho bronceos romanos (Menéndez Blanco, 2000: 293-306).

A lo largo de la vía identificamos tres sectores de posible estructura romana y dos más con actuaciones posteriores medievales o modernas. Así mismo gran número de asentamientos prerromanos y romanos, junto con fortificaciones medievales que jalonan y observan el paso de la vía. Hemos localizado mayor número de fortificaciones medievales que antiguas. Al igual que hoy día se conservan la mayoría de los puentes de la vía con actuaciones medievales y modernas. Hasta Nava no relacionamos un asentamiento prerromano o romano directamente con el tránsito de la vía principal (aunque sí de sus ramales). En esta área nos referimos a la Corona del castro en La Encrucijada que posee una situación que le confiere gran visibilidad, controlando gran espacio de los concejos de Cabranes, Nava y Piloña, pese a no estar enclavado en primera línea del trazado viario.

No localizamos ningún asentamiento prerromano hasta llegar a Corao en el castro prerromano y romano de La Cavada, asociado a la ruta. En Piloña en el lugar del castro Picu Viyao, recientes estudios lo interpretan como un campamento romano. Ello confirmaría la interpretación de esta vía como una ruta militar romana (González Álvarez *et al.*, 2011a: 255-324). No demasiado lejos localizamos el castro de Argandenes, también asociado al control de la vía. El castro de la Cogolla de Cesa cerca de Polanava, goza de gran visibilidad hacia el Suevo y los Picos de Europa. Éste se relaciona con una concentración de castros catalogada en su entorno del castro de la Forcá en Viobes, el Picu Castro en La Casa Nueva y la Coroña del Castro en el límite con Cabranes. Es al Sur de Argüelles en Fozana es donde se ha identificado el castro de El Castiello, asociado a la línea de comunicación natural, siguiendo la línea de castros de Picu la Torre, el Cotu la Pila y finalmente, el Castiello. Últimos estudios asocian este enclave a un primer recinto fortificado en altura asociado con centurias tardo antiguas y no a un poblado prerromano (Menéndez Bueyes *et al.*, en imprenta). En Paredes, Lugones se localiza una villa, que dada su posición estratégica poseía fácil acceso a esta ruta, así como a la que iba de Lugo de Llanera a Lugones.

En el caso del período medieval, en el lugar de Arenas de Cabrales y en Jaces, localizamos dos torreones de cronología Bajo – medieval emplazados a los pies de la propia ruta. Respecto a la fortificación de Peña Alba, a la salida de Poo, a vigilaba todo el valle del Casaño. Se ha emplazado el castro del Tárano de Asiego, recientemente interpretado como una torre medieval que desde su posición controlaba el valle del Casaño. La torre en altura de Camarmeña controlaría el inicio de Poncebos al camino de Bulnes y Sotres. La torre de Puertas, por el contrario, al abrigo de la zona alta de Collanau, poseía una visibilidad reducida del entorno. El Castillo de Corao se asocia al paso medieval de la vía con el control del territorio que florece desde a partir del siglo VIII (García Álvarez-Busto, Muñiz López, 2010: 384-386), sobre lo que se interpretó como un posible *vicus viarii* romano asociado con la *civitas Vadinia* mencionada por C. Ptolomeo (Ptolomeo, 2:6,50; Requejo Pagés. Gutiérrez González, 2009: 173-174; Sastre Prats, 2002: 82-83). Existe un vacío del control medieval desde el citado lugar de Corao hasta llegar a la torre de Sierra y Pruneda, cerca del citado castro de la Corona del Castro. La torre de Fuensanta y la de la Ferrería quedan desplazadas del camino principal pero bastante cercanas. También en Tresali se cataloga una torre y el castillo de Sales controlaba este sector de vía cercano a Polanava y Nava. Este elenco de construcciones viarias se completa con un conjunto de castillos y torres concentrados en el sector de la vía a su paso por el concejo de Nava y Piloña que ponen en relevancia la configuración de la Puebla de Nava en el siglo XIII.

No conocemos la antigüedad de la conocida Senda de Frasinelli. Las escasas piedras que se localizan a lo largo de la ruta, no responden a la cuestión cronológica de su construcción. Parte desde Abamia, donde se catalogaron estelas funerarias romanas y una ocupación anterior al siglo X. Localizamos una fortificación en la Porra de la Portiella, asociada a esta ruta que comunicaría la zona con los Lagos de Covadonga. Esta ruta se mantiene original, aunque su estado de conservación va a peor con el paso del tiempo. No obstante, podemos indicar que se conserva *in situ* algún resto de lo que pudo ser una antigua calzada empedrada. Piedras sueltas de tamaño pequeño en un ancho de 2 metros.

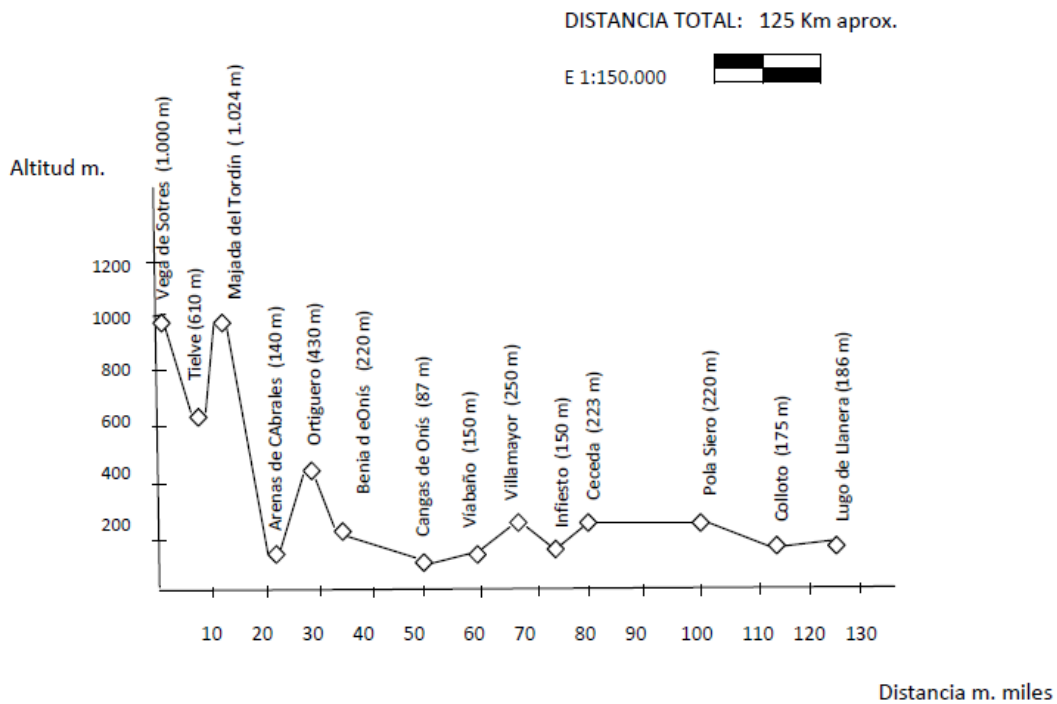
El Camino del Rey desde Ortiguero a La Molina y Vega del Comeya conserva un tramo empedrado, de menos de un metro en el sector al que se asocia el puente de Pompedro de posible factura romana. Es necesario realizar un estudio del perfil de la vía para poder determinar con exactitud su cronología. Se desconoce cuál era el fin de este de este ramal, posiblemente fuera un uso comercial relacionado con las minas de cobre de esta zona: Hoyos de Alda o Delfina y El Milagro, pero también podría conectar con el camino que partía de Culiembro o atravesar la garganta del río Casaño hacia la Vega de Comeya. Para saberlo en profundidad se necesita realizar un difícil estudio, debido a la falta de información escrita y de campo.

El ramal del puerto de Ventaniella o vía Vadiniense (asociada a hallazgos de epígrafes romanos de estas tribus en el sector transmontano y cismontano), son la única prueba de la presencia romana a lo largo de esta vía, junto con algún resto constructivo en el sector leonés de traza medieval o moderna (Martino García, 1998-1999: 253-257), es por tanto muy arriesgado el plantear la construcción de la vía cronologías romanas.

La senda del Arcenorio o Sella es posiblemente fuera una vía medieval que documentamos a partir del siglo X con el nombre de vía Salínica. Los restos hallados en el sector de la Vuelta las Texucas muestran características constructivas romanas, pero es un ejemplo escaso para analizar en profundidad la vía. Además, contamos con fuentes que informa de una remodelación y acondicionamiento de la vía en el año 1655 gracias a la donación testamentaria de Pedro Díaz Oseja “arcediano”. No se descarta que pudiera haber sido una vía romana donde a su paso por Ponga se han catalogado varias estelas funerarias, que al menos avalarían la presencia de Roma en la zona. Destacan los fuertes desniveles de sus rampas que alcanzan el 5 % en algunos tramos, con continuos pasos de montaña que ascienden y descienden y que lo convierten en una ruta no apta para vehículos arrastrados por bestias de tiro (Martino García, 1998-1999: 260).

El ramal a Bulnes conserva la mayor parte de la ruta empedrada. Posiblemente acondicionada para salvar la fuerte pendiente que supone el ascenso Bulnes de un 4,5 %. Controlando el ramal de Bulnes localizamos la torre del Castillo de Bulnes, con una posición estratégica sobre la misma. De cronología romana solamente podemos asociar el hallazgo de gran bronce de Marco Aurelio y una punta de lanza presumiblemente de época romana que se halla en manos de un particular (Avello Álvarez, 1991: 119). El puente de la Jaya también tiene rasgos medievales. Posiblemente este ramal es por tanto un trazado medieval cuyas primeras referencias las tenemos en el siglo IX en le Cartulario de Liébana. La antigüedad de la ruta del camino de Bulnes, se acredita por la propia de los núcleos de poblamiento documentado en el medievo.

Fig. 372. Perfil topográfico de la vía de los Picos de Europa



11- Vía de la Costa

La Vía de la Costa es la más larga de todas las calzadas analizadas en este trabajo. Recorre de Este a Oeste la provincia asturiana siempre por el margen costero de la misma en aproximadamente unos 250 kilómetros. Esta ruta debe salvar diversos ríos, rías y arroyo que desembocan en el Cantábrico, lo que

confirma que el terreno sobre el que se abre este camino es húmedo dada la cercanía del mar a lo largo de toda la ruta. Se forma por tanto de diversos puentes, hoy día algunos ya muy reformados y otros de posible origen romano tales como el puente de Aguamía, puente de Porciles o puente de Vega.

Esta ruta se pone en relación con la afamada vía de *Agripa* que lleva el nombre del cuñado de *Octavio*, quien se le atribuye a descripción inicial de su trazado. En *Hispania* recorría toda la costa desde Irún hasta tierras asturianas para llegar hasta la capital de *Lucus Augusti* ya en tierras gallegas (Iglesias Gil, Muñíz Castro, 1992: 28). Se constata la presencia de la *Legio IV Macedónica* (tras las Guerras Cántabras) establecida en Selorio, La Griega y La Espasa (Adán Álvarez, Cid López, 1997: 257-297).

El ancho medio es de 2,5 metros y observamos que en el sector occidental de la vía desde Cudillero ensancha la media a los 3,5 metros, localizando un tramo puntual en Villaoril de 4,5 metros. Por el contrario, en el sector más oriental la media del ancho viario es de 2 metros, localizando un tramo más estrecho en Arroes de 1,5 metros. Parece a simple vista que la vía en el sector oriental es más estrecha y va ensanchándose a medida que se adentra en los territorios del Eo-Navia, coincidiendo con el sector de la vía donde más hallazgos arqueológicos romanos hemos podido asociar a la vía.

Más del 80% de esta ruta primitiva se ha convertido en una carretera local costera conservándose escasos tramos posiblemente originales. El 20% restantes se forma por sendas de tierra compacta, siendo realmente escasos los tramos que presentan algún tipo de acondicionamiento viario, es decir cajas que delimiten el camino, enlosado, algún tipo de firme seleccionado específicamente para el camino, etc....

En general el ancho de esta vía se ha conservado a lo largo de todo el territorio y se localizan tramos muy puntuales, que conservan lo que se ha asociado a las cajas viarias. Desafortunadamente más del 85% de la vía hubo de estar compuesta por un firme terrero, lo cual dificulta su posible clasificación, así como asociación a la vía a analizar. Observamos como la vía ha sufrido modificaciones

durante la Edad Media, confirmadas por los numerosos establecimientos asociados al peregrinaje y tramos viarios que hemos asociado a esas fases (8 de los 13 analizados para esta calzada), y, como en fechas recientes el vehículo a motor ha provocado que casi la mitad de la vía. En especial los tramos más cercanos a núcleos de población, han sufrido el hormigonado siendo convertidos los que creemos antiguos caminos en pistas o en carreteras (N-634 y AS-346), limitándose en algunos casos la reforma a un ligero ensanchamiento de la caja y cambio del firme. Lo mismo ocurre con los puentes asociados a la vía, pues muy pocos podríamos clasificarlos con total seguridad como romanos, habiendo sufrido la mayoría acondicionamientos en la mayor parte en la Edad Moderna, tal y como nos informan las fuentes escritas (Cadiñanos Bardeci, 2008: 55-72).

En el caso del paso de esta ruta por el concejo de Llanes, nos encontramos que gran parte de la calzada se forma por pasillos naturales comprendidos a pie de monte en los llanos, sierras planas y la multiplicidad de cuetos de su costa. En este concejo se conservan unos 5 kilómetros prácticamente intactos de los 40 kilómetros que circulan por esta área, es decir un casi un 90% de primitivo camino que pasaba por Llanes ha desaparecido hoy día.

En los concejos de Ribadesella y Colunga, por el contrario, la calzada ha desaparecido, pero en este caso las carreteras locales se han superpuesto con exactitud al trazo original facilitando al menos, el poder describir porque zonas pasaba la antigua vía. Aún peor, es la situación de los concejos de Gijón, Carreño y Avilés, concejos que han sufrido la mayor modificación debido a la fuerte industrialización, desarrollo de núcleos urbanos, que no han conservado esta ruta siendo convertida prácticamente en su totalidad en carreteras locales o vecinales.

En el concejo de Cudillero las redes viarias antiguas han pervivido a nuestros días en más de un 80%, aunque son más del 80% caminos *terrenae*, habiendo desaparecido unos 3 kilómetros del total de 25. Gran parte de este espacio ha sufrido transformaciones, siendo convertidos simplemente en pistas terreras. En este concejo solamente 6 kilómetros de antiguas rutas han sido asfaltados (Ardura Parrondo, 1992).

La mayor parte del camino primitivo que transcurre por Navia se ha perdido con el tiempo, conservándose únicamente el tramo de Villaoril, el de mayor ancho de toda la ruta (4,5 metros), donde además localizamos una caja asociada al primitivo camino. Desafortunadamente no podemos estudiar en mayor profundidad este tramo por estar completamente abandonado y haber sido comido por la maleza.

El perfil topográfico de esta ruta es constante y llano. El mayor desnivel se presenta en el paso de La Llera (Villaviciosa) a una cota de 162 metros (la más elevada de la ruta), puesto que es una ruta costera que en ningún momento se aleja de la costa más de 15 kilómetros al interior. Es por tanto una ruta fácil de transitar de la cual existían diversos ramales que la comunicaban con el interior de la región (ramal a Navelgas, ramal a Pravia, ramal a Lugo de Llanera, ramal a Infiesto, ramal a Cangas de Onís...).

Se pueden establecer paralelos con otros emplazamientos defensivos de la costa asturiana ya citados en este trabajo, tales como los de las rías de Avilés, Villaviciosa, Ribadesella, que se identifican con las fortificaciones promovidas por Alfonso III, orientadas a frenar las incursiones musulmanas y normandas sobre la costa asturiana (Camino Mayor, Rodríguez Otero, 1989).

A lo largo de la vía localizamos diversos asentamientos prerromanos y romanos, algunos de ellos costeros, que hemos vinculado a la vía, al igual que de fases medievales, asociados al peregrinaje de la vía. También se catalogan diversas torres y fortificaciones que a continuación citamos. El primer castro que identificamos en la dirección viaria Este- Oeste es el castro Picu Jana, engloba este yacimiento en un grupo de enclaves defensivos articulados entre los ríos Sella y Deva, visualiza la zona costera desde Llanes hasta Comillas. No lejos hemos de mencionar la torre de Noriega, no emplazada a los pies de la vía, pero con vigilancia sobre la calzada. La torre medieval de Tronquedo en Andrín, si se emplaza en la vía y perteneció al edificio de un hospital de peregrinos, asociado por tanto al uso religioso de la vía en la Edad Media. Sabemos que fue un centro de control y almacenamiento de las rentas señoriales. El castillo del Soberrón se posiciona estratégicamente para defender y vigilar toda la costa oriental de Asturias

y por ende la ruta que por allí transitaba. Ya en Llanes localizamos el primer castro costero de la vía el Punta de la Torre o la torre de Rebellín de Celorio. A la entrada de Nueva de Llanes se conserva la torre del Aguilar de San Jorge, a pie de camino. La torre Bajo- Medieval de los Ruíz de Junco poseía con vistas a Ribadesella y estaba ubicada en pleno tránsito del camino en San Esteban de Leces. La atalaya de Cantiella situada en el borde costero tenía visibilidad sobre casi todo el concejo de Caravia y la vía que transitaba por sus 4 kilómetros de longitud. En el Caso de La Isla en Colunga debemos mencionar por un lado un castro con un tesorillo romano, y los restos de un castillo, ubicado en el peñón (hoy día desaparecido) que controlaba todo el concejo de Caravia y parte de Colunga. Otra moneda romana se localizó en el castro de La Riera en Colunga, que desde su posición privilegiada visualizaba Lue y Lucas, así como de la Cordillera del Suevo y el Mar Cantábrico. El castro de la Tura en Llera se emplaza muy cerca del paso viario y el del Morillón tiene vista parcial del paso de la vía sobre el río Nabra, aunque no tiene total visibilidad, al Norte controlaría el valle de Villaviciosa.

En el sector central mencionamos en el entorno de la ría de Villaviciosa, el Picu la Forca, con control sobre la ría y por tanto el paso de la vía. También el castro costero de la Atalaya, en la otra orilla del ya mencionado Picu la Forca complementa el control visual, junto con batería costera Bajo- medieval (hoy día desaparecida), y la torre medieval de los Hevia (también desaparecida). El cerco de la Barquerona en Argüero poseía control sobre toda la rasa costera. Ostentaba visibilidad hacia el monte Curviellu donde se emplazó otro castro. Ya en el entorno de Gijón hemos de señalar el Castiello de Bernueces, escasamente conservado. En Gijón también hemos de citar un conjunto termal Imperial, una muralla Tardo-romana, así como una fábrica de salazones y un aljibe distribuidor del agua de la ciudad¹⁸⁵. En los alrededores se ubicaron varias villas hoy desaparecidas como son la del Natahoyo, la de Serín o la de Pumarín junto con las de Veranes y Beloño sí conservadas. El Cueto de Montaña posee visibilidad sobre lo que hoy día es el polígono industrial La Peñona. La torre Bajo- medieval de Huerno se emplaza a los pies de la vía controlando en primera línea el paso. Cerca de ésta el castro de Huerno, posee visión

¹⁸⁵ Referente al Gijón romano, remitimos al Cap. III, pp. 629-632 vía de la Costa.

directa con el castro de la Barrera y sobre el concejo de Gijón y Avilés. Cerca de este lugar se emplaza la torre del Castiello, por lo que se pone en relación su posible construcción medieval con los restos del castro. La costa la Atalaya de Luanco posee control costero, asociado a un posible ramal que comunicaba el apéndice de tierra de Gozón. En esta zona más Norte de la costa también se ha documentado el castro castillo de los Alvaré, puesto en relación con la torre de Manzaneda, el cual destaca en un entorno que le hace visible a gran distancia. Los poblamientos hallados en Gozón, se ponen en relación desde el medievo con el importante puerto de Entrellusa, ya en uso al menos desde el año 1232. También asociados a esta ruta está el castillo de Yabio.

En el sector occidental desde Avilés a Galicia, hemos de mencionar en el propio núcleo avilesino el Ccastillo de Raíces, emplazado en altura poseía un control visual de todo Avilés y su ría. El castro del Escayu el Piedras Blancas con ocupación también medieval destaca por un dominio total del faro de Avilés, el cabo Vidrias y la playa Furada, así como del valle del río Fontanilla. En la zona de Soto del Barco asociamos al paso viario el castro del Muro, con visibilidad sobre la sierra del Cueplo y el tramo viario que por aquí transcurre. También la villa romana de Murias de Ponte se enclava cerca de la vía, así como el cCastillo de San Martín con visibilidad sobre la ría de San Esteban, por tanto, sobre el cruce obligado de la vía. Cerca de la playa del Aguilar se ubica el castro del Aguilar con visibilidad sobre mencionada playa y el paso de la vía por la zona, y cerca de éste, hemos de citar el castro del Campón, con un control territorial desde el Cabo Vidio a la entrada de la villa y Cabo Vidrias. En Cudillero a las afueras de la localidad, se erigió El Castru que controlaba todo el territorio sobre el que se asienta el pueblo. La torre de Jove, en Llanorozo, se emplazaría a los pies de la vía, dando nombre a este tramo de la ruta “Cuesta la torre”. La torre Bajo- medieval de Villademoros, se ubicaba cerca del paso de la ruta y controlaba este trayecto, así como toda la costa desde la Ermita de la Regalina hasta la Playa los Molinos. En el Chao de Canero se ha emplazado el castro de La Cogocha, emplazado a los pies de la propia vía, desde la cual se accedía al poblado. Al Oeste de Luarca citamos el castro costero de Peña Castiel que vigilaba el núcleo de Luarca, así como el tramo de vía que se dirigía al Oeste dirección Tabarcias y

Otur. En Otur se erigió el Castiecho de la Caleyá, que, emplazado a los pies de la vía, visualizaba hacia el Norte la costa, y al Sur toda la vía que circulaba a los pies de la Peña Muller y Peña del Diablo. En el entorno de Navia, son cuatro los castros asociados al control visual de la vía, el Castiel de Soriana, el castro Vigo, El castro de Santa Olaya y el castro del Armental. Los dos primeros controlaban el tramo Este desde la localidad de Navia por el paso de las minas de Frejulfe. Por el contrario, el de Santa Olaya y el Armental, emplazados más al interior (al Sur de Navia), controlaban el cauce de la ría de Navia poseyendo visibilidad directa con el castro de Coaña, a la otra orilla, enfrente del castro del Armental. Al Noreste de Navia se documenta el castro costero del Castrillón de Andrés, aunque el que más control visual poseía de esta área, era el de la Punta da Figuera, ubicada en un tramo costero abrigado por la bahía al Oeste. Al Suroeste de los citados castros del Armental, Coaña y Santa Olaya, en el concejo de Boal se han documentado recientemente dos campamentos militares, asociados al control de la zona Eo- Navia, junto con el paso desde tierras galáicas. En La Caridad, el castro Castellón controlaba la costa y el paso de la vía a lo largo de todo el concejo de El Franco. También en El Franco, mencionamos el castro costero de Caboblanco. Desde su posición visualizaba la costa, el sector occidental del concejo y parte del de Tapia de Casariego. Es en Tapia de Casariego donde asociamos varios castros que visualizan la ruta, como el castro Castreda de Balmorto en la rasa costera y en donde se documentó el hallazgo de un bronce de Adriano. Complementa su visibilidad sobre el concejo con el castro de Represas, sobre la propia localidad de Tapia de Casariego y un tercero al Oeste del pueblo sobre la playa de Esteiro, también conocido como el castro de Calambre o Castelo de Campos. Otro castro cercano es el de La Roda, no tenía visibilidad a corta distancia, pero sí visualizaba el puente de Porcía y las explotaciones de Salave (González y Fernández Valles, 1976: 140). Casi en la divisoria de Tapia de Casariego y Vegadeo, se emplaza en la costa el castro El Picón, el cual se posicionaba en una zona favorecida en un alto y un entorno llano con una visibilidad tota del entorno 360°. Al Sur de este emplazamiento en el lugar de Donlebún se documentan unas torres de los siglos XVI-XVIII, quizá de un palacio que buscaba una posición bien comunicada en el trazado de la ruta al paso por esta zona. En Vegadeo otro castro costero queda asociado al paso viario, es el castro de Villadún,

con visión sobre todo el cuerno de Vegadeo y la desembocadura de la ría del Eo. El último enclave asociado a la ruta en el territorio asturiano es la fortificación de Corveiro, emplazada sobre la ría del Eo, le otorgaba el lugar un control visual sobre los barcos que penetraban en la ría del Eo y tierras gallegas.

Observamos que la primera mitad de la geografía del trazado viario descrito son más las torres y castillos medievales asociadas a la ruta, mientras que, en la segunda mitad, es decir el sector Occidental, hemos documentado mayor número de castros y hallazgos de cronologías romanas, coincidiendo con el sector de mayor técnica constructiva y ancho viario, tal y como hemos indicado en párrafos anteriores.

Además, hemos de recordar las numerosas ermitas e iglesias construidas en la Edad Media en el paso de la calzada y por tanto puestas en relación con la religiosidad del camino de Santiago primitivo. También a lo largo de la vía hemos documentado construcciones medievales asociadas al peregrinaje (hospitales, albergues, monasterios...). Mencionamos a continuación algunos de los ejemplos documentados emplazados al pie de la vía: malatería de San Lázaro en Cañamal, el monasterio costero de San Antolín, anexionado posteriormente al monasterio de San Salvador de Celorio, el hospital de Santa Ana en Colunga, el monasterio de Quiloño en Castrillón, el hospital de peregrinos de Soto del Barco, el hospital de peregrinos de Cadavedo, el monasterio de Canero, o por poner un ejemplo más, el hospital de Campos y Salave de Santa Ana y Santiago.

Son numerosos los puentes de piedra asociados al paso de la vía, pues esta ruta cruza más de 30 ríos y rías que desembocan en el mar y un gran número de arroyos. Por mencionar algunos de cronologías romanas y medievales, citaremos el puente de Campo sobre el río Cabra, de traza medieval, el puente La Vallina al Oeste de Nueva de Llanes o de Vallina que sí parece ser romano, en Posada de Llanes. Del puente sobre el río Vega sólo se conserva un pilar de traza antigua. El puente del río Nabla en Villaviciosa muestra una traza antigua posiblemente romana. El puente Seco de Aboño o el puente sobre el arroyo de Santa Olaya (en los límites de Muros del Nalón, Cudillero y Pravia), se asocian al tramo central, junto con el puente

moderno de Luiña del que nos informan las fuentes, se asociaba antaño a una “calzada antigua” (Cadiñanos Bancedi, 2008: 69-70). En el sector más occidental el puente de Tabarcias en Valdés o el de Porcía entre El Franco y Tapia de Casariego, muestran trazas antiguas.

Sobre el ramal de Piedrahita las primeras noticias de este camino las da G. M. Jovellanos y Ramírez que nos habla de una calzada romana que partía de Corao hacia Piedrahita, y desde ahí descendía a los pueblos llaniscos de Ardisana y Riocaliente. Nos indicaba G. M. Jovellanos y Ramírez que muchos tramos aparecían empedrados, aunque hoy día han desaparecido la mayoría, siendo por tanto difícil el aproximar una cronología. Se asocia la ruta a los hallazgos epigráficos romanos de Llenín y Villaverde anteriormente descritos. Destaca a lo largo de este trazado el enclave de Ralés, en el Picu Castiello, dominando la franja costera de Llanes, obteniendo visualización completa de esta ruta, así como de la que hacia el Sur conducía a Arriendas. También destaca un importante santuario medieval es el de San Mamés de Cuerres, erigido en honor del joven mártir en el siglo XIV. Es una ruta de trayecto cómodo, que sólo se enfrenta a una mínima pendiente en el paso del sector del Puerto de Piedrafita desde Mestas de Ardisana, con una pendiente en ascenso de un 7%. En esta vía se localiza un tramo empedrado en Llumedián que dado su mal estado de conservación y lo pequeño de su tramo del propio hallazgo no presenta información relevante de estructura y cronología.

El camino de Arriendas a Ribadesella se propone con un trazado que se sustenta con varias evidencias arqueológicas que podrían avalar la hipótesis de su antigüedad. Destaca el conjunto medieval de La Forcada, asociado al de Fíos y Mancobio, este enclave estratégico facilitaba una visibilidad total sobre el paso de la vía por las proximidades de Ribadesella. La estela de Fuentes puede ayudar a documentar la cronología del periodo romano ya que no tenemos suficientes indicios para fechar su trazado (Diego Santos, 1985: 125). Sobre su perfil observamos que circula paralelo al cauce del río Sella bordeando los accidentes geográficos, para tener un trazado semi-llano (como es el pico Moro por la cara Sur o pico del

Hombrón por la Norte), circulando en unas cotas que oscilan entre los 80 y los 200 m.s.n.m.

El Camino Real del Fitu se diseñó para comunicar la zona centro de la región, posiblemente en el entorno de Arriendas, donde confluía con la vía de los Picos de Europa. Este camino sería empleado en siglos posteriores para el peregrinaje hacia la Cámara Santa, en dirección Oeste, o la Basílica de Covadonga, al Este. Documentamos en esta ruta 3 estelas romanas asociadas a su trazado (un fragmento de Cofiño, la de *Amnia Caelionica* y la de *Dageno*), confirmarían una presencia romanizadora en la zona y por ello es entendible que éste camino pasara por las inmediaciones del mencionado pueblo. Tanto en la vía de Ribadesella como en esta de Caravia, documentamos evidencias romanas y medievales, pero constructivamente no tenemos información que nos ayude a datar la vía. Así pues, lo único que sabemos a ciencia cierta es la ocupación romana de este territorio. La calzada debe enfrentarse al paso por el Puerto del Fitu, lo cual la convierte en una ruta con suave pendiente del 1%, pero en la cara norte del puerto inicia un marcado desnivel que se soluciona con una pronunciada curva a la altura del collado de la Cruz de Llames, y que aumenta la longitud de la vía en casi 2 kilómetros. El desnivel de la mitad Norte de la ruta alcanza el 1,5- 2%.

Desde Colunga dirección Coceña debió existir una ruta más que se dirigía a Gobiendes, donde se documentan los restos de una torre y palacio medieval y una necrópolis bajo la iglesia local datada entre los siglos IX-X (Cobo Arias *et al.*, 1987: 89-90). No existen evidencias romanas que ayuden a dar una cronología a esta vía.

El ramal desde Colunga a la costa La Griega era posiblemente un camino romano, pues era un trazado muy corto de algo más de 2 kilómetros que buscaba una salida al mar, justo en La Griega donde se han documentado edificaciones compuestas por un conjunto de habitaciones, una sepultura de tégula y un horno (Vigón Casquero, 1980: 12, 293). Debía ser aquí donde confluía el ramal que va desde la playa de La Espasa, se dirigía por la costa para comunicar el enclave romano de La Isla y que facilitaría el acceso de esta calzada hasta el núcleo de Lastres (Menéndez Marino, 2010: 165-176), donde, además, se documenta desde

antiguo un puerto pesquero (Álvarez Quiñones, 2010), al igual que en el núcleo de La Isla.

El camino desde Colunga a Lastres y Santa Mera, podía ser un ramal costero del apéndice de tierra existente entre la ría de Villaviciosa y la localidad de Colunga. Se han documentado varios hallazgos que nos han ayudado a poder plantear la hipótesis de esta vía. Al Norte del lugar donde se cruzan ambas rutas se emplaza el Puente del Charcón de cronología romana, aunque fuertemente restaurado, y, la estela romana de *Diodero*. El Puente de San Pedro en Lastres o el de la Llomba en Lue, parecen tener características tardo-antiguas y alto- medievales, pero los hornos de La Fana son de cronología imperial. A esta ruta se asocia un tramo de calzada *in situ*, en el lugar del Chisquillo. Es el único tramo de vía y muestra una pendiente en ascenso casi del 7%. En esta zona debemos mencionar también el Castiello de Lue con visibilidad sobre el tramo de la vía del Chisquillo. Otros pequeños sectores empedrados de similares características se documentan a los márgenes del citado puente de La Llomba, en Selorio, o a la salida de Llanes “Camino de San Roque a Gabus”. El sector más occidental de la ruta ya en Villaviciosa se pone en relación con el castro del Campón del Olivar, que solo posee cronologías prerromanas, pero cuyo control visual era excelentes sobre todo el entorno. En esta zona se catalogaron una torre asociada directamente a la vía y una estela antropomorfa romana. Otro castro es el de Obaya, donde cerca también se encuentran escasos metros de posible camino. En último hallazgo de Selorio y más relevante en cuanto a su cronología romana es la villa romana, que estaría perfectamente comunicada con este ramal a la ruta principal costera, donde al menos confirmamos la ocupación romana y tránsito por toda esta zona.

El ramal desde Villaviciosa a Valdediós fue una ruta que durante el Medievo sirvió de peregrinaje haciendo escala en el templo religioso de San Salvador de Valdediós, dirección al interior de la región hasta Oviedo. Pero más antiguo que este hospital de peregrinos, es la iglesia de San Salvador de Fuentes consagrada en el año 1023. El origen romano de esta ruta podría venir avalado por los restos romanos hallados en el entorno de Valdediós, así como la villa hispanorromana de Puelles (Gorges, 1979: 32, 330; Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 451-452). Los restos

de Valdediós fueron hallados por J. M. González y Fernández Valles, localizados en el entorno de la iglesia y monasterio, tratándose de fragmentos de téglas y dos fondos de ánforas (González y Fernández Valles, 1976b).

Son varios los castros que jalonan esta vía con cronologías prerromanas: castro de la Taloca, castro la Corolla del Castiello, el castro Castiello, el Castiello El Peñón y la Pica el Castro, en el ramal dirección a Siero. Respecto a la vía propuesta hacia Nava, destaca el castro de La Forca de Viobes.

Es difícil datar estos dos ramales, si bien es conocido al menos el uso medieval de ambos. En el caso del concejo Sariego ya hemos indicado la escasa presencia de elementos romanos, en contraposición de una clara ocupación medieval. Al camino que transcurre por este concejo se le conoce en el Medievo como el “Camino de la Platería” y “Camino de La Caleyona”. También debemos mencionar las minas que se explotaron en este concejo como la de El Fariu y El Cotarín (ambas de hierro y con cronologías imprecisas) que se pueden asociadas a estas rutas (Díaz García, 1995: 226- 228).

Tenemos constancia que desde Gijón partía un ramal al Sur, que sería es que formaba parte del denominado “ramal transmontano de la Plata”, hacia la capital de *Lucus Asturum*, cuyo origen provenía desde las tierras cismontanas en *Asturica Augusta*. Este ramal formaba parte de la salida costera de la Vía de la Plata por la denominada vía de la Carisa¹⁸⁶ (Rendueles Llano, 1985: 19, 23, 26). Esta ruta fue estudiada por M. Álvarez Marrero para sus fases primitivas romanas y en el proyecto de excavación de la villa romana de Veranes, dada su posición asociada al paso viario (Álvarez Marrero, 1985: 509-516; Fernández Ochoa *et al.*, 1997:254).

Además de haber confirmado la relevancia del Gijón romano, con los restos arqueológicos allí identificados (Sánchez Hidalgo, Menéndez Granda, 2009: 537-542) a la salida de Gijón se documentaron varias *villae*: la de Contrueces, la de Pumarín, y la de Tremañes. A unos 10 kilómetros otras dos villae jalonaban la vía, la de Murias de Beloño y la musealizada Villa de Veranes (Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008:

¹⁸⁶ En relación con el acceso por la Carisa de *Lucus Asturum* a tierras cismontanas. Conectando tierras leonesas con la costa gijonesa. Véase este capítulo pp. 386-414.

435-479). En este entorno destacan dos construcciones de época posterior asociadas al control viario de este lugar, como son el castillo de Curiel o Peñaferruz (sustituto en cuanto a poder y control territorial de la villa de Veranes), y el torreón Bajomedieval de Trubia, cerca del castro de San Andrés de los Tacones. Ninguno de estos dos últimos emplazamientos tendría visibilidad sobre la vía, pues se emplazan en la ladera Norte y no en la Sur del monte El Cueto. Aquí también destaca la torre de Granadía, donde se localizó un áureo de Nerva. Observamos como en el entorno de la villa de Veranes se desarrollan varios enclaves medievales lo cual pone de manifiesto la relevancia territorial y continuidad ocupacional de la zona. Más alejado de la vía, en Serín, se localiza un castro con cronologías romanas hasta el siglo IV d. C., este pequeño recinto poseía control visual de todo el concejo de Gijón.

Su dirección Suroeste conduce a Lugo de Llanera, la antigua capital transmontana, que se convierte en el centro administrativo de la zona, dando lugar a que en su entorno a paso de diversas vías romanas que conducen o transitan por este importante enclave. Esta ruta descrita desde Gijón hacia Lugo de Llanera, debía proseguir hacia el Sur con la denominada vía de la Carisa, también analizada en esta obra, para llegar a la capital cismontana de *Asturica Augusta*.

Desgraciadamente no hemos sido capaces de describir ningún tramo antiguo que haya podido preservarse de este ramal, aunque en el caso de Gijón son muchos los yacimientos estudiados con cronologías romanas que nos ayudan a comprender mejor la organización de este territorio, así como también cómo debió de estar comunicado.

El ramal de Pravia conduce al interior de la región para comunicar con la ruta de Lugo de Llanera a Lugo. Diversos autores han estudiado la posible ubicación de *Flavionavia* en el territorio actual. Entre los que mencionamos los estudios históricos de J. M. González y Fernández Valles que lo situó en un primer momento en Santianes de Pravia o posteriormente N. Santos Yanguas quien coincidiría en emplazarlo en el mismo lugar (González y Fernández Valles, 1953a: 32-45; Santos Yanguas, 1997b: 415-436).

Flavionavia sería una fundación de Vespasiano en el siglo I. d. C. (69-79) con funciones político- administrativas. Asociada como una de las *mansio* del Anónimo de Ravena de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti* según J. M. González y Fernández Valles (González y Fernández Valles, 1956: 215-216). Es importante el hallazgo de la estela togada de los Cabos con cronologías romanas (Jordá Cerdá, 1958: 430; Balil Illana, 1975: 8; Diego Santos, 1985: 86-89), así como en el entorno de Pravia se halló un áureo de Vespasiano (Escortell Ponsoda, 1975: 45). Además de los restos romanos ya mencionados asociados a *Flavionavia* y otras evidencias romanas se concentran en el concejo de Pravia como será el castro prerromano de Doña Palla donde se descubrió un tesoro romano (Malló Viesca, 1969: 93-163; Maya González, 1983b: 251) o el castro de Mirabeche, cuya cronología es imprecisa pues no existe unanimidad (García Díaz, 1995: 233-252).

Este camino es conocido como el “Camín Real de Pravia”, lo cual denota la relevancia y el indica su importancia histórica desde la Edad Media y Moderna. Sobre este camino hemos de citar el estudio de P. Pisa Menéndez (Pisa Menéndez, 1997: 71-82). De esta etapa medieval se han asociado diversos edificios relacionados con el peregrinaje como la malatería de San Lázaro de Panicles. En la zona de Granda, las fuentes históricas mencionan una venta en el siglo XVIII y en la zona de Mafalla, donde creemos pasaba la vía, habría una malatería (Tolivar Faes, 1966: 52). La torre de Peñauillán formaba parte de un castillo en altura y poseía un control sobre el paso del río Nalón.

Los restos del camino construido conservados no llegan ni al 10% del total de la vía, el resto del trazado se combina casi a partes iguales en tramos asfaltados, con otros terreros, de los cuales no podemos aventurar una cronología.

Si sabemos que la vía se cruzaba con la de Lugo de Llanera hacia Lugo en su ramal occidental cerca del lugar de San Cucao (Álvarez Marrero, 1984: 867-878). El ancho de la vía oscilaba entre 1,5 y 2,5 metros y era una ruta terrera. No podemos confirmar a ciencia cierta su posible construcción romana por lo que su cronología es dudosa, pero está claro que, dada la escasa inversión realizada en la misma, era una ruta de herradura, con un fin secundario de nexo entre dos vías principales, la costera

y la del interior de Lugo de Llanera a Lugo. Su inicio y final eran dos enclaves romanos relevantes, al Sur la zona occidental del entorno de *Lucus Asturum* y al Norte *Flavionavia*.

Respecto a su perfil topográfico era una ruta de fácil andadura con caminos a media ladera, circulando en unas cotas que oscilaban entre los 250-450 metros, a excepción del sector final donde se marca un desnivel hasta el lugar de Pravia desde La Reigada con casi un 6% de pendiente.

No existen restos *in situ* que puedan confirmar el trazado de esta vía ni tampoco fuentes históricas más antiguas que confirmen la existencia de la ruta. Lo que podemos asegurar es que desde la Edad Media esta ruta fue un Camino Real que comunicaba la costa asturiana con el interior (Pisa Menéndez, 1997: 71-82). Por otro lado, la teoría de que esta ruta existiera desde épocas previas a la Edad Media se basa en la constancia que tenemos de que *Flavionavia* fue un asentamiento romano muy importante. Su ubicación a lo largo del tiempo ha sido objeto de debate por los investigadores en cuanto a si actualmente se encontraría en Santianes de Pravia o en la misma Pravia. Aun así, este poblamiento debió estar comunicado de alguna forma no sólo mediante la vía romana costera, sino también hacia el interior, donde en su andar hacia el Suroeste de Lugo de Llanera se cruzaba con la de Lugo de Llanera hacia Lugo en su ramal occidental, como indicamos cerca del lugar de San Cucao (Álvarez Marrero, 1984: 867-878).

Analizando el terreno y la importancia de la zona occidental de Asturias hemos planteado la idea de que existiera otro ramal que comunicara *Flavionavia* con el Occidente de la región, concretamente con Cornellana, teoría compartida con C. Sánchez Piñán y B. Canga Meana (Sánchez Piñán, Canga Meana, 2009: 66). Este trazado es una mera hipótesis pues no se conserva ningún resto del posible viario, aunque si en el trazado propuesto hemos asociado varios enclaves de cronologías romanas: el castro Peña la Cabra, controlaba el límite de Cornellana, Salas, y Corias de Pravia, lugar éste último donde se emplazó una torre posiblemente asociada al control visual de la zona. Otro castro asociado es el castro Forca, el cual observaba desde su posición la vega de Aranguín y la zona de Agones y Peñauillán. No debemos

dejar de mencionar el lugar de Magdalena de Llera donde se hallaron materiales de cronologías romanas. En El Caleiro se emplazó el castro del Cogollo delimitado por el reguero de Rediviña al Oeste. El acceso de la calzada a Cornellana era recibida por el monasterio de San Salvador, el cual siglos después de posible tránsito romano, debió de controlar la ruta de peregrinaje hacia la Costa donde enlazaba con la vía costera a Lugo o desde su posición en Cornellana, era punto de paso de la vía primitiva del interior a Santiago.

La vía que hemos descrito desde el lugar de Tineo hacia Navelgas y Valdés es una vía secundaria asociada al comercio minero de Navelgas y Naraval, creemos pudo tener una salida hacia la costa a la altura de Canero en Valdés. Es una ruta de fácil andadura cuyo trazado oscila en unas cotas entre los 200 y 350 metros, bordeando siempre los montes, sierras o montañas y dibujando su trazado imitando el cauce primero del río Navelgas y a continuación del Esva. Su composición es terrera y el ancho oscila entre los 2 y 2,5 metros.

Hemos de asociar el sector minero de Naraval, el castillo de Manxelón con visibilidad sobre el valle de Navelgas, las explotaciones y la ruta que creemos se dirigía hacia la costa. Se asocia con un segundo enclave más pequeño en la cima de la Peña Aguda que controlaba desde Paredes hasta la costa y por el otro, las Sierras de Cangas del Narcea. Es posible que este castro sirviera de atalaya para la comunicación con el resto, especialmente los de la zona costera, como el de La Txamietxa, próximo a Merás, u otros más cercanos como el de Obienes en el valle de Paredes (González y Fernández Valles, 1976b: 118; Fernández Ochoa, 1982: 249-250). También en esta zona y asociado a la vigilancia del paisaje encontramos El castro de Zardaín.

Respecto a estructuras que presentan una cronología medieval mencionamos la torre de San Pedro de Paredes sobre un estrecho espolón sobre el río Esva. Cerca se localiza en El Rellón de Merás una lápida funeraria de cronología romana. Posiblemente el uso minero de este ramal se prolongaba a la costa pues en la zona de Muñás donde se documentaron otras explotaciones mineras romanas (aunque no se ubica a los pies de lo que fuera esta ruta) (Sánchez Hidalgo, Rodríguez del Cueto,

Menéndez Granda, 2009: 473-478). También mencionar las minas de Muás de Abajo y las de Veneiros, a las que asociamos el castro de Oré, y el castro Llende Castillo.

Fig. 373. Perfil topográfico de la vía de la Costa
DISTANCIA TOTAL: 253 km. aprox.

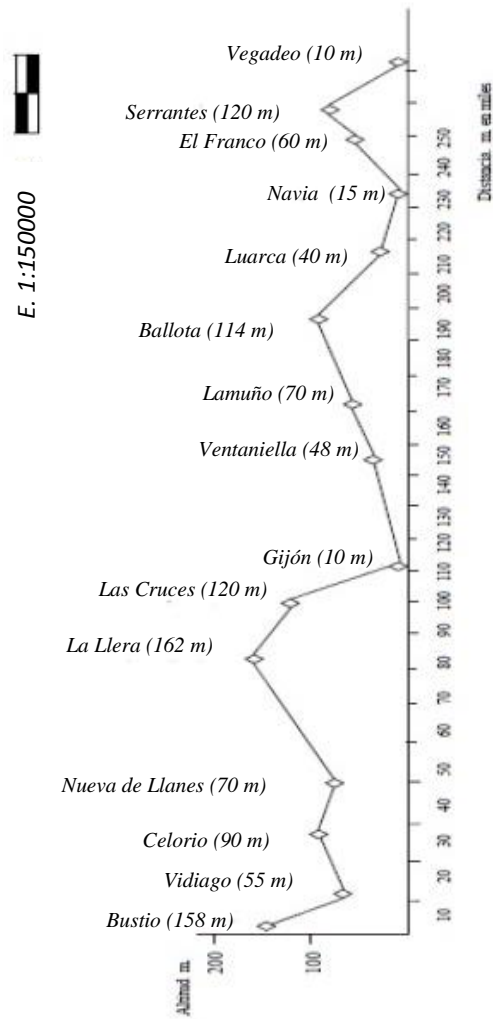
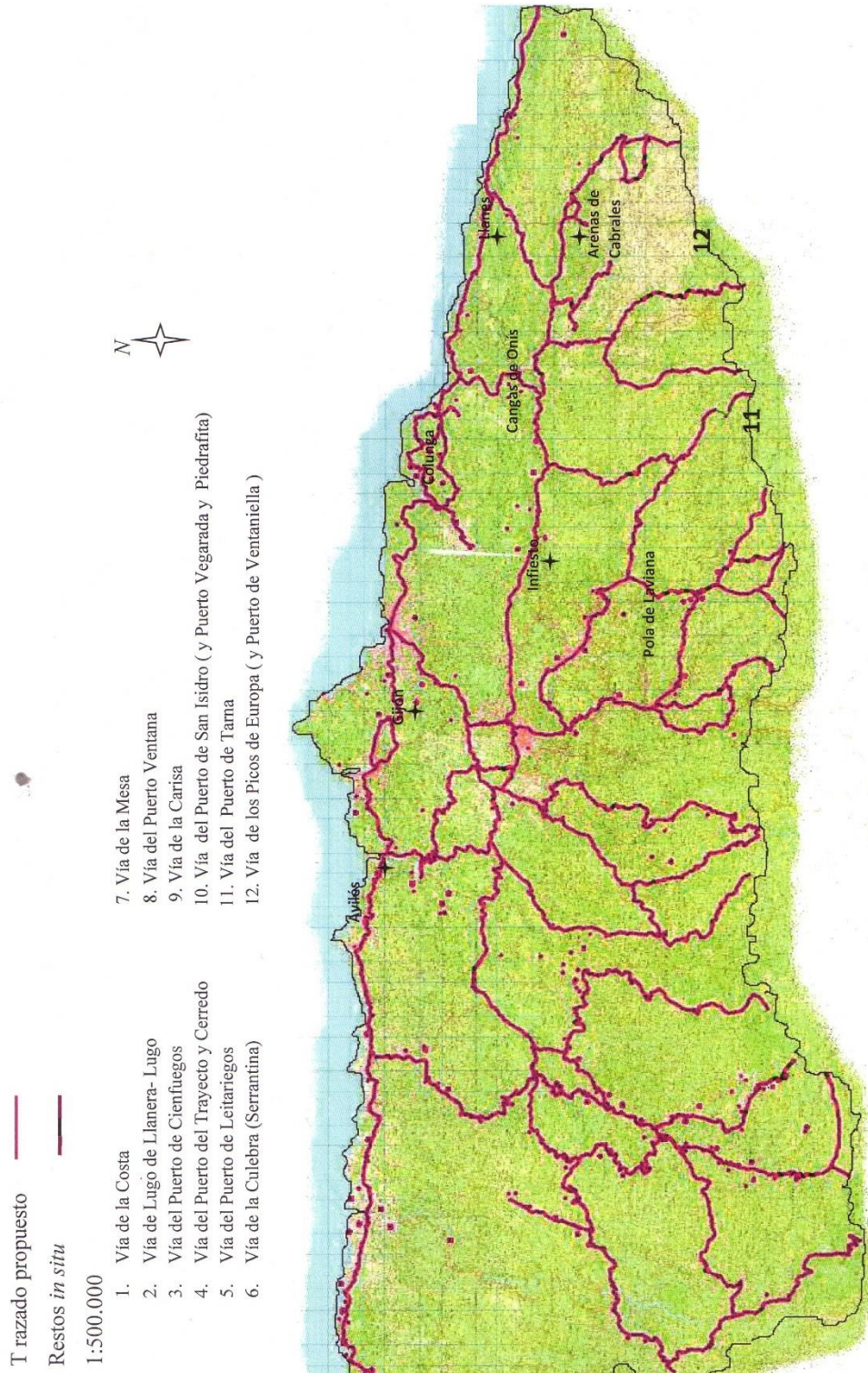


Fig. 374. Mapa de Asturias con la red viaria de época romana.



Capítulo V: Ámbito cronológico de las calzadas

Uno de los aspectos más difíciles que nos encontramos a la hora de estudiar calzadas romanas es el definir su cronología. Si bien a simple vista no es fácil discernir cual es una obra de ingeniería romana u otra posible cronología posterior.

Como ya venimos indicando en los capítulos anteriores, la falta de *restos in situ* de la propia red viaria de la zona estudiada, hace aún más difícil la tarea de datar estas rutas. Ya hemos avanzado en páginas atrás, lo que a nuestro parecer pudiera o no ser una calzada romana o posibles acondicionamiento medievales y modernos. Uno de los principales elementos que determinan si una ruta puede ser romana, son los miliarios. En el caso de Asturias no se ha hallado ninguno en todo el territorio. En la Edad Moderna se expidió alguna noticia sobre descubrimientos de miliarios en Asturias, pero ninguno de ellos ha llegado a nuestros días. Tampoco se han conservado los posibles estudios de dichas piezas por lo que realmente no se pueden constatar estos hallazgos. Entre estas noticias se citaba un fragmento de miliario en *Lucus Asturum* y otro en Corao (Diego Santos, 1985: 240).

Este elemento epigráfico es el más importante para descubrir nuevas rutas no citadas en las fuentes antiguas y confirmar la información de primera mano sobre el terreno. Los miliarios suelen aparecer en las cercanías de su emplazamiento originario, aunque algunos de ellos pueden hallarse desplazados o descontextualizados. La falta de esta evidencia epigráfica en nuestra región pudiera asociarse a que Asturias no formó parte de los terrenos más importantes de *Hispania*, y sus vías no eran de las más transitadas. Solamente la fuente histórica del Anónimo de Ravena, menciona las mansiones que se han interpretado asociadas a la vía de la Carisa, Costa y vía de Lugo de Llanera a Lugo.

Con la llegada de Roma se identifican pasos ya existentes desde tiempos prehistóricos, como es el caso de la vía de Leitariegos, la Carisa y la Mesa. Es decir, en tiempo prerromanos existiría ya toda una serie de calzadas de comunicación, que serían acondicionados por Roma. Roma es heredera de un territorio donde la red

viaria romana se sobre impuso a esta red inicial, transformándola y potenciando unos recorridos respecto a otros, al igual que harán las carreteras modernas hoy.

La creación de una óptima red de comunicación requería unos elementos mínimos: dicha red estaría integrada por caminos y ocasionalmente por puentes, destinados a salvar los cauces fluviales y los accidentes geográficos más acusados de su recorrido, unas veces en madera y en otras en piedra. La mayoría de estos puentes sabemos que son reformados en la Edad Moderna, quedando constancia en las fuentes escritas (Cadiñanos Bardeci, 2008: 55-72). Como indicamos a lo largo del trabajo, en estas vías se invirtió el mínimo capital y esfuerzo, limitándose a buscar la practicidad del uso de esas rutas y no la magnificencia que mostraba Roma en otras construcciones o rutas más importantes.

Los caminos asturianos serían en su mayor parte terreros y se configurarían como resultado del paso más o menos continuado y repetido de animales y personas por un mismo lugar, más que como efecto del trabajo de explanación del terreno. Es posible que en alguna parte de su recorrido fuese necesario recurrir a la actuación humana para lograr un trazado apropiado, pero por regla general podemos afirmar que se produciría una adaptación completa a la topografía en cada caso. Así pues, por lo que respecta a las etapas históricas prerromanas es posible pensar en una primera fase en la que las vías de comunicación se corresponderían con simples sendas, que vendría seguida por otra que contaría con la presencia de caminos terreros, para finalizar, en la época inmediata a la llegada de los romanos con la existencia de caminos carreteros (Santo Yanguas, 1987a: 617. cita 10).

¿Podemos plantear la hipótesis de que solamente las vías citadas en el Itinerario de Antonino u otras fuentes antiguas eran las rutas más importantes y las más transitadas? En el caso de Asturias solamente se cita la vía de la Carisa, la de Lugo de Llanera – Lugo o la de la Costa (según diversas interpretaciones de la posición de algunas mansiones). El resto no se mencionan en ninguna fuente del período de la Edad Antigua o Alto- medieval. Añadido a que no se ha documentado ningún miliario y muchos puentes parecen haber sido construidos de nueva planta en fases medievales o modernas (o algunos aprovechando la estructura romana, o

sustituyendo a otros de madera). Todas las vías se reutilizan como caminos comarcales desapareciendo de este modo la prueba irrefutable que necesitaríamos para poder constatar a ciencia cierta el trazado completo de estas rutas en su uso romano.

El factor más fidedigno y clarificador de una calzada romana sería su propia estructura, lo que hubiera sido en la fase primitiva de su construcción. En el caso de Asturias son pocos los restos *in situ* que se pueden asociar claramente a tramos romanos. De los 74 restos estructurales estudiados, hemos considerado que solamente 21 podrían atribuirse a una construcción viaria romana. Hemos de recordar que la mayor parte de las rutas, eran rutar terreras que no supusieron mucha inversión económica y de modificación paisajística, lo cual no ayuda a poder discernirla de otros tramos posteriores.

Dentro del análisis viario de los sectores documentados, consideramos de posible factura medieval un total de 38 sectores, mientras que, dado el mal estado o la poca información que arrojan, consideramos indeterminados o de posible factura moderna un total de 15, que unidos a los 21 sectores romanos citados anteriormente hacen un conjunto de 74 tramos estructurales viarios analizados en este trabajo. Observamos como todas las calzadas romanas tienen continuado uso en siglos medievales y modernos, conservándose más de un 50% de los sectores analizados *in situ* con la composición de acondicionamientos y reutilizaciones posteriores a la fase romana.

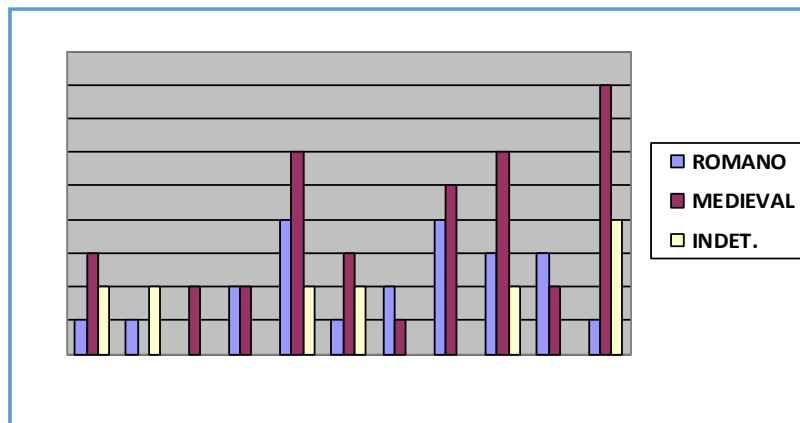


Fig. 375. Relación de tramos estudiados en cada calzada y la propuesta cronológica: I. Vía Lugo de Llanera- Lugo; II. Vía del Puerto del Trayecto; III. Vía del Puerto de Leitariegos; IV. Vía del Puerto de Cereizales o Serrantina; V. Vía de la Mesa; VI. Vía del Puerto Ventana; VII. Vía de la Carisa; VIII. Vía del Puerto San Isidro, Vegarada y Piedrafita; IX. Vía del Puerto de Tarna; X. Vía de los Picos de Europa; XI. Vía de la Cosa.

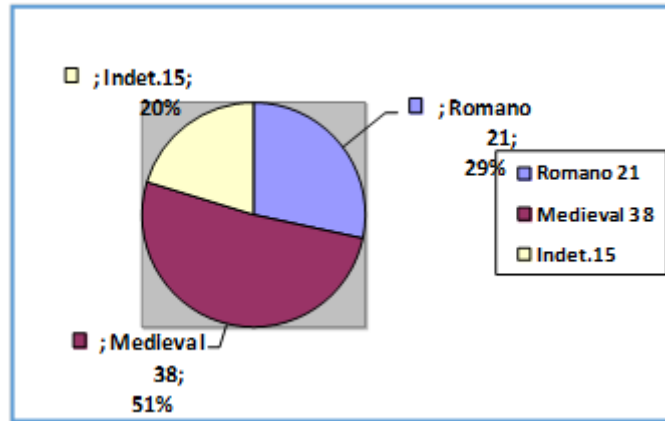


Fig. 376. Relación de los tramos viarios estudiado en función de su posible adscripción cronológica

La sección transversal es la más óptima para poder realizar el estudio de cualquier carretera (Moreno Gallo, 2001: 4-13). Desafortunadamente para nuestro trabajo, este proceso de excavación no se ha podido realizar en ninguna de las rutas estudiadas. Así pues, en algunos tramos, no hemos podido describir en profundidad las capas que componen estructuralmente las calzadas a una profundidad mayor de entre 0,10 y 0,55 metros. Con la posibilidad de haber analizado algún perfil en alguna de estas calzadas, habríamos podido conocer al detalle el diseño constructivo de éstas.

De los empedrados conservados ya hemos indicado en el capítulo anterior cuales pudieran haber sido construidos durante el Imperio y cuales serían posiblemente acondicionados durante el Medievo o incluso actuaciones modernas. En ocasiones pudieron ser superpuestas las obras de los ingenieros medievales, a las obras romanas, que pasaron a denominarse Cañadas o Caminos Reales hasta el siglo XX d. C., y sobre las que desde mediados del siglo XX, se ha optado por superponer las contemporáneas carreteras.

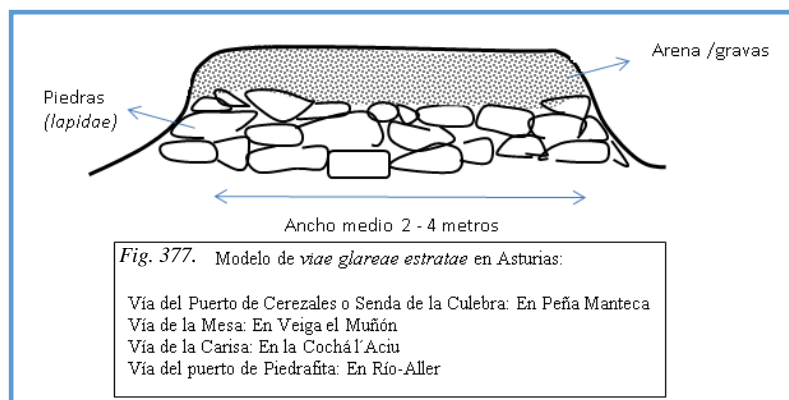
Otro factor que ayuda a interpretar este tipo de rutas romanas son las cajas de su estructura primitiva. La caja nos muestra el acondicionamiento realizado del terreno, que nos da pistas relevantes a cerca de la metodología empleada para la elaboración de la ruta. Donde más genuinamente aparece la caja primitiva de la vía es en los lomos de la misma. El conocimiento en profundidad de la técnica constructiva, revelará una asignación cronológica de los caminos. En el caso de que

se conserven, se pueden analizar los paralelismos de esta con otras halladas y catalogadas como romanas, lo cual confirmaría su estructura como romana, tal y como es el caso de la caja y composición, analizada para la vía de la Carisa en Los Corraones (Camino Mayor, 2005a: 146), entre otras cajas también analizadas en el capítulo anterior. Respecto a los muros de contención o “calzos”, son 10 los ejemplos identificados en vías de montaña. Podemos citar algún ejemplo como el caso de la mampostería en los tramos de la Senda de Caoro y La Rumiada, ambos en la vía de los Picos de Europa, el tramo de Los Infernos en Rioseco, perteneciente a la vía del Puerto de San Isidro o el de Las Mestas en la vía del Puerto de Leitariegos, tramo con un 2,8% de desnivel, mientras que los ejemplos de los Picos de Europa poseen una pendiente de más del 8%, y el caso de Rioseco de un 3%, por citar alguno de los ejemplos estudiados. Observamos que no existe una pendiente específica o mínima para la elaboración de los “calzos”, sino que también posiblemente se valorarían factores como el tipo de suelo y el tránsito de la zona.

Es en este primer período de ocupación romana es donde podemos identificar algunas vías denominadas “militares”, es decir pertenecientes a los primeros momentos de dominación; vías que sirvieron como medio de penetración en las tierras transmontanas a las legiones romanas. Estas vías que hemos clasificado como militares, en función de sus características son la de los Picos de Europa, la de la Mesa, la vía de la Carisa, la vía de Tarna, vía Serrantina, vía de San Isidro y la de Leitariegos. Ésta última se le asocia posteriormente un gran tránsito asociado a la conexión de la comarca berciana con las zonas auríferas del Occidente de Asturias, podría en conexión también el recinto miliar campamental localizado en la comarca berciana en A Serra da Casiña (Menéndez Blanco *et al.*, 2015: 239-251). En algunas de estas vías se conserva la composición típica de las *viae glareae stratae*, características por ser más toscas y sencillas que la *viae silice*, y en otros casos asociados a algunas calzadas a fases militares, por relación directa con recintos campamentales o referencias históricas.

De carácter comercial-minero consideramos la Serrantina en un segundo uso de la misma durante el período *Flavio*, y la calzada del puerto del Trayecto y la de los Picos de Europa. La ruta de Lugo de Llanera a Lugo poseía varios ramales, que

hemos asociado con esa fase comercial, pero bien creemos que antes de su utilidad comercial hubiera sido una vía administrativa nexo de dos importantes núcleos urbanos *Lucus Asturum* y *Lucus Augusti*. La vía de la Costa está asociada a un fin comercial de productos de todo el *Conventus Asturum* de zonas del interior con los puertos y también entre otros puntos comerciales del Cantábrico, destaca el caso del Puerto de Gijón, en la costa transmontana (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 2009: 115-135). Con esta ruta sólo se relacionan minas de explotación antigua en el sector de Valdés (La Carcabona, Las Foces y Camuro). Tenemos constancia también de la presencia de la Legio IV Macedónica (reclutada en la Macedonia griega) tras las Guerras Cántabras se estableció en Selorio, La Griega y La Espasa (Adán Álvarez, Cid López, 1997: 257-297); así pues, quizá fue una de las vías de conquista de la región, que, dada su longitud y ramales al interior, sirvió como punto de control territorial.



Ya hemos mencionado las prospecciones geomagnéticas de metales como una reciente técnica que ha permitido la datación de calzadas romanas. Gracias a ello se ha documentado conjuntos de *clavii caligari*. Estos clavos se encuentran a unos 0,10-0,15 metros de profundidad conservándose en la capa de rodadura, por lo tanto, procedentes del uso de la vía a lo largo del tiempo (Rodríguez Morales *et al.*, 2012: 147-164). Esta pionera técnica puede ponerse en relación con el grupo de tachuelas de *calcei* registradas en un enclave romano, conectado por una vía romana, en este caso la vía de la Carisa, son los hallados en el recinto campamental romano del

monte Curriechos, aunque no han sido descubiertas con ésta técnica, sino durante el proceso de excavación del recinto (Camino Mayor, 2005a:109-110).

Hemos observado que todas las vías descritas en este trabajo prolongan su uso en la Edad Media, tal y como queda avalado por la identificación de diversos emplazamientos que se asocian al paso del control viario, en referencias escritas o en los sectores conservados que hemos considerado de cronología medieval. En el caso de las rutas estudiadas hemos encontrado (que pese a no ser territorio de los principales de *Hispania*), gran número de rutas secundarias que se ramificaban por todo el territorio. En el caso de nuestra región podemos indicar que todas las rutas descritas como “principales” dentro de la *Asturia* transmontana, poseen ramales a excepción de la del Puerto de Leitariegos.

Se plantean varias cuestiones: ¿Pueden existir varias bifurcaciones con trayectos similares y de igual cronología? ¿Cómo discernir que bifurcaciones son las primitivas y cuales han sido creadas *a posteriori*? Nos encontramos por ejemplo que en la ruta del Nalón o puerto de Tarna que, al llegar al entorno de San Martín del Rey Aurelio, existe un tramo empedrado que nace de San Martín del Rey Aurelio a Baraosa. Estos 300 metros poseen una conservación irregular y un modelo que descartamos fuera romano, pues toma dirección Norte y no hacia el Oeste a donde se dirige el ramal principal. Deducimos que es un ramal posterior que comunica esta zona, ya que no se muestran evidencias similares a la ruta principal. Otro caso por ejemplo lo encontramos en el ramal que desde el puerto de San Isidro se dirige a Felguerina y La Infiesta. Se ha catalogado como medieval, pues las fuentes de la época nos hablan de esta ruta conocida como la Senda de Wamba, monarca visigodo que la transitó con fines militares y al no existir evidencias arqueológicas romanas, se descarta como posible ramal romano, pues no tenemos constancia ni de que éstos la hubieran mandado construir ni tampoco que la transitaran (Polledo Arias, 2003: 65-78). Un tercer ejemplo lo podríamos poner respecto al ramal de Pravia. Este Camino Real está documentado en la Edad Media, pero como ya hemos indicado podríamos plantear quizá la existencia de un trazado previo que unía dos ejes muy importantes de la transmontana (Suroeste de *Lucus Asturum* con el enclave de *Flavionavia*), aunque carecemos de suficientes evidencias que den fuerza a esta

hipótesis (Pisa Menéndez, 1997: 71-82). Otro ramal del que no tenemos ninguna prueba de la cronología romana es el de Pelúgano hasta Pola de Laviana donde todos los elementos asociados son medievales (puentes de Tolivia, Villoria, Arco, torre de Pelúgano) y los escasos restos conservados no nos facilitan su posible interpretación dado el mal estado de conservación y el sector tan escasamente conservado.

En este trabajo hemos delimitado la zona de estudio a la actual provincia asturiana, es decir, hemos seleccionado el área de trabajo en función de los modernos límites de la geografía española, por lo que no se ha realizado un análisis de cada una de las rutas desde los dos núcleos principales unían, el de su inicio y el de su enclave final, sino que se ha limitado el marco espacial a dichos límites geográficos.

Sin embargo, considero que se han contemplado y se han revisado aspectos viarios interesantes de una misma ruta entre tierras asturianas y leonesas, así como las rutas que hoy día comunican las tierras de Asturias con Galicia y Cantabria. Sin duda la visión de conjunto permiten reflexionar en un trazado viario que comunicaba un espacio territorial mucho más amplio, y no delimitado por las divisorias actuales, en periodos de la Antigüedad e incluso en el Medievo.

1-Vía Lucus Asturum- Lucus Augusti

La vía del Lugo de Llanera a Lugo se cita en el Anónimo de Rávena, a su paso por diversas *mansiones* de las cuales solamente algunas han podido ser asociadas al territorio actual, cuestión para la que aún queda por realizar un estudio en profundidad (González y Fernández Valles, 1956: 287-301). No obstante, la asociación de dichas *mansiones* a esta vía nexo de comunicación de dos principales ciudades en el mundo romano (*Lucus Augusti* y *Lucus Asturum*), confirma el uso de dicha vía durante centurias romanas.

De los 6 tramos de vial documentados, solo uno a ciencia cierta consideramos muestra la composición viaria romana con *summa crusta* y *rudus*, suficiente ejemplo para confirmar una fase constructiva romana. Además, en ese sector del concejo de Las Regueras, son numerosos los enclaves de cronologías

romanas asociables al paso viario (termas, villas, puentes...). Para el tramo final de la vía, en el occidente los ramales que nacen de esta vía principal hacia Navelgas, Berducedo y Bustantigo, demuestran una asociación directa de la calzada con el transporte del mineral aurífero explotado por Roma en ese sector occidental (Santos Yanguas, 2011b).

Así mismo esta vía romana será el camino a Santiago del interior de la región, por lo que parte del trazado se verá modificado y reacondicionado, tal y como lo hemos observado en 3 de los sectores estudiados. Son diversos monasterios, iglesias y hospitales de peregrinos los que se han de poner en relación con las centurias medievales de la calzada (Folgueira Lombardero, 2011: 127-139).

2- Vía del Puerto del Trayecto

La vía del Trayecto proviene de tierras leonesas, concretamente el itinerario en *Bergidum Flavium* (Cacabelos), seguía el curso del río Cúa hasta Peranzanes, donde se emplaza el castro de El Chano, en el que se han reconocido horizontes de ocupación romana (Celis Sánchez, 2002: 189-210). Por su ancho de unos 2 metros y su morfología de herradura, no parece ésta una ruta apta para el tránsito rodado (Fernández Ochoa, 1982: 42). M. A. Rabanal Alonso asocia el puente de Bárcena de la Abadía, a construcción romana para confirmar el origen cronológico de esta vía (Rabanal Alonso, 1984: 139).

Sobre los dos ramales existentes de esta ruta desde el Puerto de Cerredo o el de Cienfuegos, no tenemos evidencias arqueológicas para poder clasificar su construcción en época romana. Del puerto de Cienfuegos no hemos localizado ningún elemento constructivo, así pues, se ha planteado un probable trazado a falta de más datos que sustenten esta posibilidad de tránsito o construcción o que plantee otra posible propuesta. Respecto al de Cerredo el único tramo conservado es en el propio puerto y no revela suficiente información para poder asociarlo a un período constructivo u otro. M. A. Rabanal propone que la ruta de Cerredo es un ramal de la de Leitariegos que, en el tramo leonés, se desvía de la principal en Caboalles de Arriba (Rabanal Alonso, 1984: 139).

3- Vía del Puerto de Leitariegos

Creemos poder afirmar que la calzada de Leitariegos era un acceso prerromano cuyos restos analizados *in situ*, el tramo de Las Mestas y el de El Caleyón, podrían asociarse más a centurias medievales o modernas que a romanas. Su existencia en tiempos prerromanos y su paso por el recinto campamental en El Vallau, confirmaría la presencia romanizadora y el uso de conquista de esta ruta. Dada la falta de restos romanos en el sector astur, la hipótesis se sustenta con la prolongación del trazado hasta las tierras leonesas desde donde provenía de la zona de Bierzo, siguiendo el río Sil hacia el valle de Caboalles. Se asocia un tramo viario de construcción romana en el sector de Villager de Laciana, otorgando seguridad en cuanto a su cronología (Rabanal Alonso, 1984: 139).

Es interesante la aportación de C. Morán Bardón en su descripción de la vía de Leitariegos en el sector leonés. Gracias a la información aportada podemos justificar la lectura arqueológica que realiza para justificar las evidencias constructivas romanas de la vía. Como hemos visto en el sector asturiano son escasas y en su mayoría un camino terrero que apenas aporta datos estructurales. Para el sector leonés destacan restos viarios de cronología romana como es el caso de Trascastro, donde se conservan los muros de contención y defensa de la calzada romana cerca del río, junto al topónimo La Calzada. Se repite este topónimo, el de La Calzada en Caboalles de Abajo y también en el Castillo, donde se conserva parte de la calzada romana, y por último citar Vallarota (asociado a la obstrucción del vial). Cerca de los restos viales de Trascastro se ubica la peña de la Fortuna, asociada a una de las divinidades romanas y por tanto otro elemento romanizador. Otro sector de pavimento romano se conserva en la zona de Vegarrienza en rudo ascenso a la citada Vallarota (Morán Bardón, 1925: 25).

Podemos relacionar indirectamente el hallazgo del miliario de San Justo de Cabanillas de la vía Nova, con el trazado prolongado hacia el sector asturiano (Gómez Moreno, 1907: 311-315). Desde esta zona partía la ruta hacia el puerto de Leitariegos, facilitando la conexión de la comarca berciana con las zonas auríferas del Occidente de Asturias (Santos Yanguas, 1992a: 264). También mencionar el caso

del miliario de Almázcara, en la misma vía de Astorga a Ponferrada y desde aquí a Lugo (Coello Ugalde, 1884: 285-290).

Se han catalogado diversos asentamientos prehistóricos en el concejo de Cangas de Narcea y su posible relación con el uso primitivo de esta ruta anterior a la llegada de Roma (Sierra Piedra, 2007: 423-427). Se asocia a cronologías romanas esta ruta pues soportó el tránsito de mercancías debido a la conexión de la comarca berciana con las zonas auríferas del Occidente de Asturias (Santos Yanguas, 1992: 264). En el sector asturiano encontramos dos puentes, el de Bimeda y el de Las Mestas, de aspecto medieval pero cuyos arranques del arco podrían ser romanos (Fernández Ochoa, 1982: 44-45). Con todos estos elementos parece seguro que esta vía sirvió de acceso a las invasiones romanas y posteriormente godas y musulmanas. Se plantea la idea de su existencia en tiempos prerromanos conectando toda la red de castros enclavados al paso del río Naviego (Fanjul Peraza, 2004: 184-194).

4- Vía del Puerto de Cereizales o también Serrantina o de la Culebra

La vía Serrantina o de la Culebra se asocia al sector minero. Se liga este camino con la extracción minera de los complejos auríferos de la zona de Begega-El Valle (Villa Valdés, 2009a: 295-303), Carlés (Villa Valdés, Fanjul Mosteirín, 2006: 153-167) y Ablaneda- Godán (Fanjul Peraza, Menéndez Bueyes, 2007: 79-94). A lo largo de su trazado conserva algunos tramos empedrados, además de obras de fábrica como contrafuertes o entallados en la roca. A nuestro juicio el tramo de la Sierra de la Manteca y El Campoleo confirmaría su cronología romana, pero la falta más evidencias arqueológicas, hace que otros autores piensen que se trata de una ruta de características medievales sino modernas. Por otro lado, nos encontramos con el puente de Tuña, de factura medieval, pero que conserva no solo el topónimo romano asociado a las vías de “La Carral”, sino también un Lar Vial fechado en el siglo II d. C., elemento a favor para constatar la ruta como romana.

Hemos propuesto que existiría una unión entre el sector del puerto de Cereizales y el de Somiedo, con un ramal desde Las Brañas del Pornacal. A su vez. R. Estrada García cree que existía otro trayecto dirección Este por el cauce del río

Somiedo y que confluiría con la de Cereizales en la zona de Aguamestas, aunque este sería posterior, medieval, pues sus características constructivas no concuerdan con las romanas (Estrada García, 2007b: 432). Se asocia a la vía de Cereizales y a la de Somiedo un puente que pudiera tener la cimentación romana en la zona leonesa de Vega de los Viejos (Rabanal Alonso, 1984: 139). Teniendo en cuenta las características de ambas vías del sector transmontano, consideramos más antigua la de Cereizales y por tanto en el caso de confirmarse la cimentación romana de dicho puente, podría ponerse en relación en el mismo proceso constructivo.

5- Vía de la Mesa

La vía de la Mesa es otra ruta que comunica las tierras leonesas desde la región leonesa de Babia hasta Torrestío para atravesar el sector central de Asturias (Morán Bardón, 1987: 32). El itinerario partiría de la vía que comunicaba *Asturica Augusta* con *Tarraco*, desde la *mansio* de *Vallata*, remontando el valle del Órbigo (Rodríguez Fernández, 1970: 438; Rabanal Alonso, González Alonso, 1995: 241-242).

Aunque se cree que la ruta ya sería transitada desde tiempos prehistóricos, se confirma la presencia de Roma en su uso durante la Antigüedad, concretamente en la fase de la conquista de Roma del territorio asturiano, a fines del siglo I a.C. Su principal fin fue comunicar nuestra región con el resto de la península, hacia *Asturica Augusta*.

El uso y construcción romana de esta ruta está demostrado con el diseño de la vía hacia la ciudad de Astorga (*Asturica Augusta*) Capital de la *Asturia* cismontana con gran valor estratégico militar (Estrada García, 2007b: 438). El topónimo Piedrajueves, La Corredoria, el Pedrorio y la similitud el empedrado con otras vías romanas, hace confirmar la teoría. Así pues, tal y como describimos en el capítulo anterior creemos que el sector de La Corredoria y de Dolia, podría ser obra de la ingeniería romana, al igual que los sectores de Peña Negra, aunque con mejoras a partir del siglo XVI tal y como indican las fuentes históricas ya citadas.

Las últimas investigaciones acerca del enclave de El Mouru, en el límite del concejo de Somiedo y Teverga, revelan un enclave campamental romano, asociado a

la fase de conquista del territorio (González Álvarez *et al.*, 2012: 245 -267; Camino Mayor, Estrada García, Viniegra Pacheco, 2013a: 283-296). Este enclave es muy relevante en cuanto a su posición estratégica a los pies de esta vía.

Otro hecho que ratifica la importancia que adquirió esta ruta en fases posteriores a la romanización, es la relación con el desarrollo de fortificaciones medievales que se erigieron en las proximidades de la ruta en la zona de Torrestío y también a lo largo de todo el trayecto central de la ruta (Gutiérrez González, Suárez Majón, 2007: 26-27). En esta zona, por la que ya hemos indicado es la misma vía que la del Puerto Ventana, que se bifurca en la frontera asturleonese, también debemos traer a colación el ya citado puente dovelado de posible factura romana del Sur de Torrebarrio (Rabanal Alonso, 1984: 139,145).

6- Vía del Puerto de Ventana

En el caso de la calzada del Puerto Ventana también conocida como “Vía de las Reliquias”, tenemos constancia de su uso como vía de peregrinaje a la Cámara Santa, desde que el rey Alfonso II el Casto mandara llevar las reliquias a este lugar. Esta ruta conserva uno de los mejores tramos empedrados de la región (ya analizado en este trabajo¹⁸⁷), ello hace que algunos autores consideren que sea ésta un paso romano. Otros autores en cambio consideran que fue una vía romana y llegaría a ser una de las principales vías de comunicación entre Asturias y León durante la romanización, siendo restaurada con motivo del uso como “vía de las reliquias”, hacia la Cámara Santa de Oviedo desde el siglo, con la última actuación fechada en el siglo XVIII¹⁸⁸. Posee especial interés militar, administrativo y económico. En lo alto del puerto asociado a la vía descrita, se encuentra un antiguo puente de un ojo y restos de lo que, a nuestro juicio, es una dudosa cimentación romana. Presenta un arco dovelado con una estructura de sillares regulares de piedra local, asociado también se analizan restos de vía en el sector leonés cerca de este lugar (Rabanal Alonso, 1984: 139,145).

¹⁸⁷ Remitimos al Cap. IV de este trabajo, pp. 352-385, vía del Puerto Ventana.

¹⁸⁸ A.G.A.P.A. Sig. 88. p. 186, del año 1770.

No descartamos que esta vía hubiera sido una construcción romana, aunque a ciencia cierta lo que podemos indicar es que si fue transitada por Roma. De los restos viarios conservados nos declinamos más por cronologías medievales y modernas, posiblemente asociadas con esa etapa “religiosa” etapa para la cual podría haber sido acondicionada, dado su excelente estado de conservación por ejemplo en el concejo de Quirós.

7- Vía de la Carisa

Desde la capital del *Conventus Asturum*, *Asturica Augusta*, se articuló el eje viario de la zona Noroccidental de *Hispania*. Muchas de estas vías sí fueron citadas en las fuentes antiguas, especialmente en el Itinerario de Antonino. Creemos que sería interesante el relacionar las rutas leonesas con las asturianas, para dar una consistencia a sus cronologías. Sabemos que en la zona leonesa se han documentado varios miliarios, muy relevantes pues indican información sobre estas calzadas y los lugares por los que pasaba, así como la distancia que distaban los núcleos. En la propia capital del *conventus*, en Astorga, se ha encontrado el miliario de *Nerva*, de redacción distinta al de Portela, que señala dos millas de Astorga, correspondiendo, por tanto, a las inmediaciones de la ciudad (Estefanía Álvarez, 1960: 23).

Sabemos que desde Astorga partía el ramal transmontano de la Plata que comunicaba dicha capital del *Conventus Asturum* desde el sector cismontano, con la segunda capital administrativa en el sector transmontano, *Lucus Asturum*. El miliario de Valderrey en tierras leonesas se asocia a la vía de la Plata, dirección a *Asturica Augusta*, que posteriormente prolonga su trazado hasta Gijón, pasando por la capital transmontana de *Lucus Augusti*. Está claro que desde el enclave de *Asturica Augusta*, se desarrolló gran número de rutas que comunicarían todo el sector occidental de *Hispania* (Moreno Gallo, 2006: 23-65).

La antigua ciudad romana de Legio (León), creación del siglo I. a. C. como campamento de la *Legio VI Victrix*, se diseñó cerca de la capital *Asturica Augusta*, durante la época Alto- imperial. Tuvo gran importancia debido a que la unidad militar fue la encargada, entre otras tareas, de controlar el Noroeste peninsular, donde

se localizaban importantes explotaciones auríferas como Las Médulas. De las rutas que comunicaban este enclave, podemos citar por ejemplo la ruta del Este, *vía Trajana item XXXIV, de Hispania in Aequitania, ab Asturica Burdigalam*, (Amaré Tafalla *et al.*, 2006: 305-315), de la cual aún día se conservan buenos tramos de la calzada, como por ejemplo en el lugar del Calzadilla de los Hermanillos (Argüelles Álvarez, 2013: 56-60).

Esta ruta se cita en el Anónimo de Ravena y parece conservar en gran parte su primitiva composición correspondiente al “Camino Real” de la Carisa. Debemos constatar la importancia que tuvo en fases romanas gracias a la abundancia de restos arqueológicos que confirman esta etapa de la historia y parte de la estructura viaria analizada en el sector más alto del pico Tresconceyos. El hallazgo del pico Curriechos constató un campamento romano. Posteriores fundaciones hospitalarias medievales descritas a lo largo de estas páginas prueban su uso siglos después (Fernández Conde, 1978: 209-211; Uría Rúa, 1940).

En nuestra opinión son varios los elementos técnico-constructivos que avalan la mano de obra romana en esta vía. Como decimos, más allá de los escasos restos de caja que se encuentran en el entorno del pico Tresconceyos, las características observadas en este camino están determinadas como un itinerario de herradura de un ancho medio de 2 a 3 metros conservando su antigua traza en algo menos del 50% de su recorrido. En uno de los tramos localizados por la zona de Cochá l’Aciu, el perfil estudiado por J. Camino Mayor, muestra el perfil típico de una vía militar *glareae stratae* (Camino Mayor *et al.*, 2008: 108). Muchos tramos fueron sustituidos por una tupida red de pistas de origen campesino y minero que han devaluado este rico patrimonio viario. La longitud de esta ruta es de algo más de 50 kilómetros y para algunos sectores viarios desaparecidos se ha planteado un hipotético diseño guiándonos en otros elementos como son los yacimientos asociados, la toponimia latina y el análisis del paso orográfico más óptimo en un entorno montañoso. Su uso conocido es estrictamente militar, lo cual ayuda a entender cómo el camino, atraviesa el eje de cumbres, que dividen las cuencas fluviales rehuyendo del paso por un collado, encaramándose hasta los 1800 metros de altura. Su paralelo en cuanto a este tipo de estructura lo encontramos en la Antigüedad en la vía de los *Alpes Poenina*,

acondicionada también en fechas de Augusto y Claudio, cuya altitud superaba casi los 2500 metros en el paso del Gran San Bernardo (Moreno Gallo, 2004c: 175-180).

Otro testigo que revela la antigüedad de esta ruta es el conocimiento de la circulación de las sociedades neolíticas en muchos casos acomodadas en las zonas altas de montaña. Asociado a esta ruta encontramos los dólmenes del Padrún, el dolmen de Carabanés (a 1000 metros de altitud), el túmulo de Cerredo (1231 metros de altitud), la necrópolis de Espines (1064 metros de altitud), la necrópolis de El Insiertu, o la lasca hallada por R. Estrada García en el Faro del Homón. Además del poblado del Mayéu de Busián, fechado en la Edad del Bronce Antiguo recoge los vestigios de la primera ocupación humana de la cordillera. Esta diversidad tipológica de restos prehistóricos confirma la presencia humana desde antes de la llegada romana, lo que plantea el debate de si existió una reutilización de la posible ruta de comunicación prehistórica. Los megalitos se sitúan en la cumbre del territorio que administrativamente delimita Aller, como preferencia en los pequeños rellanos relacionados con el paso de las vías de comunicación, tal y como es el caso de la vía de la Carisa.

Además de los enclaves prehistóricos citados anteriormente, existe una serie de recintos castreños visualmente conectados por los otros cordales del centro y del Oeste del concejo de Aller. Nos referimos a El Curuchu¹⁸⁹, Las Corochas, Las Coronas, El Castián, Castro o El Questru, sobre los pueblos de Herías, Zurea, La Cortina y Villallana, entre otros.

También hemos de mencionar la teoría que pone en relación la *mansio* de *Memoriana* (citada en el Anónimo de Ravena), con el actual enclave de Mamorana, lo cual confirmaría el uso, construcción o acondicionamiento de esta ruta en cronologías romanas. Otra reminiscencia romana son varias lápidas romanas halladas en Ujo, que reflejan la importancia de este enclave en la antigüedad (posible *vicus viarii*), punto de unión de la Calzada de la Carisa con la de San Isidro.

¹⁸⁹ Referente a este emplazamiento re- catalogado como recinto campamental, véase en la bibliografía general, Montes López, 2013: 411-414.

El camino de La Carisa fue utilizado en la época medieval por los peregrinos de Santiago. Durante los últimos siglos fue testigo del tránsito de las gentes del lugar como ruta tradicional a Castilla, para la circulación no solo de peregrinos, sino también del intercambio de productos de la tierra y como acceso a los pastizales de montaña.

Se cree que esta ruta por el pico Tres Conceyos, fue cayendo en desuso en la Edad Moderna al existir otro ramal que cruzaba Pajares ya desde tiempos romanos, tal y como apunta J. Camino Mayor (Camino Mayor, 2005a: 148-149). En 1770 la vía se convierte en un camino carretero que comunicaba Pajares entre Asturias y Castilla (Uría Rúa, 1940: 38). G. M. Jovellanos y Ramírez en sus Diarios confirma su desuso, cuando visita estos parajes en 1795 por el valle del Camplongo hasta el puerto de la Carisa. No añade ningún dato histórico que pudiera aportar nueva información sobre los orígenes de la ruta, pero sí que confirma el mal estado del mismo, puesto que en esa fecha ya es una ruta abandonada (Jovellanos y Ramírez, 1953: 330-335).

Respecto al posible acceso desde el puerto de Pajares se debe de poner en relación con el sector leonés donde se erigió el puente romano de Villanueva de la Tercia (Rabanal Alonso, 1984: 145). A nuestro juicio sus dos arcos ligeramente apuntados muestran lo que parece una traza medieval y no romana.

En la zona leonesa se identifican evidencias que muestran la romanización de esta vía de la Carisa. En el entorno de Buiza existe un miliario anepigráfico de cronología indeterminada. Otro elemento importante es un ara romana hallada La Vid y otras piezas en Barrios de Gordón, Rabanal de Femar o Candanedo de Femar. La vía de La Carisa muestra evidencias claras de su uso en la Antigüedad, así como de su fábrica romana (Gutiérrez González, 1985: 102-105).

Al Sur de Astorga se emplazaron dos campamentos romanos en la zona de Castroalbón y Soto de la Vega asociados al control territorial y paso de la vía *XVII Item Bracara Asturicam* (Loewinsohn, 1965: 26-49).

El tramo de calzada transmontana lo hemos asociado con la denominada vía de La Carisa. La ruta desde León con dirección Asturias ha sido estudiada por M. A. Rabanal, quien considera este paso cómo romano prolongando su uso en siglos medievales, pues desde que en el siglo IX se convierte en el camino mozárabe a San Salvador de Oviedo (Rabanal Alonso, 1995: 255).

8- Vía del Puerto de San Isidro, Vegarada y Piedrafita

La calzada del Puerto de San Isidro se corresponde a la vía I del Itinerario de Antonino a la altura de Lancia, que prosigue hacia Boñar pasando por Puebla de Lillo hasta el citado Puerto de San Isidro. Relacionada con el posible tránsito de la vía en fechas romanas, asocia M. A Rabanal Alonso una inscripción a los Lares Viales (Rabanal Alonso, 1988: 34). Se conservan restos del viejo empedrado romano en la zona de Isoba y también son importantes para datar su período constructivo los puentes de Camposolillo y el de Puebla de Lillo (Rabanal Alonso, 1984: 141-142). Parece claro la mano de obra romana en esta ruta, al menos en el sector leonés. Desafortunadamente para el tramo asturiano necesitaríamos elementos más empíricos, pues los tramos empedrados del territorio transmontano en Piñeres y Serrapio, creemos que se corresponden con actuaciones medievales o incluso modernas.

Posiblemente la técnica utilizada en la construcción de los dos ramales asociados a esta ruta principal: el del puerto de Vegarada y el de Piedrafita, hubo de ser romana, aunque, como ya hemos presentado en algunos tramos han sido remodelados sustancialmente, al igual que ocurre con el resto del paisaje alterado en otras zonas de la región.

La cercanía de una vía militar romana como la de La Carisa por el Oeste y el paso del puerto de Vegarada permite deducir que este acceso fuese no una inédita calzada romana sino un primitivo camino, nexos de asentamiento urbanos entre ambas vertientes de la cordillera, que pudiera haber sido empleada esporádicamente por los invasores tanto en el período romano como en el medieval. Se confirma también el uso medieval transitado principalmente por peregrinos o comerciantes que buscaban

en las partes altas pastos frescos en los meses de verano. Esta afluencia de viajeros queda reflejada en las tierras leonesas con las construcciones en tiempos medievales de una ermita bajo la advocación de la Virgen del Castieso, hoy día mesón del Castieso y en las tierras asturianas la citada capilla de San Pedro o Pablo donde probablemente existió un hospital de peregrinos. Ello confirmaría, así mismo, el uso religioso de la ruta. Referente a los restos estudiados en la calzada de Vegarada consideramos que éstos por su técnica son de intervención romana y vemos sectores con reformas, pues muestran características distintas, en el mismo paso por las Foces del Pino. Se asocia a cronologías romanas los restos de dos puentes levantados en la zona de Redipuertas, uno que se conserva en pie y otro en ruinas al Norte de este primero (Rabanal Alonso, 1984: 143). Más al Sur de estos puentes en el lugar de Valdelugeros se registran otros tres posibles puentes de discutible factura romana, pues están restaurados (puente de Verdugos o Ahorcado, Villarín o Villamocha y Villarías), así como otros de clara cronología medieval que conducen hasta Redipuertas (puente de Lugeros, Campos de Luguero, Cerulledo Bajero y Cerulledo Cimero). M. A. Rabanal Alonso se refiere al situado en Vega del Pontón de Redipuertas, que se encontraba en ruinas y ha sido restaurado recientemente, mientras que el otro que cita, que permanece en pie, puede ser el Cerulledo Cimero, que puede tratarse de una construcción medieval y no romana (Fierro del Valle, 2007).

Sobre el ramal del puerto de Piedrafita hemos asociado los restos analizados en Río- Aller a cronologías romanas. Provenía de zona leonesa por el valle del río Torío pasando por las localidades de Matallana hacia Piedrafita. M. A. Rabanal Alonso documenta varios hallazgos que asocia a la construcción romana de la ruta. Por un lado, el puente de Piornedo que muestra sillares reutilizados romanos y al Norte del Pueblo de Piedrafita, los restos de empedrado romanos, junto con dos puentes en la zona del Arroyo de Valdecaliente (Rabanal Alonso, 1984:138, 145).

9-Vía de Puerto de Tarna

La vía del Puerto de Tarna fue una calzada romana de cierta entidad, primero con fines militares y después comerciales o ganaderos (Fernández Ochoa, 1982: 53).

La ruta por tierras leonesas se adentra desde Riaño a Liegos, Larío y La Uña, llegando a la ascensión final del puerto de Tarna. M. A. Rabanal Alonso nos indica la importancia del puente de Torteros, de factura medieval, aunque de posible cronología romana, pues parece conservarse un muro más antiguo que el resto, como un aval para considerar una construcción romana de esta ruta (Rabanal Alonso, 1984: 141). En el caso asturiano son relevantes por su cronología romana los puentes de Entralgo o Lorio (Fernández Ochoa, 1982: 53).

Otros elementos que hemos detectado como romanos en el estudio de esta vía han sido únicamente el tramo de Los Infiernos, el cual por su técnica constructiva nos recuerda al tramo de Vegarada. Bien es cierto que se muestran algunos tramos acondicionados siglos más tarde del propio trabajo romano. Ello hace que algunos autores lo consideren romano (Fernández Ochoa, 1982: 53; Rabanal Alonso, 1984: 141; Piñán Sánchez, Canga Meana, 2009:153) y otros en cambio medieval (Serra Piedra, Díaz Nosty, 1999b: fig.2). Al igual que el resto de tramos que hemos documentado en esta vía, hemos de ponerla en relación con las fortificaciones medievales existentes en el concejo de Caso (Asturias) que nos llevarían a establecer la importancia de este camino en época medieval, al igual que sucede con la ocupación medieval del territorio a lo largo de la vía de la Mesa. Esta hipótesis de una vía medieval y no romana, cobraría fuerza dada la ausencia de elementos romanzadores la cuenca alta del Nalón (Menéndez Granda, Sánchez Hidalgo, 2007: 483-488).

10- Vía de los Picos de Europa

Toda la zona de los Picos de Europa se asocia con el monte *Vindio*, citado por C. Ptolomeo y que ya figura en la “Geografía” del siglo II d. C. , por lo que al menos el tránsito romano en la vía de los Picos de Europa quedaría confirmado en siglos romanos. Esta vía fue reconocida como romana y publicada por primera vez por J. Delgado Úbeda (Delgado Úbeda, 1932: 33-35). Son diversos elementos los que pueden asociarse con el uso y construcción romana de esta ruta. De los doce tramos viarios estudiados *in situ*, consideramos que cuatro podrían asociarse a la técnica romana, siendo el más claro el sector de la Senda del Caoro, con marcados zigzags y

contrafuertes de mampostería. Este tramo desciende a Arenas de Cabrales. En esta área se atestiguan núcleos de poblamiento en la Edad Media, momento al que pueden atribuirse las fortificaciones y quizá alguno de los puentes relacionados con el mismo, careciendo de un poblamiento de cronologías anteriores, relacionadas con la vía en su uso romano.

Planteamos la posibilidad de que el ramal hacia Poncebos y que posteriormente asciende a Bulnes (cuyo empedrado consideramos medieval), tuviera un primer tramo hasta el puente de Poncebos posiblemente romano. Otros puentes asociados al vial principal que pueden considerarse de cronología romana y avalarían así la construcción Imperial de la calzada serían el caso del puente de El Texu, el de Tielve, el de Saleras, el del Cares, el del Ridón, el Vieyu, el de la Oya, o el de El Conceyu entre otros, aunque como indicamos, con grandes reformas posteriores que hacen que algunos autores consideren su construcción en época medieval sino moderna. En cambio, el puente de La Jaya, el de Berodia o el del Ribeles presentan una traza medieval más evidente. La presencia de estos puentes confirma el uso romano, medieval y moderno de este trazado. Así mismo se han documentado torres o castillos medievales que jalonan el trazado de la vía, como por ejemplo la torre de Arenas de Cabrales, la torre de Jaces, la torre de Puertas, el castillo de Peña Alba o la torre de Tresali son un pequeño ejemplo de un gran número catalogados.

La antigüedad del ramal en dirección a Bulnes se acredita por los núcleos de poblamiento que enlaza, cuya existencia documentada se remonta a la Edad Media; es el caso de Camarmeña, cuyo origen se data a principios del siglo IX. Atribuir este ramal a cronologías romanas parece algo arriesgado al carecer de indicios más firmes que así lo atestigüen, aunque si bien es cierto que como ya hemos indicado, se hallaron una moneda correspondiente a un gran bronce de Marco Aurelio, una punta de lanza de hierro en la zona de la vega de Urriello y una lucerna datado en época romana asociada a la explotación minera romana de Ortiguero (Avello Álvarez, 1991:45, 119).

Sobre la mención realizada a la relación existente entre el monte *Vindio* y esta ruta en fases de conquista, se cree que el área mencionado por C. Ptolomeo

correspondiente al paso en el año 25 a. C., debía ser la zona de Abamia, punto de paso de esta ruta y por tanto un elemento que sustentaría el tránsito romano de la ruta. No parece descabellado plantear que Abamia pudo ser en las Guerras Cántabras una torre de control del cerco del *Mons Vindius*, hipótesis que se refuerza con el hallazgo de tegulas romanas en el subsuelo del contiguo templo, además de los componentes ya descritos que extraemos de la cartografía, toponimia y fuentes antiguas (Ríos González, 2009c: 201-208).

Creemos que su continuidad hacia tierras cántabras se prolongaba hacia la zona de Liébana, por donde pasaba una vía que desde de Potes, dirección Norte se dibujaba imitando el cauce del Valdavia hacia Liébana. Ésta ruta pudo tener sus orígenes en las Guerras Astur-Cántabras, al igual que la de *Iuliobriga- Portus Blendius*. Es en esta zona donde C. Ptolomeo nos indica vivía la *gens* de los *Concai* (Ptolomeo, 1845: 2, 6, 50). También en esta línea geográfica se ha hallado en el cercano pueblo de Lebeña, una estela del siglo III de *Aurelio Albino*, junto con un epígrafe en *Luziero* (Martínez Pereda, 1989: 61-62; Iglesias Gil, 1976: N° 105). Queda documentado el tránsito de esta vía en la época Alto-medieval cuando Liébana pertenecía a Castilla y León y se funda, al pie de la vía, el monasterio de Santo Toribio de Liébana (Madoz Ibáñez, 1984: 168). C. Sánchez Albornoz indica que esta ruta fue recorrida por los musulmanes vencidos de Covadonga en su huida hacia Liébana y Cosgaya (Sánchez Albornoz, 1972b).

11- Vía de la Costa

Para la vía de la Costa han analizado diversos caminos antiguos, algunos de ellos no catalogados dentro de las cartas arqueológicas de los diversos concejos. Observamos que en algunos sectores el trazado medieval de peregrinaje costero difiere del que pudiera ser el primitivo romano. Realmente en algunos casos no se conservan restos materiales que lo hagan susceptible de ser tratados como tales. No obstante, esta vía costera ha sido estudiada en profundidad en el período medieval dada su relación con el camino costero a Santiago (Sanz Fuentes, 1994), asociada con la vía romana de *Agripa*. Encontramos a su paso diversos enclaves de cronologías romanas que pueden al menos confirmar la presencia de núcleos

romanos al paso de la ruta tal y como es el caso de Colunga, Gijón, Pravia, y varios castros y otros hallazgos como tesorillo o estelas (descritos en el capítulo anterior).

Sobre los 13 tramos *in situ* estudiados de esta vía, hemos clasificado solamente uno cuya estructura es, posible, romana, el de la cuesta de Niembro, en Llanes. El resto de los tramos han sido considerados medievales o simplemente de cronología desconocida dada la poca información que aportaban y que dificulta su análisis. Por tanto, aunque hay constancia del tránsito romano de esta ruta, se dispone de más información sobre su segunda etapa como el camino principal costero a peregrinaje en el medievo. Otra importante dificultad es que más de 75% de la vía se compone con un firme terrero, lo cual es un problema añadido para su datación.

Esta ruta provenía de tierras cántabras donde localizamos una estructuración viaria similar a la asturiana. Desde esta ruta costera fluyen al interior gran número de vías que comunican las zonas de montaña (Iglesias, Gil, Muñíz Castro, 1992: 28-30). Existen más fuentes antiguas relacionadas con el territorio cántabro, que confirmarían la autenticidad de estas rutas en el período romano. El Itinerario de Antonino y también la Tabla de Barro y el Anónimo de Ravena, enumeran diversas ciudades que se jalonaban al paso de estas rutas (Roldán Hervás, 1975).

Se han hallado 12 miliarios en tierras cántabras, aunque 5 se hallan desaparecidos. En Castro Urdiales (enclave romano costero, por el que transcurría la vía de *Agripa* que posteriormente se dirigía a Asturias), se fechó el miliario de la plaza Otañés en el año 85 d. C. La zona más rica en cuanto a miliarios se refiere es la del valle de Otañés, asociados al paso de la vía *Pisoraca- Flaviobriga*, ruta que se dirigía a la *Asturia* cismontana (Banús y Aguirre, 1984: 87-111). Importante para su estudio ha sido el miliario de época neroniana localizado en Castro Urdiales, que indica la distancia entre este punto (*Flavióbriga*) y *Pisoraca*, unos 266,5 kilómetros (Lostal Pros, 1992: 60).

Los principales apoyos para dibujar el trazado de esta ruta en tierras cántabras serían el Anónimo de Ravena y la Tabula Peutingeriana, que plantean el hipotético trazado desde *Portus Amanum* o Sámano, próximo a la colonia de *Flavióbriga* (Castro Urdiales), con *Portus Vereasueca* (San Vicente de la Barquera), tras

atravesar entre otros, los términos de Escobedo, Arce, Oruña, Rumoroso y Polanco. Desde aquí continuaba hasta Barreda para de allí enlazar con *Portus Blendium* (Suances). Este puerto fue testigo a raíz de la ocupación romana, de la intensa actividad comercial desarrollada en la comarca del Besaya a partir de la explotación de sulfuro de zinc extraído de las minas de Reocín y Comillas (Iglesias Gil, Muñíz Castro, 1992: 85).

En la zona asturiana el trayecto discurre a lo largo de más de 250 kilómetros que conducen a tierras gallegas para dirigirse al enclave costero de *Brigantium* (La Coruña) y la torre de Hércules, desde donde posiblemente existió un ramal que comunicaba este lugar costero de Coruña con el de *Lucus Augusti* (a su vez comunicado con *Bracara Augusta* y *Asturica Augusta*). Esta ruta XX del Itinerario de Antonino ha sido recientemente descubierta en las proximidades de Abegondo, cuyas investigaciones, una vez finalizadas, arrojarán más información sobre el trayecto que comunicaba los tres conventos jurídicos de *Galaecia* (*Bracara Augusta*, *Lucus Augusti* y *Asturica Augusta*). Siglos después ésta sería esta ruta costera la principal vía hasta Santiago de Compostela. Parecen más claras las evidencias que datan como romana esta ruta en terrenos cántabros y gallegos, que, en el caso asturiano, pero dada su posición intermedia entre ambas comunidades autónomas, parece lógico pensar que esta ruta hubo de construirse en las mismas cronologías en el sector de Asturias.

Es abundante la información existente para poder describir el trazado de las calzadas en Galicia (Estefanía Álvarez, 1960: 5-104; Caamaño Gesto, 1984, 1996: 45-88; Sáez Taboada, 1998: 173-191; 2002: 389-408). Nos encontramos el caso del miliario de San Román de Retorta en Vigo que se asocia a la mencionada vía XX del Itinerario de Antonino. Se ha de poner en relación por tanto con la vía de *Bracara Augusta* a *Asturica Augusta* por la costa. Este miliario de *Calígula* fue desplazado y se sabe que su posición original fue en Rábade, lo cual hace que se descarte su procedencia de la vía XIX (más cercana a San Román de Retorta). A este tramo podemos relacionar otros tres miliarios de procedencia incierta (Estefanía Álvarez, 1960: 57).

La vía XIX de *Bracara Augusta* a *Luco Augusti* por el interior se ha de poner en correspondencia con la vía de Lugo de Llanera a Lugo en su tramo final, pues en el lugar de Nogales es donde se localiza un puente de fábrica romana, sobre el río Navia. También se descubrió un miliario hoy día desaparecido y monedas romanas de Augusto, Constantino I y Crispo (Fariña Busto, 1972: 105-128). Parece que fue el lugar donde se unía con la ruta asturiana, en la *mansio* de *Fonte Albei* (Fonsagrada) (Sáez Taboada, 2002: 399).

Podemos citar también en terrero gallego el miliario de Celanova asociado a un ramal de la ruta XVIII del Itinerario de Antonino, del que no es posible ofrecer más información dado su estado de deterioro. También es interesante el miliario de Tamaquelos, relacionado con la vía de *Aquae Flaviae* (Chaves) a *Lucus Augusti* (Lugo). En el caso de la ruta de Vernín a Geminas se asocian dos miliarios en buen estado, el Reborondo dedicado a Constantino y el de Guinzo de Lima dedicado a *Maximino* (Estefanía Álvarez, 1960: 37, 43).

Son varias las rutas diseñadas para comunicar la zona costera con puntos del interior. Uno de los ramales más importantes es el que parte desde Gijón hasta *Lucus Asturum*, es decir el ramal norteño transmontano de la vía de la Plata (Álvarez Marrero, 1985: 509-516; Fernández Ochoa, 1997: 254). Esta ruta no conserva ningún elemento asociado a su paso, pero sí gran número de enclaves romanos asociados al entorno, como es la villa romana de Veranes, las Murias de Beloño o las desaparecidas villas de Pumarín y Tremeañes.

El ramal de Muros del Nalón hacia Pravia y el interior de la región a la capital transmontana fue analizado como un Camino Real y atribuye su trazado a siglos medievales, sin descartar la posibilidad de la ruta en tiempos romanos (Pisa Menéndez, 1997: 71-82). Desafortunadamente no existen restos *in situ* determinantes para estudiar la primitiva composición viaria, ni tampoco fuentes históricas más antiguas de la Edad Media que confirmen la zona de paso. Sin duda, esta ruta fue desde la Edad Media un Camino Real que comunicaba la costa asturiana en Muros del Nalón con el interior donde se han registrado diversos núcleos prerromanos y romanos, como la importante ciudad romana de *Flavionavia* (Santianes de Pravia), lo

cual es un posible indicador de la ruta facilitara las comunicaciones entre dichas áreas, ya desde tiempos romanos, dada la relevancia de citado enclave. Así uniría el Oeste de *Lucus Asturum* y el enclave de *Flavionavia*.

Desde Canero se plantea la idea de que existiera un ramal hacia la interior dirección Navelgas para dar salida de este modo al ramal existente que relaciona la ruta de Lugo de Llanera a Lugo, en el interior y en la costa la ruta de *Agripa*. Nos referimos al ya mencionado ramal de Navelgas, al cual le atribuimos un uso similar que al ramal de Berducedo a Bustantigo. Son ambas rutas orientadas al transporte de minerales. Desde el siglo I d. C. se detectan en el sector Occidental asturiano sistemas de explotación de minerales en especial del oro.

En el primer tercio del siglo I d. C. se constatan las instalaciones de la administración romana con tres grandes núcleos que crearon la trama urbana del noreste; nos referimos a *Asturica Augusta*, *Bracara Augusta* y *Lucus Augusti*.

Observamos en este sector occidental de la región muchos castros que muestran pervivencias en época romana, por ejemplo, el Chao Samartín o el castro Castrelo de Pelou. Su integración en los nuevos patrones de ocupación romanos se refleja en parte al acoger la mano de obra minera y el control de las explotaciones (Sánchez- Palencia Ramos, Suárez Suárez, 1985: 141-157; Montes López, 2007: 313-322).

Este tipo de poblamiento y de estructuración territorial confirman el uso de cronologías romanas para estos ramales diseñados para el transporte de las mercancías desde las zonas mineras, y por ende de la vía principal de Lugo de Llanera a Lugo, a donde eran destinados. Así mismo el recién descubierto campamento romano de Moyapán, es otro elemento relevante dada su posición estratégica respecto al paso de esta ruta (González, Álvarez *et al.*, 2008: 363-371).

Estos ramales que partían de la vía costera comunicaban Norte- Sur dicha vía con la de Lugo de Llanera a Lugo. En el enclave de *Lucus Asturum* se encontró un Lar Vial durante el proceso de excavación a principios de los años 90, el cual se asocia a los materiales arqueológicos que confirman dataciones claras para los siglos

I-II d. C. El ara hallada en las cercanías de la zona excavada consagrada a los Lares Viales, tiene la consideración de un testimonio de apoyo de que tal yacimiento responde a *Lucus Asturum*, ya que diversos autores interpretan que existe una relación entre *mansiones* de las vías y culto a los Lares Viales (Cid López, 1998: 187-202).

Respecto a la vía de Lugo de Llanera a Lugo era la prolongación de la vía de la Carisa desde el punto de *Lucus Asturum*. Esta vía fue estudiada gracias a la mención que de sus *mansiones* se hace en el Anónimo de Ravena. De esta forma, se ha propuesto un trazado que pasase por dichas zonas aunque existe discrepancia en cuando a la posición de alguna de éstas *mansiones*¹⁹⁰ (González y Fernández Valles, 1956: 287-301).

Sabemos por tanto que era una vía romana ya que aparecen citadas sus *mansiones* en el Anónimo de Ravena. En cuanto a su función ya hemos indicado que comunicaba dos núcleos importantes del mundo romano *Lucus Asturum* con *Lucus Augusti*. Creemos que era una vía comercial asociada al transporte de las minas del entorno, articuladas a través de los ramales anteriormente citados. Por este motivo ha sido bautizada como la “vía del Oro” (Fernández Ochoa, 1982: 42-44).

Respecto a los elementos que podrían justificar su uso en siglos romanos está el tramo de Las Regueras, desde la zona del Andallón hasta Picarín, que pasaba por Valduno, donde se conservan trechos intermitentes en los laterales de la carretera local, asociados a la típica estructura viaria de la calzada romana. Además, se vinculan a este tramo dos enclaves de cronología romana como es la villa del Andallón y las termas de Valduno. El resto de tramos que hemos analizado creemos pueden tratarse de acondicionamientos medievales, asociados por tanto al uso del primitivo camino del interior a Santiago, que circulaba compartiendo parte del trazado romano (V.V.A. A, 2012).

¹⁹⁰ Referente al estudio de las *mansiones* de la vía *Lucus Asturum- Lucus Augusti*, remitimos al Cap.VI, pp. 850-854.

Se esboza en líneas generales en este capítulo los grandes inconvenientes a los que nos hemos enfrentado a la hora de abordar la problemática tarea de fechar estas calzadas. En el caso de *Galaecia* se documenta una serie de vías no principales dentro de *Hispania* que se detectaron por la existencia de miliarios y otras dos que además mostraron aun restos *in situ* de su trazado. Es el caso de la ruta de *Aquis Querquennis* a *Lucus Augusti* y la ruta de *Aquae Flaviae* a *Asturica Augusta* (Rodríguez Martín, 2009: 273-293; Solana Sáinz, Sagredo San Eustaquio, 2006: 40).

Dos enclaves de indudable arraigo romano son *Lucus Augusti* y *Asturica Augusta*, emplazamientos relacionados con las rutas asturianas, pues se comunicaban con el sector transmontano y su capital (*Lucus Asturum*) a través de la ruta de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti*, y la ruta de *Asturica Augusta* a *Lucus Asturum* (vía de la Carisa).

Hasta la fecha se ha creído que aunque Asturias no fue un eje principal de *Hispania*, sino solamente un enclave para completar el área norteño hispano, donde una de sus actividades fue la explotación de las áreas mineras. En este trabajo se intenta demostrar, cómo el desarrollo de las comunicaciones viarias romanas, fue más extenso de lo que hasta la fecha se ha creído, aunque es cierto que el capital y técnica invertida, fue el menor posible, para salvar las necesidades básicas de transporte.

Tenemos constancia que prácticamente la totalidad de las vías romanas que prolongan su uso durante la Edad Media, es en la Edad Moderna cuando son acondicionadas, así pues, posibles tramos romanos y medievales en su mayor parte desaparecen en torno al siglo XVIII. Por citar un par de casos sabemos que fue D. Míguez de Vedaña, obispo de Oviedo, quien costeó la construcción de un camino carretero de Oviedo a León en el siglo XVI (Jovellanos y Ramírez, 1783: 456). En el caso del camino de Grado a Oviedo (ruta de Lugo de Llanera a Lugo), sabemos por las fuentes de época moderna que el dinero sobrante de la restauración del puente de Ujo, se ordenó emplear en acondicionar este camino, cuyas obras sabemos ya estaban iniciadas en el año 1785 (Cadiñanos Bardeci, 2008: 72).

Se han podido identificar un elevado número de los puentes de la Edad Media que estuvieron en permanente estado de transformación, reflejo de la necesidad de un nuevo uso comercial de las vías. Sería necesario la búsqueda de soluciones para la adaptación de la red viaria para hacer frente a las nuevas necesidades de transporte que exigían caminos de rueda en lugar de herradura, ante el aumento del tráfico rodado y el tránsito de caballerías y acémilas. Entre las restauraciones realizadas que se han analizado en la península se constata en ocasiones la reparación de los puentes, a los que se les añadía tajamares, se apuntaba su arco o se estrechaba la vía para aligerar la estructura. También se optó por un ensanchamiento de la superficie del camino en unas rutas que, en su mayor parte, se trataba de una simple explanación del terreno¹⁹¹.

Está claro que el sistema viario medieval no estuvo a la altura de las necesidades de la época, quedando constancia en numerosos informes sobre el mal estado viario desde el siglo XVI, siendo inevitables los parches o reparaciones de tramos y de otros elementos asociados como sería el caso de los citados puentes. Algunas de estas ansiadas reparaciones se acometieron desde el siglo XVIII donde ese nuevo panorama viario facilitaría el aumento del tráfico de mercancías, incluso siendo necesaria nuevamente la reparación de algunos ramales (Madrazo Madrazo, 1977: 70-126).

Está claro que la orografía de cada terreno es el máximo condicionamiento para la construcción de un trazado. Las transformaciones llevadas a cabo en las carreteras del siglo XIX, como después lo serían en el siglo XX sobre el recorrido de los caminos antiguos, exigían unas pendientes máximas y unas alineaciones de la carretera con radios mínimos de giro (Nardíz Ortíz, 1991: 43).

¹⁹¹ .- “... toda carrera de villas fazeras debe aver en ancho en el más estrecho lugar VI codos, por esto que se encuentran dos vestias cargadas unas con la otra, la una sobiendo queda la otra que pueda pasar” (Beristain Piña, Larrea Sagarminaga, Mieza Mieg, 1980: 65).

Capítulo VI: Campamentos romanos y mansiones en la red viaria romana

VI. 1- Campamentos

En los últimos años ha proliferado el descubrimiento y estudio de los campamentos romanos en Asturias. Los romanos articularon toda su estrategia en base a los campamentos fortificados que albergaban sus legiones. En el caso de Asturias este sistema campamental se ha de poner en relación con las Guerras Cántabras¹⁹². Se han documentado varios escenarios bélicos en sierras y cordales elevados en el oriente del territorio de la contienda, como son el caso de los campamentos de Castillejos, la Loma, el Alambre, Monte Bernorio, La espina del Gallego o Cildá entre otros (Peralta Labrador, 1999: 195-212; Peralta Labrador, 2011: 23-36; Peralta Labrador *et al.*, 2011: 151-172; Torres Martínez, 2011: 127-149). A este grupo también se han de unir los ya conocidos ejemplos de Valdemeda, Huerga de Frailes o Castroalbón (Sánchez-Palencia, 1985, Menéndez Blanco *et al.*, 2011a: 32-35; Loewinsohn, 1965: 26-49; Didierjean, Morillo Cerdán, Petit- Aupert, 2014: 151). En estos recintos no sólo se han encontrado los sistemas defensivos y ocupacionales sino también piezas numerarias o materiales armamentísticos (Peralta Labrador, Sáez Abad, Fernández Ibáñez, 2009:277-297; Martínez Velasco, 2009: 133-139; Peralta Labrador, Hierro Gárate, Gutiérrez Cuenca, 2011: 151-172; Torres Martínez, Martínez Abad, Pérez Farraces, 2013: 57-80).

Hasta fechas recientes solamente se conocían campamentos romanos al interior de la cordillera Cantábrica (Morillo Cerdán, 1991: 167), pero últimos estudios en el sector del *Bellum Asturicum* han identificado varios *castra aestiva* que a continuación pondremos en relación con el trazado vario expuesto en este trabajo (Camino Mayor, Estrada García, Viniegra Pachego, 2001: 261-276, 2007; 2013a: 283-296; 2013b: 297-308; Menéndez Blanco *et al.*, 2011a: 145-165; 2013: 245-251; Fanjul Peraza, 2007b: 125-127; 2007c: 96-97;González Álvarez *et al.*, 2008: 363-371;

¹⁹² Sobre las Guerras Cántabras véase: Schulten, 2000; Santos Yanguas, 1981: 849-874; 1988; Peralta Labrador, Hierro Gárate, Gutiérrez Cuenca, 2011: 151-172; Solar Sánchez, 2014: 71-75.

2011: 225-234; 2012: 245-267). Gracias a estos hallazgos, se ha podido entender mejor la presencia del ejército romano en la región, la estructuración de la administración y la política llevada a cabo en este sector transmontano tras la romanización.

El desarrollo del proceso de romanización en nuestro territorio y la existencia de diversos pasos naturales, prehistóricos o de adscripción cronológica romana que utilizaría el propio ejército romano para cruzar la cordillera Cantábrica, quedan afianzados al poder atribuir estos nuevos recintos campamentales a dichas rutas (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 2002: 384- 385; Maya González, 1989: 82-90; Santos Yanguas, 2006: 109-128). De este modo la reactivación del estudio campamental en el sector noroccidental de España ha impulsado la reinterpretación de la historia militar conocida hasta la fecha en este territorio.

Parece clara la relación entre estos emplazamientos campamentales y la red viaria regional. Observamos la disposición campamental siempre en una posición cercana de las principales arterias romanas y con visibilidad sobre los pasos más significativos del entorno.

Tras este análisis territorial observamos cómo la concentración campamental se documenta en el Centro oeste, siendo notable la escasez de campamentos en el sector este de la región (quizá aún por descubrir). Posiblemente esta carencia se pueda asociar a que hemos observado un desarrollo viario mayor en la zona centro-occidental que en la zona oriental; es decir que la zona Este de la región pudo estar menos romanizada que la Oeste y por ello se emplazarían menos campamentos.

Todos estos recintos se han puesto en relación con el período histórico conocido como las Guerras Cántabras. Ello ha ayudado a poder estudiar más en profundidad cómo fueron las incursiones y los años de guerra en el *Conventus Asturum* (Santos Yanguas, 2013: 62-66). Su posterior uso debe asociarse a la dominación de la población local, así como a puntos de control administrativo supervisando las actividades mineras occidentales.

El hallazgo de este conjunto campamental sin duda es un primer paso en el estudio de las incursiones militares romanas en la región. Aún queda mucho trabajo por realizar en estos emplazamientos, empezando por confirmar el origen campamental de algunos enclaves como son los citados Castiellu del Vallau, Mouru B y C, A Pedra Dereta y el pico Chandurrio.

VI. 1.A. La Carisa

A continuación, analizaremos la relación viaria existente entre las ya descritas vías romanas y los campamentos conocidos, comenzando por los recintos campamentales asociados a la Calzada de la Carisa. En esta franja se han identificado dos de los campamentos mejor estudiados de la región; el campamento del monte Curriechos y al campamento de Llagüenzos o Castro el Rincón, y no lejos de éstos, un tercer recinto conocido como el campamento del Curuchu.

VI.1.A.1- Monte Curriechos

El campamento romano del monte Curriechos fue el primero en ser identificado como tal en Asturias. Este pico estaba rodeado de tres fosos defensivos y otras complejas fortificaciones al pie de la fuente de Buschumoso, sobre la majada lenense de Buschumoso. Es considerado el hábitat antiguo más alto de la región y debió ser un emplazamiento de verano en relación con una de las guarniciones que protegían el camino. Se posicionaba a escasos cientos de metros de la mencionada vía de la Carisa. Durante las excavaciones realizadas en el recinto se localizaron tres vallados concéntricos. Al interior se pudo estudiar una defensa de un *agger* de tierra, en el centro una *fossa* cuádruple y al exterior una *fossa* dúplex, conservándose en el sector Norte el *vallum* (Camino Mayor, 2005a: 53:80).



Fig. 378. Una de las cuatro monedas halladas en el Campamento del monte Curriechos fechada en el 25 a. C. Imagen extraída de Camino Mayor 2005a: 261.

Son varios los elementos defensivos que se anexan en todas las direcciones del campamento, ocupando una superficie mayor a las 8 hectáreas. En el recinto se

han hallado abundante variedad de objetos que remiten a las fases de guerra y momentos posteriores (monedas, clavijas, tachuelas de *calcei*, hachas de hierro, etc...). Parece no existir duda de la relación existente entre este campamento y el ámbito de las Guerras Cántabras. Se asume la vinculación del monte Curriechos y el pico Llagüenzos, al mismo proyecto de infraestructura militar viaria asociada a la etapa de gobierno de *Plubio Carisio* (26-22 a.C.) (Camino Mayor, Estrada García, Viniegra Pachecho, 2013c: 253-263).

VI.1.A.2- Campamento de Llagüenzos o Castro el Rincón

En el castro de Rincón se identificó en 1995 un foso que sirvió para atribuir este recinto al modelo castreño (Concepción Suárez, 1995: 340). No fue hasta los años 2009- 2011 cuando se reinterpreto como el recinto campamental de Llagüenzos. Aunque es cierto que años atrás se había reestudiado la zona, dada su escasez material y dificultad de identificación, la propuesta campamental había sido descartada. Emplazado en el pico Tres- Conceyos a 1670 metros de altitud, este lugar se pone en relación con el conjunto campamental del monte Curriechos y con la propia vía de la Carisa, pues dista menos de un kilómetro el paso de la vía por el sector Este de dicho recinto campamental.

Este enclave ofrece una visibilidad excelente de control territorial al Norte, Este y Sur. Vigila el trazado viario por el Oeste del cordal de Carrocedo, mientras que al Sur custodia el valle de Bustamores, ya en León, y al Norte visualiza el valle de la sierra de Casomera.

A modo de defensa poseía una *fossa* hoy día colmatada y conserva restos fortificados en el sector occidental. Los hallazgos pertenecientes a cronologías de época romana suman un total de quince elementos de los que más de la mitad conciernen a piquetas de tienda campaña, junto con otras piezas (moneda republicana, formón, clavo, etc...). Estos hallazgos, aunque no son definitorios, no contradicen la asignación del campamento a las operaciones del *Béllum Astúricum* desarrolladas por el eje de La Carisa.

VI.1.A.3- Campamento del Curuchu

Hemos hecho mención en este trabajo a la variante existente de esta vía dirección a Pajares y más posiblemente al Puerto de la Cubilla. Este ramal según el investigador J. Camino Mayor existiría ya que que la *mansio* de Mamorana se encuentra muy por debajo del trazado de la Carisa, lo que llevaría a salvar grandes desniveles poco aptos a su juicio para la finalidad de esta ruta. Propone por tanto esta variante más rápida y directa (Camino Mayor, 2005a: 148-149).

Estudios recientes no haría sino afianzar esta propuesta asociando a esta vía el hallazgo del campamento romano del Curuchu. Aunque no hemos encontrado evidencias viarias del ramal del Puerto de Cubilla para cronologías antiguas, sí se documenta desde la Edad Medieval.

En este eje dirección Sur- Norte propuesto por J. Camino Mayor, al paso del lugar de Tiós, a menos de 1, 5 kilómetros al Suroeste de Campomanes, se emplazó El Curucho. En un primer momento se consideró un castro en ladera que posee una estratégica visibilidad del valle del Huerna y el Lena. Enclave de reducidas dimensiones con una estructura defensiva simple, compuesta por un foso monumental excavado en la roca (González y Fernández Valles, 1976b: 112).

Gracias a tres sondeos realizados en fechas recientes en función de las estructuras localizadas. Se registró una yuxtaposición de segmentos murales adaptados a la topografía formando una terraza de contención en una zona de pendiente marcada. En esta zona se registró una habitación, dos estructuras cercenadas fechables gracias a los materiales hallados y muestras radio carbónicas. El elenco de *terra sigillata* y otras piezas cerámicas se han fechado en los siglos I- II. La ocupación de este enclave queda registrada de forma genérica a finales del siglo I e inicios del siglo II d. C. Junto a estos hallazgos también se analizaron restos de pintura parietal en una de las estructuras (Montes López, 2013: 404-414).

El reestudio de este enclave podría avalar la propuesta de la existencia de un ramal ya desde época romana, que comunicada le Puerto de Parajes, o quizá el de la Cubilla y por tanto la posición de este recinto campamental fuera estratégica en el

control de acceso de esta vía hasta Campomanes¹⁹³, a su vez comunicada con el eje que ascendía el monte Curriechos. Era un enclave articulador del territorio entre la vía de la Carisa (al Este) y la de la Mesa (al Oeste), que a su vez se ubicaba en una posición dominante de los castros de la vertiente del valle del Huerna (Curuchu de Reconcos, Pena Casticho de Jomezana, Las Coronas de Zureda, Castro Corocha de Tiós y el citado Curucho de Campomanes).

Parece relevante el papel de este enclave con el acceso del Huerna por el citado Puerto de Cubilla. Se plantearía este trazado como un ramal secundario nexo entre las dos vías principales de la región, la Carisa al Este y la Mesa al Oeste.

VI. 1.B. La Mesa

La vía de la Mesa fue uno de los ejes que vertebró el sector central de la región desde Torrestío hacia el Pigüeña al Oeste y Trubia al Este. Posee dos campamentos de cronología romana, que se han asociado a esta vía dada su posición estratégica. El origen romano de esta ruta se atestigua desde los estudios de C. Sánchez Albornoz, y J. Uría Rúa (Uría Rúa, 1971: 469-515; Sánchez Albornoz, 1972c). Estos autores estudiarían el recorrido topográfico y el toponímico con asociación romana (como es el caso de Piedra Jueves (*Petra Iovis*) o Lodos (*Lutos*), así como el posterior uso de la vía como ruta de expediciones militares musulmanas. Es notorio que la vía de la Mesa fue una de las principales arterias que comunicó a lo largo de la historia nuestra región con la Meseta. Se asocian a lo largo de su trazado diversos yacimientos tumulares y dolménicos que confirmarían la antigüedad del tránsito de la misma.

VI.1.B.1- Campamento del Mouru

¹⁹³ Remitimos a la descripción del acceso desde el Puerto de Pajares en el capítulo III. Vía de la Carisa, los ramales , VII. 2- Ramal desde el Puerto de Pajares a Mamorana y VII. 2.1 A Mamorana por Cruz de Fuentes. pp. 417-420.

En un primer momento tras el descubrimiento realizado por el montañero S. López Gutiérrez en 1987, se asociaron los restos del Mouru a construcciones asociadas con el uso de la vía en siglos medievales. Así pues, se creyó que estas estructuras estudiadas en un primer momento por J. Uría Rúa eran fortificaciones datadas del siglo VII, al igual que las halladas en la Carisa (Uría Rúa, 1971).

Tras realizar unas muestras de C14 en las murallas del recinto del Mouru los resultados mostraron varios paralelismos con las estructuras del Faro del Homón (vía de la Carisa). Estos resultados facilitaron una primera hipótesis que haría dudar de la posibilidad de que dichas fortificaciones medievales, fueran en realidad asentamientos campamentales romanos (Camino Mayor, Estrada García, Viniegra Pacheco, 2007: 59-60).

De los tres sectores documentados se ha identificado el Mouru A, como un campamento romano, mientras que el Mouru B (en el sector Balbona) aún debe estudiarse más en profundidad y el Mouru C no se ha estudiado aún en esta primera fase de investigación. Los denominados recintos de El Mouru A y B, fueron emplazamientos clasificados como dos *castra aestiva*, es decir campamentos militares de marcha. De la estructura A, se conservan dos lados (Norte y Este), acompañados de taludes y un pequeño foso que muestran similitudes con el prototipo de modelo campamental Alto- imperial. El B tiene una planta subcircular que dista del prototipo romano, pues en ese caso prevalece la adaptación a una orografía abrupta (González Álvarez *et al.*, 2012: 252-255).

La posición de estos recintos respecto a la vía les otorga una posición privilegiada estando emplazados a un kilómetro de distancia. Poseían visibilidad directa entre sí y controlaban todo el horizonte, en especial desde el Mouru A, donde se divisaba la vía de la Mesa desde Porcabezas hasta cerca de su paso por Dolia. La confirmación de estos recintos campamentales confirmaría la teoría de que esta vía fuera uno de los principales itinerarios de conquista seguido por alguna de las legiones desplegadas de Augusto.

El campamento denominado El Mouru A, no ofrece duda alguna sobre su atribución militar, frente a las inseguridades que pueden mantenerse en El Mouru B,

cuya planta no reproduce las formas canónicas de las fortificaciones de campaña romanas. No obstante, los paralelos entre ambos parecen favorecer la atribución de ambos a emplazamientos de época Alto- imperial. Se documentaron diversos materiales romanos que confirmarían la presencia romana militar en este lugar¹⁹⁴.

La función estratégica de la ruta de La Mesa también se evidenciaría claramente en época medieval en la disposición de fortificaciones en las inmediaciones de su recorrido (Gutiérrez González, Suárez Manjón, 2009: 498). Además, La Mesa sería una de las vías probables de la penetración árabe al frente de Hixem I a finales del siglo VIII, que pasaba por el lugar de Lutos, donde tuvo lugar la guerra donde Alfonso II derrotó las tropas del general Abad al-Malik.

VI. 1.C. Leitariegos

VI.1.C.1- Campamento del Vallao

Asociado a la vía del Puerto de Leitariegos en el concejo de Cangas del Narcea centramos nuestra atención en el valle Cibeá, donde destaca un recinto bautizado conocido como el castro de Los Castillos del Vallado. Fue catalogado por primera vez por J. M. González y Fernández Valles (González y Fernández Valles, 1976b; Fanjul Peraza: 2004: 187). La revisión de la zona del Cibeá se inició en el pico Sieiro donde se localizó una fortificación turriforme medieval, que hasta ese momento había sido catalogada como un castro. La relación de este emplazamiento y el posicionamiento estratégico respecto a la vía de Leitariegos, hizo replantear el estudio de los yacimientos cercanos. Fue el caso del castro de San Román y el castro de Villar de los Indianos, ambos reinterpretados como puntos fortificados asociados al control durante la etapa de uso medieval de esta vía (Fanjul Peraza, 2007b: 125; Argüelles Álvarez, 2014: 119-130).

¹⁹⁴ Martínez Hernández. El Mouro: Castrametación en la vía de la Mesa (Belmonte de Miranda/Grao, Asturias). Conferencia presentada en *Las Guerras Astur-Cántabras: I Encuentro arqueológico de Gijón*. 3 de Octubre de 2014.

La reinterpretación de los Castillos del Vallado llevó plantear la posibilidad, aún no confirmada, de definirlo como un recinto campamental asociado por tanto a la fase de penetración romana por la vía de Leitariegos (Fanjul Peraza, 2007b: 125-127). El Castiecho es un recinto fortificado en corona a 1328 metros de altitud. La forma cuadrangular de la estructura del yacimiento es algo no muy propio de castros y más próximo a estructuras campamentales (Peralta Labrador, 2000: 313). Llama la atención que, dada su altitud, no existen zonas agrícolas cercanas y además, la *fossa* dúplex que posee es de escasa profundidad, destacando la falta de un sistema defensivo potente en el caso que fuera un castro. Este recinto muestra una sucesión ocupacional hasta siglos medievales, donde serviría como un emplazamiento defensivo, al igual que observamos en las ya citadas fortificaciones medievales del Cibeá (Avello Alvarez, 1991: 43).

Es clara la disposición de varios recintos fortificados medievales y hábitat castreños que jalonan el paso esta vía. Por tanto, parece que la ruta incide en la disposición poblacional tanto en la antigüedad como en los siglos medievales. Parece inevitable poner en relación este campamento con la incursión romana por el Puerto de Leitariegos hacia Cangas del Narcea, dada la cercanía de este emplazamiento al paso de la vía a menos de 2 kilómetros.

VI. 1.D. Lugo de Llanera- Lugo

La vía con eje Este- Oeste que desde Lugo de Llanera se dirigía a tierras gallegas, atravesaba todo el sector centro-occidental de la región. Esta vía articuló diversas rutas menores que tenían una dirección Sur-Norte, como fuera el caso de la vía de Berducedo a Bustantigo o la de Navelgas a las que se asocian diversas explotaciones mineras que han atribuido a estas rutas un uso comercial asociado específicamente a esta actividad (Santos Yanguas, 2002a: 259-387).

VI.1.D.1- Campamento de Moyapán

El campamento de Moyapán fue localizado por la herramienta de la fotografía aérea en el Alto de Bustantigo o de Moyapán, a unos 1081 metros de altura. La planta trapezoidal se adaptó a la orografía, observando estructuras anexas al Noreste. En este lado se diseñó un sistema defensivo simple influido por la propia pendiente de la ladera, siendo más marcado en sus otros tres lados donde observamos un claro *vallum* compuesto por un *agger* y una *fossa* hoy día colmatado. Existen dos interpretaciones acerca de la funcionalidad de este lugar. Por un lado, se cree que podría tratarse de un asentamiento militar romano relacionado con las tareas de explotación y control del área minera aurífera circundante (González Álvarez *et al.*, 2008: 367-368). La otra posible hipótesis es que este lugar se presente como un lugar asociado a las guerras de conquista de finales del siglo I a. C., pues muestra similitudes con otros *castra aestiva* cantábricos (Peralta Labrador, 2002: 53-54).

No cabe duda que posee una posición estratégica en la sierra de Carondio, donde abundan diversas manifestaciones relacionadas con la minería, y se marcan dos ejes asociados a la explotación aurífera que serían el Cordal del Palo y el Río de Oro, con acceso directo sobre la Carririega de los Gallegos. Esta vía histórica (donde se concentran diversos túmulos prehistóricos), comunicaba la ya citada Sierra de Carondio y el Cordal de Palo, además de su cercanía a la vía de Berducedo a Bustantigo, cerca del pico Castello (Graña García, 1983: 21-34). La distancia del punto más cercano de esta vía al campamento romano sería de menos de 500 metros.

En el sector más occidental de la región y cerca de esta zona, se ha detectado la presencia de pequeños destacamentos militares posteriores a las guerras, que se relacionarían con funciones administrativas, de control territorial y vigilancia viario. Un primer grupo de sitios pueden vincularse a la protección, exploración y puesta en marcha de la minería aurífera en el Occidente de Asturias. Por un lado, se documentan poblados articuladores del sistema administrativo, cuyas fases de ocupación reconocidas para estas actividades se fecharían en los siglos I - II d. C. Nos referimos a los castros remodelados de el Chao Sanmartín y San Chuis (Villa Valdés, 2009b: 27-60). En relación con aquellos yacimientos como San Isidro o Castro de Pelóu (Villa Valdés, 2007: 38-39; Montes López, Hevia González, Villa Valdés, 2010: 4-27), funcionarían como establecimientos para militares que dirigían

los procesos de extracción minera y que servirían a la vez de puestos de vigilancia de la red viaria en cada zona, como fue el caso del ya citado campamento de Moyapán.

VI.1.D.2- Campamentos de A Recacha y A Grandas da Xarras

Son varios los campamentos romanos descubiertos en el sector occidental de la región, actualmente se encuentran en fases de investigación los hallados en el sector de Ibias, coordinados por el en el proyecto *IVGA* desde el CSIC por los investigadores A. Orejas Saco del Valle y J. Sánchez Palencia. Estos campamentos fueron descubiertos por el equipo de A. Menéndez Blanco y recientemente publicados (Menéndez Blanco *et al.*, 2013: 245-247).

Nos referimos a dos campamentos a penas separados por 2 kilómetros, localizados en el límite de Ibias con Galicia y León, conectados por el acceso más occidental de la región desde el Puerto de Cienfuegos. El campamento A Recacha, al Suroeste de la sierra sobre el río Valouta, posee un perímetro irregular adaptado a la topografía del terreno, con trazado recto y esquinas curvas que coinciden con el modelo de del *castra aestiva* Alto- imperial. Se complementa con el segundo campamento existente en la zona de A Grandas Xarras. Éste, se encuentra a una cota inferior que el ya citado de A Rechacha y su modelo de superficie se asemeja también al anteriormente mencionado. Conserva una *fossa* y *agger*, siendo perceptible en su lado Sureste una puerta en clavícula (Menéndez Blanco *et al.*, 2013: 247).

La posición de estos campamentos parece no haber sido aleatoria, pues observamos como el sector de Ibias se muestra como una entrada por el occidente de la región, dirección a Lugo y la costa asturiana. La primera impresión es que su intención fue controlar el eje del valle del Fornella y del Bierzo. Quizá pudieron existir otras direcciones de referencia, aunque parece menos probable desde un punto de vista arqueológico. En el sector asturiano parece que el área sobre el que estos campamentos ejercieron el control, fue la zona de la cuenca del Navia y la costa.

VI. 1.E. El Trayecto y Cienfuegos

La ya descrita ruta del puerto de Cienfuegos, en este trabajo analizada en relación a la conexión con el acceso por el puerto del Trayecto se ha planteado con un trazado que discurría por el valle del Fornela y es por ello que proponemos la posibilidad de plantear una relación entre dichos campamentos y el acceso a los mismos desde esta ruta. La relación entre estos emplazamientos y el ya planteado trazado desde el puerto de Cienfuegos, muestra una distancia de 3 y 5 kilómetros respecto a la vía propuesta.

VI.1.E.1- Campamentos del pico el Outeiro, Pedra Dereta, Chao de Carubeiro y Cidadeya.

El ya citado equipo de A. Menéndez Blanco¹⁹⁵ registró en el sector de Castropol y Boal cuatro nuevos enclaves militares. En este caso se ha publicado el primer estudio de tres de ellos (Pico el Outeiro, Pedra Dereta y Chao de Carubeiro) y existe un cuarto aún en estudio y en proceso de publicación, denominado Cidadeya, en Villanova de Oscos. Este posicionamiento campamental permite interpretar una entrada desde tierras lucenses al sector de Boal y Navia.

Sobre los campamentos del Cordal de Ouroso hemos de mencionar el pico el Outeiro en el límite geográfico entre Villanova de Oscos y Taramundi, donde se conserva una estructura de esquinas redondeadas y un talud de un metro de altura, estructura que se conservaba en mejor estado hace unos 30 años, según fotografía antigua e información local.

Al Este de este emplazamiento en Brañavara se ha descubierto el recinto campamental de A Pedra Dereta. Éste posee una planta irregular y su trazado se

¹⁹⁵ Menéndez Blanco *et al.*: “La sierra de Penouta y El Cordal d’ Ouroso: una línea inédita de avance del ejército romano en el Occidente Cantábrico”. Conferencia presentada en Las Guerras Astur-Cántabras: I Encuentro arqueológico de Gijón. 3 de Octubre de 2014.

muestra algo difuso dado el actual cambio del paisaje por roturaciones y pastizales, por lo que aún es necesario un estudio más detallado de este área.

El último campamento que forma este grupo de recintos campamentales es el de Chao de Carrubeiro, ubicado en el pueblo que lleva el mismo nombre, también en Boal. Posee un talud en tres de sus lados, excepto en la cara Este, que aprovecha el crestón rocoso. Posee una forma de naípe, lo cual hace que sea clasificado como un *castra aestiva* sin ningún tipo de duda. Así mismo se ha observado lo que parece una entrada en forma de clavícula.

De este modo la alineación de el pico el Outeiro, A Pedra Dereta, El Chao de Carrubeiro y el recién descubierto campamento de Cidadeya, marca una clara línea de incursión en el territorio astur, por parte del ejército romano desde tierras lucenses hacia el bajo valle del Navia.

VI. 1.F. Los Picos de Europa

VI.1.F.1- Campamento de Viyao

En el concejo de Piloña se ha catalogado un campamento romano que hemos asociado a la mencionada vía romana de los Picos de Europa. El catalogado como el Castro Picu Viyao fue descubierto en 1973 por J. M. González y Fernández Valles (González y Fernández Valles, 1973:143-172). Ciertamente dada la complejidad de sus estructuras no se ha descartado la posibilidad de que en un primer momento fuera un recinto poblacional, que con la llegada de Roma adquiriera un nuevo uso.

Entre las estructuras documentadas se observan una serie de elementos constructivos relacionables con la presencia de cuerpos militares romanos y la reocupación de algunos de estos enclaves. Se observa un foso muy enmascarado por la vegetación y colmatación natural que bordea la cara Norte. Hasta el foso descende un talud que se complementa con tres fosos más en forma de V. Ninguna forma construida puede apreciarse en el interior del recinto descrito, ni tampoco materiales

o testimonios que asocien vestigios arqueológicos a este enclave (González Álvarez *et al.*, 2011: 225-234).

El propio topónimo de este campamento “viyao” se ha puesto en relación con “*viatum*” y por tanto con “vía”, repitiéndose el mismo topónimo nuevamente en el cercano pueblo de Perviyao, “por la vía”. La relación entre este emplazamiento y la vía de los Picos de Europa parece clara.

Podemos pensar que en El Picu Viyao se establecería un poblado indígena durante la Edad del Hierro y que posteriormente evolucionó a un campamento militar romano, tal y como se ha documentado desde hace 5 años cuando se ha atribuido a este emplazamiento la visión de un campamento militar romano. Poseía una posición estratégica de control territorial y del paso de la propia vía, a unos 4 kilómetros de la Vega de Aguín. La visibilidad sobre el entorno hubo de ser relevante, pues controlaba de forma directa las tierras más bajas de su ámbito próximo. Poseía además buena visibilidad sobre la vía hacia el Sureste llegando hasta el concejo de Parres, mientras que, hacia el Suroeste, se corta su visibilidad parcialmente por el monte Cayón, observando el trazado de la misma hasta la zona de Ceceda. Por otro lado, también controlaba el paso de L’Altu la Llama y de Anayo hacia el Norte, que conducían hacia la costa cantábrica (Colloto Montero, 2004).

Este enclave ayudaría a explicar la situación político-administrativa de esta zona donde se localizaron varios emplazamientos de ocupación romana como son el Castro de Argandenes, las minas de explotación romana de Moñes o el hallazgo de la estela de *Oculatio* y de *Antonio Paterno* entre otros. Se presenta así pues este campamento en un paso de cruce de varias rutas, siendo la principal, la militar la que se dirige al Oeste a Lugo de Llanera desde las montañas de los Picos de Europa, puesta en relación con las Guerras Astur-Cántabras.

VI. 1.F. Puerto de Cereizales

VI.1.F.1- Posible Campamento de Chandurrio

Nos gustaría incluir en este capítulo el estudio en curso del monte Chandurrio, citado en este trabajo en relación con la vía Serrantina o de la Culebra¹⁹⁶. Ubicado en el límite entre el concejo de Somiedo y Cangas del Narcea, este hallazgo se produjo a raíz de las prospecciones realizadas para este estudio, asociadas con el análisis viario de la vía de la Culebra. Hemos identificado en este monte mediante la herramienta Sig Pac, una posible estructura que podría asociarse con un recinto campamental en altura.

Este probable *castra* posee una visibilidad total de la propia vía de la Culebra hacia el Este. El acceso al mismo se realiza por su cara siendo defendido de forma natural por los propios escarpes rocosos en el resto de sus lados. Parecen existir huellas de estructuras de un primer recinto al que se le anexan estructuras de otro recinto posterior, de ahí su particular forma, pues no posee el modelo clásico de estructura campamental. Al Sur hemos documentado un posible foso colmatado de entre 1 y 2 metros. Sería este un pequeño recinto a los pies de la vía de comunicación con una superficie de 3000 m².

De confirmarse esta propuesta se asociaría a la vía de la Culebra, lo cual confirmaría el uso militar de la misma. Este sector central de la región está siendo estudiado por el equipo de F. Didierjean que está trabajando en el estudio de varias estructuras documentadas a lo largo de la Sierra Serrantina, cerca de donde se han registrado el ya citado campamento de El Mouru asociado a la vía de la Mesa y otras estructuras asociadas a la Guerra Civil (Didierjean, Morillo Cerdán, Petit-Aupert, 2014: 149-179).

Sería esta vía otro acceso militar durante la conquista romana que complementaría un espacio comprendido desde la vía del Puerto de Leitariegos (donde se emplazó el campamento del Vallao) al Oeste de la vía de la Culebra, con la vía de la Mesa (con los campamentos del Mouru A- B) al Este de la misma.

¹⁹⁶ Remitimos al Cap. IV, vía de la Culebra. pp. 252-284.

VI. 2- Sobre *Mansiones* y la red viaria

Otro elemento significativo a valorar además de los campamentos romanos, asociados al trazado viario militar, serían las *mansiones*. Sabemos que eran puntos de descanso que entre sí distaban unos 30 kilómetros, es decir, lo que se consideraba una jornada de camino diaria. Sumando las *mansiones* que se recogen en el Anónimo de Ravena para el territorio asturiano daría en torno a una ruta de 150 kilómetros aproximadamente. Desafortunadamente para el estudio viario del territorio asturiano, solamente el Anónimo de Rávena, cita las *mansiones* relacionadas en este caso con dos de las once vías estudiadas en este trabajo. Por lo tanto, tenemos una carencia en las fuentes antiguas, en cuatro a las comunicaciones del *Conventus Asturum* transmontano. El poder conocer y reubicar en el territorio actual las *mansiones* de las calzadas, ayuda notablemente a poder tener una base de apoyo sobre la que comenzar a trazar el propuesto trazado de cada vía.

La primera *mansio* mencionada en este caso asociable a la ya descrita vía de la Carisa es *Memoriana*, cuyo emplazamiento se ha asociado a la *mansio* hoy en Mamorana. Ha habido unanimidad para posicionarla en la villa romana de Vega del Ciego, punto de paso de la calzada que se dirigiría a *Lucus Asturum* (la siguiente *mansio* mencionada en el Anónimo de Ravena) (Estrada García, 2007a: 323-327).

Al asociar la vía de La Carisa con las *mansiones* mencionadas en el itinerario del Anónimo de Rávena (*Ravennatis Anonymi Cosmographia: Spania*), quedaría por dilucidar la localización de la *mansio* de *Intercatia*, mencionada entre las de *Vallata* y *Memoriana*, y que se propone como posible emplazamiento en el castro de La Cuesta la Moita, en las cercanías de Pola de Gordón, ya en territorio cismontano (Gutiérrez González, 1985: 242).

Nosotros hemos consideramos que las *mansiones* citadas en dicha fuente histórica han de asociarse a la calzada de la Carisa, que desde tierras leonesas penetra por el concejo de Pola de Lena hacia Lugo de Llanera y posteriormente, toma rumbo al Oeste en la vía ya descrita desde Lugo de Llanera a Lugo. En ese sentido discrepamos con la propuesta de J.M. González y Fernández Valles quien asocia parte de estas *mansiones* a la vía de la Costa y no a la que se dirige a Lugo desde la

capital transmontana. Considera el autor la posibilidad de la calzada costera como la descrita a través de las *mansiones* mencionando emplazamientos romanos tales como *Flavium Avia* (Pravia) o *Tres vías* (Trevías) en el entorno de Navia (González y Fernández Valles, 1956: 287-301).

El acceso desde tierras leonesas, que hemos indicado conecta en Asturias a través de la vía de la Carisa, proviene del sector cismontano por las *mansiones* de *Vallata*, *Interamnum* y *Memoriana* hasta *Lucus Asturum*.

La *mansio* de *Lucus Asturum* corresponde con Lugo de Llanera que ejerció de capital administrativa de sector transmontano del *Conventus Asturum*. Diversos estudios, así como las excavaciones realizadas en el entorno de Lugo de Llanera nos confirman que fue aquí, en este pueblo, donde gracias a los restos documentados se identifica la *mansio* de *Lucus Asturum*¹⁹⁷. El Imperio crea una *civitas* entorno a un nudo de comunicaciones viarias. Teoría avalada por el hallazgo ya mencionado de los Lares Viales, asociado por tanto a los caminos que por esta zona pasaban. Sería el caso de Lugo de Llanera, un *vicus viarii* compuesto por núcleos dispersos, desde donde se estructura el territorio (González y Fernández Valles, 1960; Fernández Ochoa, García Díaz, Zarzalejo Prieto, 2001; Santos Yanguas, 2009).

La siguiente *mansio* mencionada como *Passicin* se pone en relación con el territorio de los Pésicos, según nuestros estudios, la ubicamos en Murias de Doriga (Estrada García, 2007a: 323-327). Anteriormente hemos descrito los hallazgos que aquí se encontraron interpretados como una *mansio* fechada a finales del siglo I d. C. Por sus características creemos que puede ser interpretada como un enclave de paso de esta ruta (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 2002: 391; Camino Mayor, 2005b: 119). Se hace una referencia en la estela de Arganza a la “*civitas* de los pésicos”, posiblemente asociada a este enclave emplazado a menos de 50 kilómetros del hallazgo (Santos Yanguas, 2003: 167-178). Otra interpretación lo vincula con un establecimiento viario tipo *mutatio* en la antigua vía que comunicaba *Lucus* con los distritos mineros del Suroccidente para seguir a *Lucus Augusti* (Estrada García, 2007a: 326).

¹⁹⁷ Referente a *Lucus Asturum*, remitimos este capítulo al inicio de la descripción de esta vía. pp. 131-135.

Sin embargo, existe discrepancia sobre la posición de esta *mansio*, pues también se baraja la opción de que *Passicin* estuviera cerca de la actual Pravia, conocida en época romana como *Flavium Avia* (González y Fernández Valles, 1956: 287-301). Lo cierto es que consideramos válida la teoría de Murias de Doriga como *mansio*; basándonos en la distancia desde *Lucus Asturum* y la dirección de la vía, cobran sentido los resultados hallados en las excavaciones, así como el trazado más lineal que tomaría la vía sin necesidad de desviarse hacia el Norte, por donde creemos transitaba la vía de la Costa denominada en el mundo romano como la Vía de *Agripa*¹⁹⁸. Esta teoría se completa como ya hemos indicado en el capítulo dedicado a la descripción viaria, con la posibilidad de que existiera un ramal hacia *Flavium Avia* desde las inmediaciones del actual Oviedo. Esta vía ha sido descrita por P. Pisa Menéndez como el Camino Real a Pravia (Pisa Menéndez, 1997: 71-82).

Amneni es la siguiente *mansio* citada en el Anónimo de Rávena. Es un topónimo hidronímico *amnis* -río, por lo tanto, quizá sea un indicador de un lugar próximo a un cauce fluvial en el entorno del Nalón, coincidiendo con la teoría de F. Diego Santos. Sí continuáramos con nuestra propuesta hacia el Occidente sin pasar por la costa, debería ubicarse en las orillas del río Narcea (Diego Santos, 1979: 319-324). El emplazamiento de estas *mansiones* sigue siendo un interrogante debido a la falta de datos existentes. Así pues, son solamente meras hipótesis que intentaremos ubicar en nuestro trayecto, basándonos en la descripción de la vía que hemos obtenido de nuestras prospecciones, estudios documentales históricos, geográfico, etc... Lo cierto es que partiendo de la base de que la teoría de que cada *mansio* distaba entre sí de unos 30-40 kilómetros, ésta debería ubicarse en las proximidades de Pola de Allande, por donde pasaba la vía, quizá hacia el Sur de esta población, acercándose al río Narcea.

La penúltima *mansio* citada en el Anónimo de Rávena es *Lugisonis*. Ésta a simple vista parece estar relacionada con la población de Llugones, en Siero. Lo cierto es que esa zona la dejamos atrás al comienzo de nuestra ruta, por lo que es imposible que haga referencia a tal emplazamiento. Está claro que es un topónimo en la forma ablativa con terminación *-onis*, como otras tantas que descienden de época

¹⁹⁸ Referente a la vía de *Agripa*, remitimos al capítulo IV, *Vía de la Costa*. pp. 599-741.

romana. La única propuesta firme acerca de cuál ha de ser su equivalente hoy día, la ha planteado J. M. González y Fernández Valles, en un trabajo citado en páginas previas. Analizando su propuesta de que la ruta de *Lucus Asturum* hasta *Lucus Augusti* tomaría rumbo costero a través de *Flavium Avia*, esta *mansio* se ubicaría en las proximidades de Navia. La derivación toponímica que este autor plantea es la siguiente: *Albis (onis)* > *Alubis(onis)* > *(A)lugisonis* > *Lugisonis*. Puesto así en relación con los Albiones de Navia. La falta de materiales arqueológicos y fuentes históricas reducen la posibilidad de realizar un estudio en profundidad que permita poder ubicar esta *mansio* (González y Fernández Valles, 1956: 387-301).

Tomando como referencia cada una de las calzadas descritas es improbable que tal *mansio* haga referencia a Navia, pues mantenemos la hipótesis de que la ruta se dirigiera por el interior pasando por Murias de Doriga, Puerto del Palo, hacia Fonsagrada. Sabemos que Fonsagrada se corresponde con *Fonte Albei* y quizá *Amneni* estaría en el entorno de Pola de Allande, por tanto, la *mansio Lugisonis* debería ubicarse en un punto intermedio a unos 30 kilómetros de ambos núcleos, en el entorno de Grandas de Salime, donde hoy día se conserva uno de los mejores castros astures, también fechado durante el período romano como una importante villa en el sector occidental de la región. Este sería el Chao Samartín, lo que confirma que esa zona fue muy importante administrativamente en período romano (De Blas Cortina, Villa Valdés, 2002).

La última de las *mansiones* citadas por el Anónimo de Rávena, relacionada con este trabajo es *Fonte Albei*, se ha localizado en Fonsagrada, punto clave de la ruta antes de llegar a *Lugus Augusti*. Este topónimo hace referencia a una antigua fuente, a la cual se le daba culto desde tiempos primitivos. A partir del momento en que esta vía se usa como camino primitivo a Santiago, este pueblo se conoce como Fonsagrada debido al nuevo nombre que recibe la fuente *Fonte Sacrata*.

Tras haber estudiado el territorio y puesto en relación los elementos histórico arqueológicos asociados a la vía de Lugo de Llanera a Lugo, es definitorio el papel articulador ejerció sobre el territorio tanto en tiempos romanos con fines económicos (mercancías y explotaciones auríferas), como posteriormente en la Edad Media con

finés religiosos (pago de diezmos, mercancías o flujos de peregrinos). De hecho si una vía era muy empleada (tal y como se confirmaría en esta con la abundante presencia de elementos constructivos como puentes, asentamientos poblacionales, alberges o iglesias, etc...), es porque como diría J. A. García de Cortázar y Ruíz de Aguirre (1994: 157):- “tuvo una capacidad indiscutible de articulación territorial”.

Capítulo VII: Conclusiones

1.Las dificultades del estudio

Asturias presenta una nutrida red viaria durante la época romana. No son muchos los vestigios arqueológicos asociados a esta primitiva red de comunicación que nos permiten estudiar en gran profundidad sus estructuras; no obstante, hemos planteado lo que pudiera ser un hipotético mapa viario del Imperio en Asturias tanto de forma descrita como con una cartografía SIG adjunta.

En estas páginas se presenta un trabajo integrador del registro arqueológico con las fuentes históricas como principal referencia, así como asociación de elementos arqueológicos y otros recursos tales como cartografía o la toponimia. Planteamos una primera discusión de la compleja red de comunicaciones diseñada desde la creación del *Conventus Asturum* en el sector transmontano, hasta sus posibles usos en posteriores centurias medievales e incluso modernas.

Se propone este trabajo como base para futuras investigaciones en las que se ahonde en un estudio más técnico de los métodos constructivos empleados para la elaboración de la red viaria de estas calzadas. Por otro lado, ello ayudaría a identificar con exactitud cuáles de éstas pudieron haberse remontado originariamente a modelos romanos, en contra de aquellas que hubieron de ser de nueva construcción medieval o moderna, dada la falta de miliarios, u otras fuentes históricas más precisas que avalen la fecha del período constructivo. Éste estudio, sin duda sería el que más información podría arrojar a cerca del diseño y composición viaria romana en Asturias.

El primer problema al que hemos tenido que hacer frente es la posible identificación de un antiguo camino como romano o no. Creemos que el seccionamiento transversal, es decir el estudio de su perfil, sería el mejor método para poder analizar el proceso constructivo de una calzada romana (Moreno Gallo, 2009b: 193- 222). Desafortunadamente, la falta de recursos para la realización de este estudio, nos ha impedido el poder aplicar esta técnica en alguna de las vías

estudiadas. Es decir, nuestro trabajo se basa estrictamente en el análisis de las fuentes históricas, estudio del paisaje arqueológico y las prospecciones intensivas y sistemáticas realizadas en todo el territorio delimitado como de interés para este estudio. Podemos clasificar este trabajo en el ámbito de la arqueología del paisaje, centrada en el análisis de los restos materiales viarios, asociados a otros elementos arqueológicos del territorio, para así, poder analizar la dimensión espacial de los grupos humanos establecidos en el área de estudio durante los siglos del control romano.

El hallazgo de tramos con restos empedrados junto a las fuentes históricas que menciona antiguos viales, nos ha ayudado a poder realizar una descripción conjunta de los caminos que fueron conservándose o perdiéndose en el transcurso de los siglos. En ocasiones planteamos hipotéticos trazados que a simple vista carecen de fundamento científico, dada la falta de evidencias materiales del ámbito arqueológico, pero para los que valoramos evidencias arqueológicas asociadas, fuentes históricas, cartográficas y toponímicas, así como el propio estudio de la topografía. Este trabajo cataloga cualquier resto conservado de antiguos caminos en la región que, tras ser analizados, se atribuyen a una vía en particular proponiendo una cronología y un uso. Como resultado observamos que no todos los conocidos como romanos lo son y viceversa. Hemos recurrido a la ayuda de la citada toponimia, que en ocasiones resulta arriesgada, pues topónimos tipo La Calzada o Estrada se asocian la red viaria romana, en ocasiones no se corresponden con ninguna evidencia de antiguos vestigios.

Hemos descrito los trazados de estas vías planteando un camino que sigue la línea de las evidencias arqueológicas documentadas y por otro lado, la falta de información hace plantear un trazado alternativo en base a lo que parecen rutas más óptimas según la orografía. También hemos observado dos posibles “vidas” de algunos caminos, es decir el trazado romano y la posterior reutilización medieval o moderna, que no siempre respeta la ruta romana, pudiendo adaptar su paso a nuevos lugares de interés (iglesias, albergues, malaterías...).

Una de las herramientas que más nos han ayudado en el estudio viario son las fuentes históricas (a falta de mayor número de restos *in situ*). En el caso de Asturias no son muchas las fuentes de la antigüedad que describen el trazado de cada una de las rutas, si bien es cierto que, en el caso de las fuentes medievales, tenemos alguna referencia más. Nuevamente esto supone un problema en este trabajo pues la información aportada en dichas fuentes medievales no hace mención a las cronologías romanas. Sabemos por tanto de la existencia de muchos tramos en época medieval, pero solamente con esa información, no podríamos confirmar la existencia de dicha vía siglos antes.

La orografía asturiana además dificulta en mayor medida el diseño de una red viaria que ha de salvar montañas, valles, ríos.... Ante tal dificultad se plantea realizar un estudio de unas rutas en ocasiones invisibles, que nos lleva a no poder identificar con mayor profundidad lo ya conocido hasta la época referente a posibles núcleos citados en el Itinerario de Antonino o Anónimo de Rávena (*mansio* y *mutatio*). Muchos autores han analizado las distancias de las millas romanas¹⁹⁹ para poder identificar, una vez salvadas las dificultades topográficas, las posibles *mansiones* de las rutas citadas en las fuentes (en el caso de Asturias la vía de la Carisa y la vía de Lugo de Llanera a Lugo). El único estudio que analiza en profundidad las *mansio* de la región de Asturias es el ya citado de J. M. González y Fernández Valles. Pese a ser éste el trabajo pionero en la materia y el más completo hasta la fecha, existen autores que discrepamos sobre alguna de éstas atribuidas por este autor en la ruta de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti*²⁰⁰ (González y Fernández Valles, 1957: 287- 301).

2.Sobre la técnica viaria

Hemos catalogado en función de su posición sobre el territorio dos modelos de calzadas. Por un lado, encontramos las que toman dirección Este y Oeste, es decir circulando paralelas al mar Cantábrico, como es el caso de la vía de la Costa, vía de

¹⁹⁹ *Millia passus* dio origen a la milla. Su nombre viene de que son 1000 *passus*, es decir, 1478,5 metros o 5000 pies.

²⁰⁰ Sobre las *mansiones* de la vía Lugo de Llanera a Lugo remitimos a las pp. 850-854.

los Picos de Europa y vía de Lugo de Llanera a Lugo. La vía de los Picos de Europa desde el área cántabra converge en Lugo de Llanera con la ruta que desde este lugar parte a tierras gallegas hacia Lugo. Por otro lado, la vía costera posee varios ramales que comunican al interior con estas dos citadas vías, es decir entre que estas tres calzadas (Costa, Lugo de Llanera- Lugo y Picos de Europa), se articula el sector Norte de la provincia con el trazado de siete ramales (vía de Ribadesella a Arriondas, vía de Llanes a Arriondas, vía del Camino Real del Fitu, vía de Lugo de Llanera a Gijón, vía de Pravia hacia el Oeste de Oviedo y Salas y vía de Navelgas hacia el concejo de Valdés y al Sur a Tineo).

El segundo grupo de calzadas catalogadas son las que se orientan dirección Sur- Norte y que podemos denominar vías de montaña. La cadena montañosa de la cordillera Cantábrica hubo de influir notablemente en la estructura de este segundo tipo de calzadas. Fue la cordillera Cantábrica la divisora entre la *Asturia* transmontana y la cismontana denominada por los romanos como la *Ivga Asturum*. Su morfología de altura con seguridad hubo de marcar el diseño de las rutas, sólo factibles por determinados puntos de la cordillera, en general a media ladera de las montañas. Estas calzadas a su vez confluían nuevamente con las ya citadas de Lugo de Llanera a Lugo y de Lugo de Llanera a los Picos de Europa. Por lo tanto, estas vías de comunicación de montañas son las encargadas de conectar el sector Sur y al coincidir con las vías citadas dirección Este-Oeste, a su vez plantean la posibilidad de prolongar su trazado dirección Norte a la costa. Si tomamos como ejemplo la vía de la Carisa, ésta llega a Lugo de Llanera y desde aquí podríamos enlazar con el camino que se dirige a Gijón (ambas rutas forman el denominado ramal transmontano de La Plata).

Las características y técnicas viarias en Asturias se han de poner en relación a las documentadas en otras vías del Imperio tanto en *Hispania* como en otras zonas más distantes. Así pues, describiremos los principales elementos asociados a las calzadas asturianas en las siguientes páginas. En el caso de Asturias hemos analizado un total de 71 tramos visibles con algún elemento estructural, asociados a las vías principales o sus ramales de los cuales hemos extraído las principales características constructivas. De los sectores analizados y dadas las particularidades y tipologías

analizadas, hemos considerado con una base, en ocasiones sólida y en otras no tanto, que 21 de los citados sectores podrían asociarse a la construcción romana, 38 a centurias medievales y 15 indeterminados (no hemos podido asociarlos a una cronología dada la escasa información que aportan). Como indicamos, el trabajo se ha basado en la observación y registro de información y no en la excavación arqueológica estratigráfica.

2.1- Orografía irregular

La orografía es un factor determinante a la hora de plantearse cómo comunicar esta zona Norte de *Hispania*. En algunos casos la propia geología de la ladera por las que discurrieron las vías romanas, ha impedido la conservación de todo vestigio de la carretera primitiva. Debemos por tanto identificar las vías en el caso de Asturias, a un método poco racional asociado más que a indicios arqueológicos propios de su estructura, a la relación de ciertos yacimientos de misma cronología de un entorno próximo, lo que a simple vista asociamos a las orografías más factibles para su construcción; así como comparando los perfiles viarios de otras vías sí catalogadas como romanas en otras partes del Imperio.

Aquellas rutas diseñadas a media ladera, se destruyen por las labores de labranza y dejan de ser perceptibles desde el aire, lo cual no hace sino dificultar más la tarea de poder analizar desde el estudio de la cartografía aérea el terreno a prospectar. Habría que añadir a esta dificultad, la abundante frondosidad de las montañas asturianas que no permite ampliar las imágenes bajo las copas arboladas, dejando los posibles caminos ocultos para el observador, desde una perspectiva aérea y solo visibles a pie, en aquellos pasos que sean transitables.

Como es sabido el trazado viario romano tiende a ser lo más directo y recto posible, en ocasiones realizando terraplenes terreros, claramente visibles a lo largo de kilómetros y kilómetros en trazados rectilíneos documentados, por ejemplo, en las calzadas del centro de la meseta. En el caso de Asturias es más difícil localizar largos sectores rectos, tendiendo a encontrar un perfil adaptado a la ladera, que normalmente trata de evitar bruscas pendientes y por tanto bordear irremediabilmente los marcados accidentes geográficos que dividen el sector

cismontano del transmontano, así como otros localizados en el sector central de la región.

2.2- Composición y trazado

Respecto a la composición de las distintas capas que forman una calzada romana en el caso de Asturias, no se percibe con claridad en la mayor parte de los casos. Existe algún sector en el que queda visible un perfil de 0,2 - 0,5 metros, en los que generalmente sólo hemos distinguido dos composiciones de tierra. En el caso de la vía del Puerto Ventana, nos encontramos con una capa de *statumen* y *summa crusta*, mientras que por ejemplo en la vía de Lugo de Llanera a Lugo, apreciamos una capa de *rudus* y *summa crusta*. Quizá estos caminos fueran acondicionados con más niveles de relleno, pero sin una intervención arqueológica de su perfil longitudinal, no es posible observarlo.

Podemos decir que no existe una uniformidad en lo referente al modelo constructivo de las diversas calzadas. Se adaptaban pues a las circunstancias del terreno, tal y comprobamos también en otras partes del Imperio como por ejemplo en Lusitania (Rodríguez Martín, 2009: 415-469), lo cual hace que el modelo ideal de calzada de la vía Appia, como identificador de otras calzadas en el territorio del Imperio, no nos sirva como prototipo paralelo, al menos el caso de Asturias (Quilici, 2003). Se ha documentado arqueológicamente que la propia vía Appia no se diseñó con enlosado tal y como creemos (Quilici, 2009: 13-62). En origen, el mismo T. Livio escribe que el primer adoquinado de la carretera, *saxo quadrato*, es decir de toba, que se realiza en el 296 a. C. y sólo a lo largo de la primera milla; luego en el 293 a. C. fue pavimentado *in silice* desde el templo de Marte Gradivo hasta Bovillae y a los pies del monte Albanos, doce millas más (Livio, XXVI, 8.9-11). Al final de la República un alto número de carreteras se enlosaron y durante el Imperio, fueron renovadas o revestidas con *basoli* allá donde no lo había.

Ya en zonas más alejadas de Roma como por ejemplo la vía Aurelia, ésta se formaba por arenas y tierra apisonadas sobre una capa de grava, eso sí con una buena estructura de 6,2 metros de ancho y delimitada por zócalos de arenisca con un enlosado de basalto realizado a posteriori, que se le atribuyó a Trajano.

Si la vía se diseñaba sobre terrenos pedregosos tal y como es el caso de gran número de las rutas de Asturias, lo habitual es que los lechos de piedras menudas sean una acumulación lineal de los materiales propios del terreno. Esto explicaría porque la mayor parte de los caminos que hemos prospectado se componen de capas de rodadura terrosas o de zahorras naturales, es decir de material existente en las zonas más próximas. Los tramos enlosados se hubieron de diseñar solamente para aquellos pasos de la calzada con mayor tráfico, es decir de desgaste, o aquellas zonas de peor orografía con mayores desniveles o propensas a acumulaciones de agua. Identificamos varios tramos viarios en la región que conservan las sangraderas, es decir tajeas de drenaje. Ello confirmaría que en esos puntos la zona era proclive a estancarse. Es el caso de tramo conservado en el ramal de la vía de la Mesa, entre Marabio y Gradura, o el tramo de empedrado de la vía de Foces del Pino, en el sector inferior a unos 3 kilómetros del pueblo de Pino, por citar algún ejemplo.

Para estos trayectos que requerían el uso de piedra, ésta se adquiría del entorno cercano para evitar costosos trasportes. En el caso de Asturias no tenemos ninguna constancia de que se importaran materiales de puntos más lejanos. Se recurriría a canteras cercanas, ya que en este caso en la geografía asturiana existe abundancia de material pétreo.

Por tanto, en Asturias nos encontramos que la mayor parte de las vías serían vías terreras, localizando tramos puntuales de pavimentos. También hemos documentado el modelo *viae glareae stratae*, cuya construcción resultaba mucho más sencilla que las *viae silices*. Estas vías, además, poseían normalmente un ancho menor que aquellas más monumentales o relevantes que sí podían componerse en su capa superior por un *pavimentum*. Se formaban solamente por dos capas de tierra, siendo las superiores de menor tamaño. Se interpretan todas estas características como una vía asociada a un uso militar. En el caso de Asturias localizamos este modelo en la vía de la Carisa, vía de la Mesa y la del Puerto de Cereizales, y en León podríamos mencionar la zona del Bierzo donde se registran varios tramos de similar construcción (Loewinsohn, 1965: 27; Mañanes Pérez, 1981: 256).

Ha sido importante el analizar el contexto las calzadas romanas asturianas con las de las provincias limítrofes de la región asturiana, ya que estas rutas prolongaban su trazado a tierras gallegas, cántabras o leonesas, para poder valorar el conjunto de la vía. Como se ha analizado a lo largo de este trabajo, muchas de las calzadas poseen evidencias más fiables (fuentes antiguas, puentes romanos, miliarios...) asociadas al paso de la vía en estas provincias limítrofes con Asturias. Es interesante por ello asociar los trazados romanos fuera del sector transmontano con las propias rutas dentro del territorio a estudiar, que pertenecían antiguamente una misma vía y que nos han ayudado a datar cronológicamente las mismas.

El haber identificado para la mayor parte de vías una configuración terrera no significa que todas ellas hubieran sido de uso militar, sino quizá que, dada la complicada orografía y la posición no estratégica de Asturias dentro del Imperio (ni siquiera dentro de *Hispania*), habría hecho que se cubrieran las necesidades básicas de comunicación, siendo las rutas terreras algo generalizado en todo este ámbito cultural (Daremborg-Saglio, 1877: 785). Es decir, serían vías de carácter secundario dentro del territorio romano y ello explicaría quizá el no haber hallado ningún miliario en toda la región, podría ser un indicador más de que estas vías no eran las más importantes.

Por otro lado, sabemos que en el momento de desarticulación del poder romano a favor de nuevos grupos sociales en el territorio europeo desde finales del siglo V d. C., la situación de estos caminos comienza su deterioro pues creemos que el mantenimiento viario pasaría a formar parte del control local o regional puesto que la nueva organización político-social se descentraliza.

No todos los caminos romanos serán restaurados en la Edad Media y quizá incluso algunos de los acondicionados habrían perdido la capa superficial de rodadura compuesta por gravas o zahorras llegando a nuestros días en un mal estado de conservación. Por tanto, alguno de los caminos terreros que observamos hoy día, podrían haber tenido una capa inferior de piedras sobre la que se asentaba el firme granulado y al desaparecer éste, se habrían observado las marcas realizadas por las ruedas con el continuo paso por estas rutas. Sabemos que en la Edad Media ya se

extiende el uso de la herradura y las calzadas tienen un suelo duro que facilita el tránsito pesado de animales y mercancías (Moreno Gallo, 2004: 166-171). Los documentos que nos confirma las posibles modificaciones de los caminos que continuarían en uso a partir del siglo V d. C. como el *Código de Teodosio (Theodosiani libri XVI cum constituitonibus sirmondanis)*, *Lex Visigothorum* o el Breviario de Alarico (siglos III- VII d. C.), reflejan el interés de Roma por conservar su red viaria. Por ello quizá incluso en el periodo Alto- medieval habría sido necesario acondicionar alguna de las viejas calzadas romanas. Esta es una hipótesis sugerida en este estudio al establecer una relación entre dichas vías y otras calzadas de distintas partes del Imperio sobre las que si encontramos información directa que menciona posibles trabajos de mantenimiento posteriores. (Sillières, 1990: 600-601; Lambertini, 1991).

En el caso de los restos viarios que conservan tramos empedrados en Asturias no hemos observado ninguno de éstos con marcas de carros. Bien es cierto que los tramos empedrados podrían asociarse a pasos puntuales, tal y como ya hemos identificado formando parte de una calzada mayoritariamente terrera. Además, observamos que de los tramos conservados con pavimento, no todos serían apto para el paso de carros, pues su ancho así no lo permitía, tal y como es el tramo de la Senda de Corao (vía de los Picos de Europa), el tramo de Foces del Pino (vía de San Isidro), o el tramo de al Norte de Olloniego (Calzada de la Carisa). En cambio, hemos documentado otros con un ancho suficiente para tránsito rodado como serían los tramos empedrados de Arrojo a Pedroveya (vía del Puerto de Ventana), el tramo de Ríoseco (vía Puerto de Tarna), el tramo empedrado de Santa Eulalia (vía a Navelgas) o el de Balbona hacia Peña Manteca (vía del Puerto de Cereizales).

La existencia en la actualidad de sectores con pavimentación pétreo tampoco nos confirmaría que éstos tengan que haber sido construidos en los siglos del Imperio, pues en muchas ocasiones nos encontramos información en las fuentes medievales que mencionan mejoras y reformas de los caminos durante estos siglos. Además, como ya hemos avanzado en el apartado cronológico de este estudio, sabemos que en la Edad Moderna ocurre lo mismo y de hecho muchas calzadas que se identifican

como romanas, son quizá originarios diseños romanos pero su composición ha sido de reciente remodelación en los siglos XVIII- XIX (Madraza Madraza, 1977: 92-93).

2.3- Roca horadada y entallamientos en ladera

Otro elemento recurrente en el paso de las calzadas por zonas montañosas es el desmonte donde se corta y horada la roca para desarrollar la propia cama de la calzada sobre ésta misma, permitiendo unas pendientes algo más suavizadas y una base asentada. Es el caso del tramo conocido como la Calzada de Foces del Pino (ramal de la vía de San Isidro), el tramo de Rioseco (ramal de la vía del Puerto de Tarna) o el de la Peña Manteca (vía del Puerto Cereizales o Serrantina) por citar alguno de los analizados en este trabajo.

Junto a éste elemento encontramos otro donde también se trabaja la montaña para realizar trincheras o pasos que faciliten una mayor rectitud en las vías, evitando en ascenso- descenso por una cima o el rodear la misma. Es el caso de canales realizados en la montaña, bien sea de roca, o terrera, que acortan y mantienen la cota y trazado de la vía. Un ejemplo se encuentra en el paso de la vía de Lugo de Llanera a Lugo por la Sierra de Tineo, siendo en este caso una trinchera terrera de 3 metros de altura. Otro ejemplo, en una cota mayor puede ser la horcada rocosa en el paso por Peñas Negras a 1000 metros de altitud.

2.4- Construcciones asociadas a las calzadas

Los mismos arreglos que sufren los antiguos caminos en la Edad Media y Moderna, los padecerían la mayor parte de los puentes asociados a estas rutas. Como ya se ha ido describiendo a lo largo del estudio de cada una de las vías, es difícil el poder atribuir una cronología romana para algún puente, a no ser que conserve parte de los arranques. La mayoría de las veces la documentación moderna nos indica acondicionamientos en puentes que tenían un origen medieval o la sustitución de primitivos puentes de madera a favor de otros de piedra. Casos de puentes restaurados en la Edad Moderna asociados a las calzadas aquí estudiadas serían por ejemplo todos los puentes del concejo de Villaviciosa, los de Grado, el puente de Olloniego, algunos de Cabrales o el puente de Navelgas entre otros descritos en

páginas previas (Carrocera Fernández, Sierra Piedra, 2013: 473-479). Tenemos constancia que muchos puentes en su fase primitiva podrían haber sido de madera, no teniendo referencia alguna de los mismos ni su vinculación a la primitiva red viaria romana. Además, en otras ocasiones dependiendo de cual fuera el cauce a cruzar, se recurría al paso de barcas, no existiendo por tanto elemento físico documentable, aunque bien es cierto que las fuentes históricas hacen referencia a estos pasos en especial en la vía de la Costa, como puedan ser el caso de Soto del Barco, el paso por el río Deva o la Barquería del Castillo en San Esteban de Pravia, por ejemplo.

Además de los puentes como elemento constructivo asociado al paso de los caminos, también hemos relacionado enclaves poblacionales de diversas cronologías que avalarían el paso y uso de las calzadas, nos referimos a castros, villas, torres, castillos... sobre los cuales entraremos más en detalle en el apartado histórico de estas conclusiones.

2.5- Las pendientes y los elementos de contención

Las pendientes que acumulaban las calzadas romanas alcanzaban el 10% en el peor de los casos, en tramos de paso por las montañas. En el caso de Asturias, los sectores con más desnivel analizados están en torno al 8,5%; por ejemplo, en el descenso del Puerto de San Isidro hasta Cueva, en el del Puerto de Ventana a Ricabo o el de la Majada del Tordín hasta Arenas de Cabrales. Estas pendientes influían notablemente en el tránsito carretero de los animales que transportaban pesadas mercancías, y por ello, el diseño se realizaba en la medida de lo posible en pendientes bajas, para salvar grandes desniveles. De este modo se trazaban zigzags adaptándose así a las curvas de nivel y creando un ancho mayor para facilitar los cambios de nivel (Alvarado Blanco, Rivas Fernández, Vega Pato, 2000).

Extrapolando el caso de los desniveles constructivos en rutas romanas, podemos mencionar la calzada de Fuenfría en Madrid. Encontramos la primitiva ruta romana diseñada por Vespasiano que alcanzaba el 10% de desnivel máximo en el área segoviano y en el entorno próximo a ésta se documenta otra ruta de época de Felipe V, que supera hasta el 22% de desnivel. Teoría que sirve al investigador A.

Blanquez y Delgado-Aguilera junto con la mención de dicha vía en el Itinerario de Antonino XXIV *Emerita Augusta* y *Caesaraugusta*, para dar por fiable la cronología del siglo I d. C. como momento constructivo de esta ruta. Estudios posteriores confirman la existencia de dos momentos constructivos durante el Imperio (Blánquez y Delgado-Aguilera, 1892; Moreno Gallo, Rodríguez Morales, Rivas López, 2004: 63-86).

Lo que parece claro es que los romanos elegían zonas de montaña y pasos a media ladera, como el enclave ideal para comenzar la construcción de estas rutas. Es el caso de la vía del Puerto de Cereizales, que transita a media ladera por la Sierra Manteca y la sierra Cereizales, la vía de Leitariegos por la cara Oeste de la sierra Sobrebrañas, o la vía de Cienfuegos por la cara Norte de la sierra de Cienfuegos entre otros ejemplos. Creemos por tanto que muchos de los caminos que transitan por valles al pie del cauce de los ríos, son quizá modificaciones, es decir trazados más óptimos a pie de los ríos, que serían utilizados siglos posteriores buscando de este modo un acceso más sencillo, que llanease hacia las ciudades más próximas.

Referente a los citados zigzags en el caso de Asturias ya hemos mencionado a lo largo del trabajo los puntos donde se ha recurrido al uso de esta técnica, que, han sido en todas las vías de montaña y de forma reiterada. No obstante, queremos indicar brevemente algunos de ellos como sería el descenso de la Senda del Caoro en los Picos de Europa, los existentes por la cara Oeste del Canto de los Tuérganos en el descenso del puerto Ventana, o descenso de Les Calzaes desde el puerto de San Isidro, por citar algún ejemplo.

Otra herramienta empleada para frenar las pendientes de las calzadas de montaña serán los muros de contención que también localizamos en varias vías de la región. La calzada muestra en el sector ligado a la pendiente de la ladera, unos muros pétreos a diversas alturas, que facilitan el trazado más suave del lecho viario, es el caso del paso por El Rebollar en la vía del puerto del Trayecto, donde se conservan muros basales contruidos en el canchal, como indicamos para la contención del vial que se traza en una pendiente de aproximadamente un 2,5 %, otro caso en La Rumiada en el paso de la vía de los Picos de Europa, con muros de contención

montados en mampostería caliza, con una altura de hasta 2 metros y un tercer ejemplo sería el paso por la sierra Manteca en la vía Serrantina. Aquí observamos paredes de contención formados por piedras medianas y grandes en hueso y en la misma ruta, en el paso por Villar de Zuepos.

2.6-Las calzadas y el agua

Otro factor interesante a observar una vez realizada la prospección de cada una de las rutas, es la falta de pozos o fuentes asociadas a las vías. En el caso de Asturias, no se ha localizado ningún pozo ni fuentes de cronologías romanas, aunque sí alguna del siglo XIX d. C. asociadas al trazado de primitivas vías. No tenemos constancia de que éstas existieran siglos atrás. La mayoría de estas vías asturianas circulan paralelas a cauces fluviales, como es el caso del río Naviego y la vía de Leitariegos, el río Caudal y río Lena en la vía de la Carisa, o el río Nalón y la vía de Tarna entre otros ejemplos, lo cual sería un factor importante que evitaría la necesidad de construir fuentes o hacer pozos de agua para los transeúntes de las rutas. En el caso de la vía costera, paralela al Mar Cantábrico, cruza más de 30 ríos y rías que desembocan en el mar y un gran número de arroyos (ría de Avilés, de Ribadesella de Navia, río Nalón, río Cabras, río Nueva, río Negro, río Duestos...). En otras calzadas del Imperio nos encontramos al a lo largo de su trayectoria fuentes o pozos de agua que se ponen en relación con el momento constructivo de la propia calzada y se asocia a pasos de la vía que se encuentran alejados de las ciudades, o en zonas abiertas desprovistas de un posible río cercano, es el caso de la fuente de Alberca de Záncara o fuente de la Melgosa, asociadas al paso de la vía *Cartago Nova- Segóbriga*, a su paso por la provincia de Cuenca. Otro ejemplo se encuentra en la vía de la Plata a su paso por Salamanca, en el recorrido de Valducibel a Salamanca, donde se localiza la Fuente Buena, de cronología romana (Palomero Plaza, 1990: 358-359; Roldán Hervás, 1985: fig.87).

Desconocemos la existencia de posibles rutas fluviales romanas en la región. Dada la abundancia de ríos caudalosos existentes en el territorio, y, la cercanía de las ciudades a muchos de éstos cauces. La capital trasmontana se emplazó en Lugo de Llanera no demasiado lejos del río Nora, la ciudad costera de Gijón poseía un puerto

importante como *caput civitas*, mientras la ciudad de *Flavionavia* (Santianes de Pravia), se enclava sobre el cauce del Nalón. Por otro lado, Ujo estaría emplazado sobre el río Turón, río Aller, río Lena y río Caudal y al Oeste el emplazamiento astur-romano de San Martín controlaba la zona del Navia. Quizá pudo existir por tanto una navegación que comunicara estos núcleos principales, con el entorno próximo. Sería solo una posible hipótesis pues no se ha confirmado ninguna evidencia que así lo corrobore, ni tampoco las fuentes revelan indicios. Es un paralelismo que podemos plantear, del conocido trayecto marítimo del río Ebro, navegable según se registra arqueológicamente en el medio romano y árabe (De Soto Cañamanes, 2009: 319-340). Si se confirma la ruta costera por el mar Cantábrico la cual avalaría la existencia de los ramales costeros que hemos documentado que conectan con el interior. Se desarrolla por tanto en la región el papel de las vías terrestres en relación con la costera marítima (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 1993: 225-231).

Otro elemento asociado al “agua” en este caso el propio drenaje viario en las vías de montaña. En el caso de Asturias donde las precipitaciones son abundantes, se opta por realizar en aquellos pavimentos enlosados, tajeas de drenaje y canalizaciones laterales en zonas de pendiente. Estos elementos están asociados a sectores normalmente pavimentados y se forman por piedras alargadas, con un canal de entre 10-20 centímetros posicionadas de forma transversal, facilitando la escorrentía y evitando de ese modo el caudal de la lluvia por el propio paso viario.

2.7- Ramales

Desde las principales rutas descritas en este trabajo hemos catalogado un total de 67 ramales o bifurcaciones que nos hacen pensar en las necesidades de comunicar toda la región, aun considerando que el territorio asturiano no era un área de primer orden en *Hispania*. Nuevamente estos ramales nos retan a la cuestión de poder saber si fueron diseñados a la vez que la ruta principal o serían desvíos posteriores de cronologías medievales o modernas que se fueron articulando antes las necesidades de los nuevos núcleos de hábitat. El caso de la vía de Berducedo a Bustantigo podría ser romana por la función tan esencial que realiza conexionando las minas explotadas

por el Imperio, al igual que el ramal a las minas de Navelgas, dirigiendo el tráfico comercial de su ruta hacia la principal de Lugo de Llanera a Lugo o hacia la costa (Santos Yanguas, 2002a: 359-387).

El denominado ramal de La Felguerina que partía de Campo Caso o la Senda de Wamba (ambos ramales del puerto de Tarna), no muestra ningún indicio de que se remonte a siglos romanos y, por el contrario, aparece citada en documentación Bajo- medieval, por lo que su atribución como romana sería incierta, al menos hasta la fecha.

Otro ejemplo lo observamos en el planteado trazado del ramal de Pravia. La vía descrita desde San Lázaro de Panieces hacia Pravia muestra más evidencias medievales que romanas; aun así, no descartamos la posibilidad de que el entorno de la capital transmontana existiera un camino que facilitase una salida directa al mar (próximo a Muros del Nalón), comunicando a su vez el importante enclave romano de *Flavionavia*. Respecto al otro posible ramal desde Pravia a Cornellana, quizá esta ruta buscara otra salida al mar que comunicaría directamente con el monasterio de San Salvador de Cornellana, posicionado estratégicamente a los pies de la vía que de Lugo de Llanera se dirigía a Lugo y que en el siglo XI (momento de su construcción), sabemos se bautiza como el primitivo camino por el interior de la región hacia Santiago. Por tanto, quizá si asociamos esta ruta al monasterio, pudiera ser este ramal más occidental a Pravia un trazado medieval.

3. Consideraciones históricas

Hemos observado una posible estructuración viaria en función de su uso a lo largo de los siglos. Parece existir una sucesión diacrónica de las rutas analizadas. En primer lugar, las rutas de conquista, es decir creadas y empleadas fundamentalmente con fines militares, entre las que se encuentran las más antiguas de la región de la de Tarna, la Mesa y la Carisa, Picos de Europa, Leitariegos o la ruta Serrantina, que posteriormente adquieren un fin administrativo o de control territorial. En momentos de plena romanización creemos que pudieron trazarse nuevas rutas con fines de

explotación del territorio y comercialización durante período *Flavio*, con bases sólidas para poder fecharlas en la fase romana, como será el caso además de las señaladas anteriormente de San Isidro, El Trayecto, Lugo de Llanera- Lugo y la costera. Siendo, la más dudosa de atribución romana la del Puerto de Ventana, junto a diversos ramales analizados en este trabajo de posible cronología posterior a la romana (por ejp: Cienfuegos, Campo Caso- Infiesto, Pravia o Cerredo entre otros ya descritos).

En el momento que se inicia el comercio durante la dinastía Flavia, estas rutas han de ponerse en relación con el vicus viarium de *Lucus Asturum*, desde el cual se articula el sistema comercial que abastece a otros puntos de la región y de la Meseta. Otorgan, por tanto, un uso comercial a estas rutas una vez ya sometido el territorio. Estos trayectos se convierten en un sistema viario de control como extensión de rutas estratégicas que comunican el sector transmontano con otras zonas del Imperio. En el interior articulan los principales enclaves romanos de Valduno, Ujo, Chao Samartín o *Lucus Asturum* entre otros de la geografía.

Se asocian diversas industrias y talleres, así como explotaciones agropecuarias, como sería el caso de los hornos cerámicos de Cayés o las fábricas de Salazones de Gijón, que ponen en auge las ciudades y el uso de las redes de intercambio comercial (Requejo Pagés, 2014; Fernández Ochoa, García Díaz, 1995: 277-285).

Hemos hecho referencia anteriormente a la conexión de que el puerto de Gijón pudo formar parte de la ruta costera por el Cantábrico. Se comprende de este modo la creación de gran número de ramales que desde el interior de la región buscan una salida a la costa (ramal de Navelgas, ramal de *Flavionavia*, ramal de Gijón, ramal de Villaviciosa...). Se pone en manifiesto la relevancia del marco cantábrico, donde los establecimientos litorales (Coruña, Gijón, Santander, Castro Urdiales...) desarrollan un papel relevante tanto en las vías terrestres como en las marítimas. Su posición estratégica y limitada por la dura orografía de la costa Norte, fomenta el desarrollo no sólo de una ruta terrestre costera que bordea el litoral (la vía de *Agripa*), sino también, que estos asentamientos de carácter económico- suburbano,

se articulan en centros portuarios que facilitan la actividad comercial entre ellos mismos por una ruta costera, con las vías terrestres que penetran hacia la Meseta (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 1993: 225-231).

Estas rutas por tanto no solo tienen un papel de comunicación de los principales enclaves poblacionales, sino que también su función es unir aquellas zonas comerciales. En el sector occidental su función parece asociada a facilitar las comunicaciones de todas las explotaciones mineras, de ahí que existan varios ramales que comunican con la vía de Lugo de Llanera a Lugo, la vía del Trayecto o la vía de la Costa. Se abre el camino para el paso de carros y mercancías, en especial del oro, que como indicamos fluyen por caminos bien conexiados, con las vías que pasan por los principales enclaves romanos en el sector transmontano (Lugo de Llanera, Ujo, Murias del Doriga o el Chao Samartín, entre otros).

En el sector centro-occidental se acumula la mayor parte de explotaciones mineras romanas, en su mayoría auríferas, pero también de otros minerales como cobre, hierro, plata o cinabrio. El Imperio impuso una minería mucho más abrasiva con el entorno y mucho más productiva, sin embargo, esta productividad no enriqueció a los indígenas, al contrario, la mayor parte del mineral extraído era enviado a Roma. Las minas y el terreno adscrito a ellas tenían titularidad pública, en ningún momento se privatizaron y todo lo que se extraía pertenecía al Estado romano. Era necesario articular la red comercial de vías que conectaran todos estos enclaves para facilitar su transporte²⁰¹.

Con Roma la región sufre una reestructuración territorial creándose civitas organizadas por la *Tabula Lougeiorum* o el Edicto de Augusto (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 1999: 45). Creemos que en el caso de Asturias sería Lugo de

²⁰¹ G. Plinio indica que en el siglo I d. C. se producían 22.000 libras de oro al año. Tan solo en las provincias del occidente se removieron más de 50 millones de metros cúbicos de tierra, Asturias en su conjunto proporcionó al imperio entre 50.000 y 100.000 kilos de oro desde los siglos I- IV d. C. - “... favorecía la decisión de crear *Asturica Augusta*, la naturaleza de la región circundante, rico en oro, malaquita, minio y abundante en otros productos. En consecuencia, ordenó Augusto que se explotase el suelo. Así los astures, se esforzaron en excavar la tierra para el provecho de otros, empezaron así a conocer sus recursos y riquezas...” (Floro, 2,33,60).

Llanera una *civitas* o *vicus viarii*, la ciudad más relevante romana de la región, por ser la capital transmontana, junto al también relevante enclave de *Flavionavia* (Santianes de Pravia) y Gijón, se erigirán como las ciudades más relevantes de la región (Santos Yanguas, 1997b: 415-436).

Una vez analizada la estructura del territorio y comprobando la relevancia de estos enclaves en el mundo romano a tenor de la relevancia de los hallazgos arqueológicos documentados, consideramos que la estructura viaria se adapta a estos yacimientos y se crean otros de segundo rango, interpretados como *vicus viarii*; definidos por aglomeraciones de tipo secundario que también ostentarían un control territorial emplazados en una posición estratégica al paso de alguna calzada. Observamos además como a partir del siglo III d. C. los centros secundarios de tipo castro parecen desaparecer del panorama poblacional, al menos en Asturias (Carrocera Fernández, 1996: 207-222).

En el mundo romano asturiano hubo de ser importante el enclave de Murias del Doriga, propuesta su relación a la *mansio* de *Passicin* mencionada en el Anónimo de Rávena y perteneciente a la vía de *Lucus Asturum* a *Lucus Augusti* (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, 2002: 391; Camino Mayor, 2005b: 119; Argüelles Alvarez, 2011 :120-121). Existe una referencia en la estela de Arganza a la “*civitas* de los pélicos”, posiblemente asociada a este enclave emplazado a menos de 50 kilómetros del hallazgo (Santos Yanguas, 2003: 167-178). Otra interpretación lo vincula con un establecimiento viario tipo *mutatio* en la antigua vía que comunicaba *Lucus Asturum* con los distritos mineros del Suroccidente para seguir a *Lucus Augusti* (Estrada García, 2007a: 326). Lo que sí parece claro es que este emplazamiento fue un lugar clave en el control del sector occidental de la región, junto con el Chao Samartín, más al Suroeste que el anteriormente citado. El poblado prerromano del Chao Samartín parece evolucionar a un *caput civitatis*. Control centralizado con poder judicial, fiscal y militar. Este lugar poseía una posición favorable respecto a itinerarios transitados desde la Prehistoria que consolidarían este lugar como una *mansio* o *vicus viarii*, se muestra como un eje vertebrador al servicio de la recaudación del Imperio y valoración de mercancías o intercambios entre las que podría encontrarse el oro producido en las minas de la comarca. La tributación con

metal y la mano de obra se controlaría desde de la *officinae metallorum* al menos desde el siglo I d. C. (Sánchez- Palencia Ramos *et al.*, 2008: 144). La construcción de la *domus* en el citado sitio del Chao Samartín representa un símbolo inequívoco de status y sede distinguida para las relaciones sociales (Villa Valdés, 2009: 19-21).

Otro enclave relevante en el occidente de la región es el Castro San Chuis, controlador el territorio allandés. Este emplazamiento estuvo relacionado con la visión comercial del oro como así se manifestó desde mediados del siglo I d. C. Existe por ello un contexto de abundantes depósitos auríferos del entorno. Su posición estratégica como eje articulador del cauce del río Arganza y visibilidad sobre todo el entorno y grandes dimensiones de su hábitat, hacen que se plantee este establecimiento durante la romanización como algo más que un simple núcleo castreño romanizado. Se plantea la posibilidad de que fuera éste una *civitas*, posiblemente asociada a los pueblos pélicos y al control fiscal de una zona por donde transitaban la vía del Trayecto, la de Leitariegos y la de Lugo de Llanera a Lugo (Villa Valdés, 2006: 117-119).

En el sector central es relevante el enclave de Ujo, donde confluyen varios accesos viarios de las vías de la Carisa con la proveniente del puerto de San Isidro, así como la rica colección de epígrafes romanos hallados aquí, hace plantearse la relevancia de este enclave como posible *vicus viarii* (Fernández Ochoa, 2009: 132; Diego Santos, 1985: 47, 49, 90, 94).

Parece que en el oriente de la región este papel lo habría desempeñado el núcleo de Corao, emplazamiento que se asocia la *civitas* de *Vadinia* mencionada por C. Ptolomeo (II, 6,50). Parece fue éste un territorio ejemplo de la reordenación y municipalización romana del territorio, basado en una formación rural (Requejo Pagés, Gutiérrez González, 2009: 173-174; Sastre Prats, 2002: 82-83). La riqueza de la epigrafía romana ahí hallada, el estratégico posicionamiento en la ruta de los Picos de Europa y posición en el ramal que hacia el Sur se dirige a Camarmeña desde este lugar, evidencian la relevancia de dicho enclave. Esta área mantiene su status durante la Edad Media con una reorganización feudal en el siglo X momento en el que Corao se erige como principal poblamiento de espacio agrario y punto de llegada de la ruta

ganadera (García Álvarez-Busto, Muñíz López, 2010: 384-385). Esta villa queda ligada al castillo de Peñamanil. Se documentaron en la carretera que conduce a Onís varias construcciones y un conjunto cerámico que ha permitido datar la ocupación a partir del siglo VIII (Martínez Villa, Requejo Pagés, 1986: 333-346).

Se ha documentado la creación de un *fundi* a finales del siglo IV d. C., así como el crecimiento de los tributos a los *possesores* que toman el poder del estado debilitado, ya que su aparato administrativo se descontextualiza. Asistimos a la transformación del territorio donde se conservan algunos enclaves y otros nacen, al igual que ocurre con la red viaria en función de la ocupación de los antiguos o nuevos núcleos (Requejo Pagés, 2014).

Tras el estudio de territorio y el planteamiento de los trazados viarios podemos asociar a las primitivas rutas romanas las posteriores construcciones medievales. Parece claro que la mayor parte de las vías tardorromanas hispánicas continúan en uso entrados los siglos medievales. La creación del monasterio de San Vicente en el siglo V d. C., y su posición estratégica en Oviedo, hacen que estos enclaves muestren una posición privilegiada que sustituirá a la céntrica y ya desocupada capital transmontana de *Lucus Asturum*, al mismo tiempo que los suevos ocupan *Lucus Augusti*. Otro ejemplo, lo observamos en el caso de la fundación del monasterio de Corias sobre la vía romana del puerto de Leitariegos; el monasterio de Cornellana en la vía de Lugo de Llanera a Lugo; el castillo de Curiel asociado a la vía de *Lucus Asturum* a Gijón; el castillo de Alesga y el de Tudela en la vía de la Mesa; el castillo de Buanga emplazado próximo al el ramal de la vía de la Mesa hacia *Lucus Asturum*; el castillo de Peña Alba en la vía de los Picos de Europa; o el castillo de Portiella en la vía del Puerto del Trayecto entre otros muchos ejemplos documentados en la región.

En siglos tardorromanos y alto- medievales se observa una nueva articulación del territorio con fortificaciones y torres de vigilancia que se erigen asociadas al paso de estas primitivas rutas. Confirman por tanto que aquellas calzadas que consideramos de tránsito o construcción romana, continúan teniendo paso siglos después tal y como se atestigua en la edificación de dichas torres. Es muy

interesante analizar la evolución del territorio observando las nuevas construcciones medievales en relación a su posicionamiento sobre la primitiva red viaria y accesos de nuevo trazado (Gutiérrez González, 2010).

Entre el gran número de torres o castillos asociados a las rutas estudiadas, queremos añadir algún de los ejemplos más relevantes además de los citados previamente como por ejemplo será en el caso de en la vía del puerto de Tarna (dirección Sureste- Noroeste) de las torres medievales de El Campo, Orlé y Los Cobos (las tres desaparecidas), la torre- castro La Corona, torre El Condado, torre de Blimea, torre de La Cabezada, torre de Llaneces y la torre de Ciaño. En la vía de los Picos de Europa hemos de asociar al trazado propuesto las torres las cuales poseen control visual sobre la ruta (ordenadas Este-Oeste), de la torre de Camarmeña, torre de Jaces, torre de Arenas, torre de Peña Alba, castro-torre El Tárano, torre de Puertas, torre de la Ferrería, torre de Sienna, torre-palacio de La Cogolla, castro – torre de La Corona del Castro o la torre de Tresali, entre otras muchas que podríamos nombrar y que hemos ido describiendo a lo largo de esta obra²⁰².

Las antiguas calzadas romanas siguen activas en los siglos alto- medievales pues se activan los productos importados; cerámicas, vidrios.... La actividad principal durante estos siglos es agropecuaria y en su mayoría ganadera. Se observa como desaparecen las actividades industriales durante los episodios de lucha entre suevos y visigodos en el sector costero- occidental, lo cual acentúa la necesidad de importar productos y ello, les dan un fin comercial a estas rutas de paso. Desde el siglo VI d. C. aparece el poder de la iglesia y algunos *fundi* documentados en el sector central de la región, ejercerán de nexo en el poblamiento rural. Observamos un desplazamiento de sus originarios emplazamientos a territorios cercanos en un radio de unos 3 kilómetros.

¿Puede ser que estos nuevos emplazamientos trasladados al entorno próximo estén influenciados por estar cercanos a alguna ruta de comunicación? ¿Podemos confirmar que las vías son las que estructuran el poblamiento tanto en siglos romanos

²⁰² Para más ejemplos de cada una de las vías y las torres y castillos medievales asociadas, véase cap. IV. pp. 749-805, la descripción de los emplazamientos asociados a la vía con control visual sobre esta.

como en medievales? o ¿por el contrario es la estructura territorial la que articula la creación viaria?

Parece tras analizar estas calzadas desde todos los ámbitos posibles a nuestro alcance, observamos que una vez conquistado el territorio, es la red viaria la que potencia la creación de núcleos de población en una u otra parte del territorio.

¿Podemos entonces afirmar que existe un patrón de poblamiento asociado a la red viaria? Se observa una mayor agrupación de asentamientos romanos en el sector central coincidiendo con el nudo de comunicaciones. En el área central destacan la *villae* o centros rurales del Andallón, la de Murias de Paraxuga, Murias de Llazana, Murias de Villamorsén, Priañes Las Murias, Valduno o Paredes (Fernández Ochoa, Gil Sendino, 2008: 436-479; Requejo Pagés, 2014: fig.84-89).

Observamos como el poblamiento romano de Asturias se asocia a terrenos llanos con la creación de las *villae*, mientras que en las zonas de montaña triunfaron estructuras diversas (campamentos, castros repoblados, zonas auríferas...). La localización de los tesorillos es un testimonio que da relevancia a la fase de romanización de estos núcleos. Parece que las minas quedaron asociadas a los castros ya romanizados, y a partir de la creación de las *villae* en el siglo II d. C. el poblamiento se organizó desde éstas. Con este panorama los investigadores coinciden en creer que *Asturia* transmontana fue esta zona una de las áreas de *Hispania* con una romanización lenta y tardía (Jordá Cerdá, 1977: 29-40).

Como ya hemos indicado fue el sector central donde parece existió en el entorno de *Lucus Asturum* el eje de las comunicaciones transmontanas. En este sitio tenía paso la calzada de Lugo de Llanera a Lugo, la calzada de la Mesa, la calzada de Lugo de Llanera a Gijón y hacia Santianes de Pravia (y la costa), así como la denominada vía de los Picos de Europa conducía a este lugar después de su largo trayecto desde tierras cántabras. Se observa un eje central de las rutas que bordean por el Norte y Sur el Naranco, poniendo en relevancia el enclave de *Lucus Asturum* como el central nudo de comunicaciones transmontano. Observamos que sobre este eje destacan ciertos emplazamientos que poseían el control visual sobre el territorio y por tanto sobre las vías que por aquí se diseñaron. Nos referimos al castillo de

Quintana en la zona de Llanera, La Cogolla y torre medieval de Entrepeñas sobre el área de Oviedo, el castillo de Cuyences sobre el sector Este del Naranco. La Cogolla en Nava poseía visibilidad de toda la llanura de Llanera, que al igual que el castillo de Siones, destacaban entre los mejor posicionados en esta área central transmontano²⁰³ (Requejo Pagés, 2014: fig.84-89).

Además de la reestructuración económico- territorial patente durante el proceso de romanización, socialmente asistimos a un sincretismo de la cultura romana en cuanto a modos de enterramiento, idioma, tradiciones.... (Fernández Ochoa, Morillo Cerdán, Villa Valdés, 2005: 129-146; Santos Yanguas, 2011a; 2013: 62-148). Proliferan en especial en el Noroeste de la península el culto a los Lares, complementando la religiosidad de los ya tradicionales dioses romanos. Son dioses más rurales, protectoras del campo y de aspectos más domésticos y familiares. Dentro del culto a los Lares, hemos de destacar el correspondiente a los Lares Viales, con cierta sincronización respecto a la religiosidad indígena anterior. Se documentan varios epígrafes asociados a la protección de los caminos aquí estudiados, aunque no todos ellos en contexto directo con las calzadas. Como indicamos este tipo de religiosidad a los Lares prolifera en el Norte peninsular ibérico, quizá encubriendo un conjunto de numinia indígenas (Santos Yanguas, 2012a: 173-184; 2014c: 251-263).

Las fuentes de información medievales nos ofrecen una documentación bastante fidedigna del paso de las vías en esas centurias. Por otro lado, hemos venido empleando la relación toponímica de aquellas palabras asociadas a un origen latino, es decir con el mundo romano y también otras como “Camino Real” o “Camino Histórico”, que responde a la presencia de enlaces de comunicación que a pesar de tener su nacimiento en tiempos de Carlos III, en la mayor parte de las ocasiones, han sido configurados usando como base los caminos romanos sino medievales, tal y como nos lo confirman numerosos manuales de caminos desde la Edad Media (Juan de Villuga, 1950; López Álvarez, 1812; Matías Escrivano, 1757).

²⁰³ Sobre el control visual de cada una de las vías estudiadas en todo el territorio transmontano, remitimos al Cap. IV. pp. 742-805.

La creación masiva de comunicaciones para vehículos motorizados en el último siglo XX ha llevado en gran parte a la destrucción de antiguos trazados, ya fueran romanos, medievales o modernos. No solo nos referimos a posibles acondicionamientos en siglos medievales y modernos de la propia vía, sino también a aquellas ciudades de ocupación romana, que han crecido comiendo terreno al que fuera el primitivo acceso de estas rutas a aquellos núcleos hasta convertirse en algunos de los principales centros poblados de nuestra región hoy día. De este modo se ha modificado sustancialmente el paisaje y con ello alterando los posibles restos viarios en su entorno tal y como es el caso de Gijón, Lugo de Llanera, Ujo o Pravia.

Desde que las excavadoras aparecieran en el progreso de la ingeniería, junto con una política un tanto “despegada” del ámbito cultural, ha facilitado el deterioro o desaparición de gran parte de esta red viaria en nuestra región y también en otras zonas de la *Hispania* romana (Rodríguez Martín, 2009: 273-294).

Durante la realización de esta investigación hemos constatado que este patrimonio arqueológico de las comunicaciones en la antigüedad en esta región, carece hoy día del apoyo y valor que debiera tener. Desgraciadamente los planes gubernamentales actúan negativamente en el patrimonio viario, como es el caso del concejo de Onís y el Parque Nacional de los Picos de Europa que pretenden hormigonar la importante vía histórica entre el famoso Gamonedo y los puertos altos de Onís, con típicas y hermosas vegas o majadas de pastoreo. Esta vía uniría Demués y su entorno con las vegas de Belbín, la Güelga, Redondiella y Ario... Esta calzada era asimismo, complementaria de otras que subían por estas montañas, como el Camino del Rey²⁰⁴ o las calzadas de Llanes y de Aliva (que cruzaba por la actual de Caoru o Portudera) a tierra de Onís. Estos accesos de montaña cuentan con abundantes restos de empedrado y puentes romanos que hemos analizado páginas atrás, para los que recalamos su avanzado estado de abandono. Aproximadamente un kilómetro de empedrado con su perfil lateral, ha sido sustituido por una pista hormigonada en este acceso a Demués. Lo mismo ha ocurrido ya, con los 7 kilómetros de asfalto que hoy día unen Demués al Colláu Lincós, y que hace tiempo

²⁰⁴ Véase la descripción de la Vía de los Picos de Europa y sus ramales en el Cap. III, pp. 522-598.

destrozaron la mayor parte de los vestigios de la vía. Otro caso reciente ha sido el asfaltado del ramal de Xuliana que desde la vía de la Carisa parte al Oeste por Casorvida hacia Campomanes. En este caso, la Consejería de Patrimonio de Asturias reclama al ayuntamiento de Pola de Lena levantar dicho cemento para recuperar de este modo, la primitiva vía documentada como patrimonio histórico.

Pero no es este el único patrimonio que “pende de un hilo”, otro caso que tristemente debemos citar es el Puente Cima, el puente Vieyo del Rodriguero, el del El Texu y Vegas de Sotres, el de la Molina en Cabrales o en Colunga el de la Llomba de Lue por citar alguno de los casos más llamativos asociados a la red viaria de la región.

Como hemos indicado, aún falta mucho trabajo por realizar en lo referente al análisis viario romano de calzadas de la *Asturia* transmontana, no solo en lo que concierne una identificación más exacta de sus cronologías, sino también, siendo posible analizar en profundidad otros factores asociados a las rutas, tal y como el análisis de las *mansio* o *mutatios* de las rutas y los fines más específicos de éstas, por no recordar la necesidad del estudio estratigráfico para analizar sus técnicas constructivas.

El trabajo aquí abordado ha analizado un territorio intangible, que para poder ser interpretado en la mayor parte de las ocasiones ha recurrido a la percepción, elaborando un planteamiento hipotético, sustentado en ocasiones en datos fiables y en otros en la interpretación propia del autor. Por su puesto, también se ha acudido a la comparación de otras obras, donde se han estudiado redes viarias similares, que gracias a las fuentes y el registro arqueológico han aportado información relevante, que se ha podido transpolar a falta de fuentes y datos propios de esta área analizada.

Hemos documentado 11 vías principales: vía Trayecto con el ramal del Puerto de Cerredo y Cienfuegos, la vía de Leitariegos, la vía de Ventana, la vía Serrantina con el acceso a Somiedo, o la de la Carisa con el acceso de Tesconceyos y el del Puerto Pajares. La vía de Tarna con un ramal puerto del Arcenorio y puerto de Ventaniella. La vía de San Isidro con un ramal por puerto de Vegarada y otro por el puerto Piedrafita y los accesos más orientales Sur- Norte hacia la vía de los Picos de

Europa por los puertos de Ventaniella y de Beza. Además de tres ejes dirección Este-Oeste desde tierras cántabras a gallegas: vía de Lugo de Llanera a Lugo, vía de Los Picos de Europa a Lugo de Llanera y vía de la Costa. Dentro del territorio asturiano, localizamos varios ramales con salida a la costa como el de Pravia, el de Gijón, el de Ribadesella o el de Llanes entre los principales habiendo puesto en relación con las principales vías un total de 67 ramales en toda la región.

Podemos confirmar al menos la presencia de 8 vías principales de penetración y comunicación entre los astures transmontanos y los cismontanos, es decir entre Asturias y León. Son dos las vías que penetran desde Cantabria hasta Asturias y que a su vez, prolongan su trazado a tierras gallegas. Como indicamos la *Asturia* transmontana está comunicada por un total de 11 vías principales con las tierras leonesas cismontanas, la *Gallaecia* en la zona de los *albiones*, y los cántabros *orgenomescos*, *vadiniense* y *concais*.

Bibliografía

- ABAD CASAL. (1982). *Pintura romana en España*. Tomo I. Universidad de Alicante y Sevilla.
- ABASOLO ÁLVAREZ. (1973). Dos miliarios romanos inéditos en Padilla de Abajo, provincia de Burgos. *Durius*, I. 2. 349- 352.
 - (1978). *Las vías romanas de Clunia*. Burgos. Diputación Provincial. Servicio de Investigaciones Arqueológicas.
 - (1990). El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico. *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza. 8-20.
- ABASCAL PALAZÓN, (1981). El corte estratigráfico de Gárgole de Arriba y el trazado de la vía romana Segontia- Segóbriga. *Wad-al-Hayara* 8. Centro de Estudios de Castilla-La Mancha. 415- 421.
 - (1982). *Vías de comunicación romana en la provincia de Guadalajara*. Guadalajara; Diputación Provincial (2ª Ed. 2010).
- ADÁN ÁLVAREZ. (1995a). San Martín del Rey Aurelio (1993). Carta arqueológica y conservación del patrimonio. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-94*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 220- 223.
 - (1995b). Carta arqueológica de Colunga- Caravia. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-94*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 239- 242.
 - (1997). El patrimonio histórico de Caravia (Asturias): El Castru de Caravia. *Asturies. Memoria encesa d'un país*, 3. Asturias. 11-22.
- ADÁN ÁLVAREZ, CID LÓPEZ. (1997). Nuevas aportaciones sobre el culto a Mitra en *Hispania*. La Comunidad de San Juan de la Isla (Asturias). *Memorias de Historia Antigua*, 18. 257-297.
- ADÁN ÁLVAREZ, MARTÍNEZ FAEDO, DÍAZ GARCÍA. (1994). Limpieza estratigráfica del castro de Caravia. *Zephyrus*, XLVII. 343- 352.
- AEBISCHER. (1928). *Etudes de toponymie catalane*. Barcelona.
- A.G.A.P.A. (1788). *Actas de la Junta y Diputación del Principado de Asturias*. Oviedo.

- ALARACOS LLORACH. (1970). Toponimia asturiana. “El Condado”. *Valdedios*. Oviedo.
- ALEGRE MANCHA, SÁNCHEZ CELIS. (1994). Dos tesorillos de denarios ibéricos del Castro de Chano, provincia de León. *Actas del VIII Congreso Nacional de Numismática. Madrid*. 189- 210.
- ALFONSO DE CARVALLO. (1695). *Antigüedades y cosas memorables del Principado de Asturias por el Padre Luis Alfonso de Carvallo*. Madrid; Publicado por Julián Paredes.
- ALONSO RODRÍGUEZ. (2009). Nuevas aportaciones sobre un poblamiento con restos romanos y ocupación medieval en Asturias: el valle de Eres y su porto de Bañugues (Gozón). *QUIRÓS CASTILLO (Dir.). Actas del congreso: The archaeology of early medieval villages in Europe*. Vitoria. 181-190.
- ALPAGO- NOVELLO. (1972). *Da Altino a Maia sulla Via Claudia Augusta*. Milán.
 - (1979). Aggiornamenti a un libro sulla Via Claudia Augusta da Altino. *AARov*, 19. 419-421.
 - (1981). Prolegomeni al riconoscimento della via militare Claudia Augusta a flumine Pado. *AARov*, 21. 135-147.
- ALVARADO BLANCO, RIVAS FERNÁNDEZ, VEGA PATO. (2000). *La vía romana XVIII (Vía Nova). Revisión de su trazado y mensuración, II: de los limici a los gigurri*. *Boletín Auriense*, Anexo 25. Orense.
- ALVAREZ ALIAS. (1991). *Asturias concejo a concejo: Tineo, Allande*. Oviedo; IDEA.
- ALVAREZ ALBA. (2013). ¿Malatería d’Almurfe o malatería d’Ambasmestas? *Lletres Asturianes*, 109. 175-185.
- ÁLVAREZ CEJUDO. (2010). *Cosas de Caborana*. Caborana. Aller.
- ÁLVAREZ ESTRADA, MOURE FERREIRO. (1985). Cuatro torres en altura en la costa Oriental Asturiana. 1º *C.A.M.E. Huesca*. s. p.
 - (1987). Informe de la primera campaña de excavación en “Picu las Torres”. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1983-86*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 194-197.

- (1991). El Picu Jana: un enclave estratégico en el oriente de Asturias. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1987- 90*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 212-215.
- ANES FERNÁNDEZ. (2000). *Pobreza y beneficencia en Asturias en la segunda mitad del siglo XVIII*. Oviedo; RIDEA.
- ALVAREZ MARTÍNEZ, (1984). Zona central Sur. Concejo de Morcín. *Colección de arquitectura monumental asturiana*. Colegio Oficial de Aparejadores y Arquitectos de Asturias. 592-594.
- ALVAREZ MARTÍNEZ, GARCÍA QÚIRÓS. (1983). Zona Centro Oriental III. Concejos de Sariego, Cabranes, Piloña, Nava y Bimenes. *Liño*, 4. 705-747.
- ALVAREZ MARTINEZ, MENÉNDEZ BLANCO, JIMENEZ CHAPARRO. (2009). Percepciones míticas y pautas de comportamiento entorno a los espacios megalíticos de montaña. Un caso de estudio: “La Carreiriega de los Gallegos” (Allande, Asturias). *Actas Congreso Jóvenes Investigadores en Arqueología*. 157-165.
- ÁLVAREZ MARRERO. (1984). Una vía antigua en Asturias (1). *BIDEA*, 113. Oviedo. 867-878.
- (1985). Una vía antigua en Asturias (2). *BIDEA*, 115. Oviedo. 509-516.
- ÁLVAREZ PALENZUELA. (1970). *El priorato de San Román de Entrepeñas (940-1608)*. Memoria de Licenciatura. Inédita. Universidad de Valladolid.
- ÁLVAREZ QUIÑONES. (2010). *Lastres en el Camino de Santiago*. Ed. Lastres Pueblo Ejemplar de Asturias.
- ÁLVAREZ SUÁREZ, MARTÍNEZ GÁMEZ. (1923). *Guía monumental, histórica, artística, industrial, comercial y de profesiones*. Asturias.
- AMARÉ TAFALLA *et al.* (2006). *Asturica Augusta* (Astorga). Introducción histórica y arqueológica. GARCÍA BELLIDO, M. P. (Coord.). *Los campamentos romanos en Hispania (27 a. C -192 d. C). El abastecimiento de moneda*. Vol 1. Anejos de Gladius, 9; Madrid. 91-108.
- AMBROSIO DE MORALES. (1575). *Discurso sobre las antigüedades de Castilla*. AMBROSIO DE MORALES. (1793). *Opúsculos castellanos*, Vol. II. Madrid.
- ANES Y ÁLVAREZ. (1977). *Historia de Asturias en la Edad Moderna*. Tomo III. Ayalga. Ed. Salinas.

- ANÓNIMO: CML y EDG. (1962). El probable tesorillo de Bimeda (Cangas del Narcea) y su relación con otros hallazgos asturianos . BIDEA, 47. 449-458.
- ARASA I GIL. (2007). Les vies romanes al País Valencià. *Serra d'Or*, 571-572. 13-16.
- (2008). La mansio Ildrum de la vía Augusta (Vilanova d'Alcolea, Castellón). *Nuevo Miliario*, 5. 6- 10.
- (2009). La vía Augusta en el País Valenciano. *Anas*, 21-22. 341- 381
- (2010). La vía romana de la Roca Tallada (Palanques, Castelló). El papel de la ciutat de " Lesera" en las comunicaciones entre la vall de l'Ebre i la zona de la costa valenciana. *Archivo de prehistoria levantina*, 28. 327- 358.
- (2013). L'Hostalot (Vilanova d'Alcolea, el Baix Maestrat). Excavacions a la “mansio Ildum” de la vía Augusta. El complex arquitectònic de l'horreum. *Quaderns de prehistòria i arqueologia de Castelló*, 31. 163- 202.
- ARDURA PARRONDO. (1992). *Historia del valle de las Luiñas de Cudillero en Camino de Santiago*. Ed. Azucel.
- ARENILLAS PARRA, RABANAL ALONSO, VÉLEZ GONZÁLEZ. (1978). La Calzada romana del Puerto de Vegarada (León). *Revista de Obras Públicas*.459-467.
- ARIAS BONET. (1987). *Repertorio de caminos de la Hispania romana*. Cádiz.
- (2003). El miliario extravagante. Anónimo de Ravena online. *Ed. online: <http://www.gonzaloarias.net/index2.html>*. [15/04/2013].
- ARIAS Y CAUNEDO. (1884). *Breve revista de Teverga y Somiedo: contiene la tradición, cuevas y lagos famosos, minerales, montes y paisajes agrestes*. Luarca.
- ARIÑO GIL. (1991). Las vías de Italia in *Hispanias y Ab Asturica Terracone*: su influencia en el emplazamiento, catastros y desarrollo de algunas de las ciudades del valle medio del Ebro. *Bolskan: Revista de arqueología del Instituto de Estudios Altoaragoneses*, 8. 243- 262.
- ARIÑO GIL *et al.* (1990). Las vías de Itálica in *Hispanias y Ab Asturica Tarraconense*. *Actas coloquio “La vía Augusta y la vía Domitia”*. Perpignan. 243-270.
- ARIÑO GIL, LIZ GUIRAL. (2003). Un nuevo miliario en la vía XXIV del Itinerario de Antonino (Vía de la Plata). *Zephyrus*, 56. 269 -274.

- ARIÑO GIL, MAGALLÓN BOTAYA. (1992). Problemas de trazado de las vías romanas en la provincia de La Rioja. *Zephyrus*, 44 -45. 423-455.
- ARGÜELLES ÁLVAREZ. (2011). *La vía romana Lucus Asturum- Lucus Augusti. Tramo Lucus Asturum- Passicin*. Gijón: Ed. Zahorí.
 - (2013). La calzada romana de Calzadilla de los Hermanillos. *Nuevo miliario*, 16. 56-60.
 - (2014a). El Puerto de Leitariegos (Asturias) en la Edad Media. *Ab Initio*, 9. 119-130.
 - (2014b). Proyecto popular de Recuperación Arqueológica del Puente de La Llomba (Lue-Colunga, Asturias). *Actas sOpA'13: I Congreso Internacional sobre Educación y Socialización del Patrimonio en el Medio Rural*. Tejuelo: *Didáctica de la Lengua y la Literatura*. Nº Extra 9. 755- 761.
- ARGÜELLES ÁLVAREZ, GARCÍA SARMIENTO. (2013). Articulación del paisaje arqueológico del concejo de Parres (Asturias). *La Peruyal*, 59. 119-133.
- ARGÜELLES GARCÍA. (1996a). De la calzada al Camín Real de la Mesa. Pasos históricos de la cordillera Cantábrica. *LNE*. 11/2/96. Oviedo.
 - (1996b). La huella de los vaqueiros. Pasos históricos de la cordillera Cantábrica. *LNE*. 25/2/96. Oviedo.
- ARGÜELLES RODRÍGUEZ. (2013). El camino primitivo a Santiago de Compostela por nuestro Concejo. *Jornadas de Estudios Locales VI: Grado, Villa y Alfoz, Revista de Estudios Pramarenses*, 4. Grado.5-10.
- ARMAYOR GONZÁLEZ. (1963). Caso: Del tema de la arriería. *BIDEA*, 48. Oviedo. 63-74.
- AURIOLES MARTÍN. (2011). Puentes. *Historia de Iberia Vieja*, 61. 10-11.
- AVELLO ÁLVAREZ. (1985). Construcciones militares en la Edad Media en Asturias. Tesis Doctoral Inédita. Universidad de Oviedo.
 - (1991). Las Torres señoriales de la Baja Edad Media Asturiana. Universidad de León.
 - (1997). Asturias. *BERNARD. (Coord). Castillos de España*. Topo I. León.
- AYMAR D´ARLOT. (1985). *Monografía de los Picos de Europa*. Ed. Ayalga.
- AYMAR D´ARLOT, LABROUCHE, (1894). *Les Picos de Europe (Monte*

Cantabrique). *Etude Monographique 1890-1893*. 20° Volume. Paris.

- BALARÍ Y JOVANY. (1899). *Los orígenes históricos de Cataluña*. Alicante.
- BALIL ILLANA. (1975). Sobre un posible tesorrillo tardorromano de Bimeda, Cangas del Narcea. *Numisma*, 132-137. 8- 14.
- BANCES Y VALDÉS. (1911). *Noticias históricas del Concejo de Pravia*. B.R.A.H. LVIII y LIX.
- BANÚS Y AGUIRRE. (1984). La llamada vía Pisoraca- Flavióbriga. *Altamira: Revista del Centro de Estudios Montañeses*, 44. 87- 111.
- BARRENA OSORO. (1993). Los caminos medievales y sus predecesores romanos. *IV Semana de Estudios Medievales*. Nájera. 31-43.
- BARROSO VILLAR. (1983). El valle del Nalón; Caso, Sobrescobio, Laviana, San Martín del Rey Aurelio, Langreo. *Liño*, 4. Universidad de Oviedo. 625-655.
 - (1994). Zona centro oriental. *Catálogo de arquitectura monumental asturiana Oviedo*.
- BELLMUNT TRAVER, CANELLA SECADES. (1971). *El libro de Asturias*. I, II, III. Oviedo.
- BENITO RUANO. (1992). *Colección diplomática del Archivo del excelentísimo Ayuntamiento de Avilés (siglos XI-XV, 1155-1495)*. Avilés.
- BENJAMÍN ÁLVAREZ. (1975). *Una comarca a punta de lápiz. Laminarium de Mieres y Lena*. Gijón; G.H. Eds.
- BERENGUER ALONSO. (1968). *Rutas de Asturias. Guía turística y monumental*. Oviedo.
- BERGIER. (1728). *Histoire des Grands Chemins de l'Empire Romain*. Ed. Bruselas.
- BERISTAIN PIÑA, LARREA SAGARMINAGA, MIEZA MIEG. (1980). *Fuentes del Derecho Penal Vasco (ss. XI-XIV)*. Bilbao. Fuero General de Navarra, libro IV-título IV.
- BERROCAL RANGEL, MARTÍNEZ SECO, RUÍZ TRIVIÑO. (2002). El Castiello de Llagú (Latores, Oviedo). *Un castro astur en los orígenes de Oviedo*. Madrid.
- BERTOLDI. (1950). *Colonizzazioni nell' antico mediterraneo occidentale*.

Nápoles.

- BESTEIRO. (2016). Los arqueólogos hallan en Carraceo el tercer campamento romano de la Carisa. *Periódico La Nueva España digital*. Día 14/07/2016.

- BISHOP (2014). *The secret history of the Roman Roads of Britannia*. Pen & Sword Books limited. Inglaterra.

- BLANCO SORDO. (1974). El camino de la Reina. *La Peruyal*, 20. 30- 33.

- BLANCO VÁZQUEZ, SUÁREZ MANJÓN, SÁNCHEZ DÍAZ. (2012). Moyapán. Hallazgos arqueológicos en las defensas de un campamento romano del occidente de Asturias. *Revista de Arqueología*, 369. 26-33.

- BLAZQUEZ MARTÍNEZ. (1984). El urbanismo romano en los astures. *Memorias de Historia antigua, VI: Población y poblamiento en el Norte de la Península Ibérica*. Universidad de Oviedo. 113-136.

----- (1997). Vías e itinerarios: de la antigüedad a la Hispania romana. *Antigua: Historia y Arqueología*. Ed. digital Miguel de Cervantes. 1-22.

----- (2002). Las calzadas: arterias de la guerra en la Hispania romana republicana. *Ángel Morillo Cerdán (Coord.). Arqueología militar romana en Hispania*. 493-502.

----- (2008). La vía Augusta y el poema del Mío Cid. La conquista de Valencia por el Cid campeador. *Torre de los Lujanes: Boletín de la Real Sociedad Económica Matritense de Amigos del País*, 63. 37-49.

----- (2012). Minas y calzadas romanas en la Hispania antigua. *XI Actas del Congreso Internacional de Caminería Hispana*. Real Academia de la Historia. Madrid 27-28 Junio 2012.

- BLAZQUEZ Y DELGADO-AGUILERA. (1892). *Nuevo estudio sobre el “Itinerario” de Antonino*. Boletín de la Real Academia de la Historia. Tomo 21. Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.

- BOBES NAVES. (1961). *Toponimia romana en Asturias*. Emerita. Tomo XXIX, fasc. Iº. Madrid.

- BOHIGAS ROLDÁN. (1982). *Los yacimientos arqueológicos altomedievales del sector central de los Montes Cantábricos*. Tesis Doctoral. Inédita. Universidad de Valladolid.

- BOSIO. (1983). *La Tabula Peutingeriana: unadescrizione pittorica del mondo antico*. Rimini.
- BRAVO HINOJO, FERNÁNDEZ MONTORO, RODRÍGUEZ MORALES. (2015). El estudio de los materiales recuperados en la vía Augusta: La importancia de los objetos metálicos y de los *clavi caligari*. SÁNCHEZ PRIEGO, BRAVO HINOJO, DE MADAIIRA ESCUDERO (Eds.). *Historia de la vía Augusta en la Foia de Manuel (La Font de la Figuera, Valencia)*. De asentamiento prehistórico a calzada imperial romana. Valencia.100-120.
- BRUSCHETTI. (1993). Infrastrutture della via Flaminia presso Massa Martana. *Straderomane, percorsi e infrastrutture*, vol. 2. L’Erma di Bretschneider. Roma 167-172.
- BURANELLI, LE PERA, TURCHETTI. (2003). *Sulla Via Appia da Roma a Brindisi: Le fotografie di Thomas Ashby 1891-1925*. Roma. Monografie della carta dell' agro romano, 1.
- BURGOS FERNÁNDEZ. (2007). Una revisión del conjunto epigráfico de Ujo (Asturias). FANJUL PERAZA (Coord.). *Estudios varios de arqueología castreña. A propósito de las excavaciones en los castros de Teverga (Asturias)*. Teverga; IEPA.
- BUSTO GARCÍA. (1984). *Historia del Concejo de Candas y el Concejo de Carreño*. Ed. Caja Rural. Gijón.
- CAAMAÑO GESTO. (1984). *As vias romanas*. Museo do Poble Galego. Santiago de Compostela.
 - (1996). El trazado de la vía 18 del itinerario de Antonio en Galicia. *Cuadernos de arqueología*, 12-13. 45-88.
- CABAL RUBIERA. (1953). *La Asturias que venció a Roma*. Oviedo; Ed Suma.
- CALCI. (2012). *La via Flaminia ai Due Ponti*. Roma.
- CALCI, MARI. (2003). Via Tiburtina, in Suburbium. Il suburbio di Roma dalla crisi del sistema delle ville a Gregorio Magno, a cura di Ph. Pergola, R. Santangeli Valenziani, R. Volpe. *Collection de l’École Française de Rome*, 311. 175- 209.
- CALCI, MESSINEO (1990). Vía Tiburtina km 10,300. *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma*, XCIII. 135-137.
 - (1994). Via Nomentana km 10,700-11. *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma*, XCVI. 260- 262.

- CALCI, MESSINEO, SCOPPOLA. (1985). Via Tiberina km 1,600. Villa romana nel Cimitero Flaminio. *Bullettino della Commissione Archeologica Comunale di Roma*, XC, 1. 143-144.
- CALDERÓN DE LA VARA. (1971). El Castro del Pico Jana. *Altamira*, XXVI, vol. 2. 105-106.
- CALLEJA PUERTA. (2003). Noticias documentales del archivo capitular de la Catedral de Oviedo (siglos IX-XII). *Acta historica et archaeologica mediaevalia*, 25. 605- 630.
- CAMINO MAYOR. (1993). *Informe y propuesta de actuación arqueológica de la concentración parcelaria de Poo, Cabrales*. Empresa Asturiana de Servicios Agrarios. (Inédito).
 - (1995a). Piezas del castro El Picu Castiellu (Moriyón, Villaviciosa). *Catálogo, Astures*. Gran Enciclopedia Asturiana. Gijón. 246- 248.
 - (1995b). *Los castros marítimos en Asturias*. RIDEA. Oviedo.
 - (1996). Una incursión en la Edad del Fierro. El poblamiento castreño de la Ría de Villaviciosa. *Revista Asturias*, 2. 21-37.
 - (2000a). *Las murallas compartimentadas en los castros de Asturias: bases para un debate*. *Archivo español de arqueología*, Vol. 73, 181-182. 27- 42.
 - (2000b). Un yacimiento en la encrucijada. Revisión cronológica de la muralla del castro de Campa Torres (Gijón). *Revista de Arqueología*, 228. Madrid. 6-12.
 - (2001). El campamentu romanu del Castiellu la Carisa, una avanzada militar n'Asturia Trasmontana. *Asturies: Memoria encesa d'un país*, 12. 24-29.
 - (2003). Los castros de la ría de Villaviciosa: contribución a la interpretación de la Edad del Hierro en Asturias. *Trabajos de Prehistoria*, Vol. 60, 1. 159-172.
 - (Coord.). (2005a). *La Carisa: Astures y romanos frente a frente*. Oviedo; Ed. Cajastur.
 - (2005b). Asturias romana. *Prehistoria e historia antigua. Historia de Asturias*. Oviedo. 15-148.

- CAMINO MAYOR *et al.* (2001). Picu Curiel: Ayer (Asturias). El campamento romano de la vía de la Carisa en la *Asturia Transmontana*. *Espacio, Tiempo y Forma*. Serie I. Prehistoria y Arqueología, 14. 261-276.

----- (2008). Los escenarios bélicos de La Carisa y La Mesa. *ÁLVAREZ MARTÍNEZ, GONZÁLEZ ÁLVAREZ, JIMÉNEZ CHAPARRO*. (Eds.). *Actas de las I Jornadas de Arqueología en Asturias*. Madrid. CERSA. 93-109.

----- (2015). *La vía de la Plata*. Informe para nombramiento de BIC a la vía de la Plata asturiana. La Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata. (Inédito). <https://www.boe.es/boe/dias/2015/07/24/pdfs/BOE-A-2015-8326.pdf>

- CAMINO MAYOR, DEL FRADE, BARROSO BERMEJO. (2002). La Punta La Torre. ¿El primer castru de la Mariña oriental d´Asturies? *Asturies*, 14. 34-35.

- CAMINO MAYOR, RODRÍGUEZ OTERO. (1989). La peña del Castiello. ¿Una fortificación del reino astur para la defensa costera? *III Congreso de Arqueología Medieval Española*. Oviedo.

- CAMINO MAYOR, ESTRADA GARCÍA, VINIEGRA PACHECO. (2001). El campamento romano de la Vía Carisa en *Asturia Transmontana*. *Espacio, tiempo y forma*. Serie I, *Prehistoria y arqueología*, 14. 261- 276.

----- (2007). A propósito de fortificaciones lineales ástures de El Homón de Faro (La Carisa) y El Muro (La Mesa). *Territorio, sociedad y poder: revista de estudios medievales*, 2. 53- 62.

----- (2010). En las postrimeras montañas contra el sol poniente. Las clausuras de la cordillera cantábrica a finales del Reino visigodo contra la invasión islámica. *RUIZ DE LA PEÑA, CAMINO MAYOR*. (Coords.). *La Carisa y La Mesa. Causas políticas y militares del origen del reino de Asturias*. Asociación de Amigos de la Carisa. 3- 29.

----- (2013a). Excavaciones arqueológicas en la fortificación altomedieval de El Muro (Cordal de La Mesa). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2006-2012*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 283- 296.

----- (2013b). Excavaciones arqueológicas en las fortificaciones altomedievales de l´ Homón de Faro y su entorno (La Carisa, Lena). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2006-2012*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 297-308.

- CAMINO MAYOR, VINIEGRA PACHECO. (2010). Elías García-Tuñón y Quirós y el campu bélicu de La Carisa. *Asturias: Memoria encesa d'un país*, 29. 24-37.
- (2011). La vía de la Carisa y la jerarquización del territorio en la *Asturia Transmontana*. BUENO RAMIREZ ET AL. (Eds.) *Arqueología, Sociedad, Territorio y Paisaje. Estudios sobre prehistoria reciente, protohistoria y transición al mundo romano en homenaje a M^o Dolores Fernández Posse*. CSIC. 375-395.
- CAMPBELL. (1994). *The Roman Army, 31 BC - AD 337. A Sourcebook*. London. Routledge.
- CANAL SÁNCHEZ- PAGÍN. (1976). Un camino antiguo de montaña: de Valdeburón a Ponga. *Torrecedredo*, 1976. 180-182.
- CANGA MEANA. (1995). Una nueva pista de tierra sobre otro tramo del Camino Real de la Mesa. *Diario El Comercio*. 25-05-1995.
- CAÑIZAR PALACIOS. (2005). Consideraciones sobre aspectos jurídico-legislativos en relación con las vías públicas de Hispania durante la antigüedad Tardía. *Hispania Antiqua*, 29. 225-236.
- CARBALLEIRA. (2013). Antrialgo presenta su castro. *Ed. digital: El comercio digital*. <http://www.elcomercio.es /v/20130904 /oriente/ antrialgo-presenta-castro- 20130904 .html>. 4/9/13 . [20/09/2013].
- CADIÑANOS BARDECI. (2008). Noticias sobre algunos puentes asturianos en la Edad Moderna. *Liño*, 14. 55- 72.
- CARNOY. (1953). Des chaussées romaines en Belgique et dans les regions avoisinantes. *L´ Antiquité toponimie Classiqué XXII*. 297-331.
- CARRASCO SERRANO. (1998). Vías romanas y mansiones en el territorio provincial de Albacete. *Actas del IV Congreso de Caminería Hispánica*, Tomo I. 91-102.
- CARROCERA FERNÁNDEZ. (1991). Excavaciones arqueológicas en el occidente de Asturias. Campaña 1987-90. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1987-90*. Consejería de Cultura y Turismo. 128- 135.
- (1996). El fin de la cultura de los castros. HIDALGO CUÑARRO. (Coord.). (1996). *A Cultura Castrexa Galega a Debate*. Tui.
- CARROCERA FERNÁNDEZ, SIERRA PIEDRA. (2013). Seguimiento arqueológico de las obras de reconstrucción del Puente Raicéu (Ceceda).

Excavaciones arqueológicas en Asturias 2007-2012. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 473- 478.

- CARTES HERNÁNDEZ. (1997). Lápida funeraria de Lucio Valerio Póstumo. *Nuestro Museo: Boletín anual del Museo Arqueológico de Asturias*, 1. 131- 138

- CASO FERNÁNDEZ. (1983). *Colección documental sobre la catedral de Oviedo I. 1300-1520.* Gijón.

- CASARIEGO FERNÁNDEZ. (1965). La costa astur-galaica a mediados del s. XII. *BIDEA*, 56. 197 -200.

- CASERO LAMBÁS. (2008). Abamia y el monte Vindio. *La Nueva España.* Oviedo. 10 de octubre de 2008, año LXXII, Nº. 23. 652.

- CASTRO, SACHS. (1935). “BEDUS”. *Revista de Filología Española*, XXII. 187-189.

- *Cartoteca online del Principado de Asturias.* Ed. online: <http://sitpa.cartografia.asturias.es/sitpav30/pages/maplibrary/MapLibrary.aspx>

- CÉAN BERMÚDEZ. (1832). *Sumario de las Antigüedades romanas que hay en España.* Madrid.

- CEBOLLA BERLANGA, MELGUERO AISA, REY LANASPA. (1996). Una aproximación a la Vía Augusta interior: hallazgos, entorno histórico y modos de construcción. De Velilla de Ebro a Torrente de Cinca (Huesca). *Revista de Arqueología de Ponent*, 6. 233- 259.

- CELIS SÁNCHEZ. (2002). La ocupación castreña en el alto valle de río Cúa: el Castro de Chano, León. *DE BLAS CORTINA, VILLA VALDÉS. Los poblados fortificados del noroeste de la Península Ibérica: formación y desarrollo de la cultura castreña : Coloquios de Arqueología en la cuenca del Navia : homenaje al Prof. Dr. José Manuel González y Fernández-Valles.* 189-210.

- CHAO ARANA. (1999). *Gijón, la ciudad verde. Historia y guía de las parroquias rurales.* Gijón; Biblioteca gijonesa. Siglo XX.

- CHEVALLIER. (1997). *Les Voies Romaines.* Ed. Picard. Paris.

- CID LÓPEZ. (1998). La lápida a los lares Viales de Lugo de LLanera (Asturias). *Nuestro Museo: Boletín anual del Museo Arqueológico de Asturias*, 2. 187-202.

- CID LÓPEZ *et al.* (1991a). Excavaciones en Lugo de Llanera (Campañas de 1987 y 1989). *Excavaciones arqueológicas en Asturias. 1987-1990*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 163-170.
 - (1991b). *Asentamiento romano y necrópolis medieval en Lugo de Llanera (Principado de Asturias)*. Ayuntamiento de Lugo de Llanera.
 - (1992). *Lucus Asturum y un ara inédita a los Lares viales en Lugo de Llanera (Asturias)*. *Gallaecia*, 13. 113-128.
- CIMA MUÑOZ. (2005). Colunga en tiempos de Roma. *Artículo online*: <http://www.buscolu.com/index.php?contenido=0001864> . [31/08/2013].
- CLÉMENT. (2005). *La Via Domitia: Des Pyrénées aux Alpes*. Editions Ouest-France. Rennes.
- CLÉMENT, PEYRE. (1991). *La Voie domitienne : de la Via Domitia aux routes de l'an 2000*. Les Presses du Languedoc/Max Chaleil.
- COBO ARIAS *et al.* (1987). *Guía básica de Monumentos Asturianos*. Ed. Principado de Asturias. Oviedo.
- CODRINGTON. (1903). *Roman Roads in Britain*. Society for Promoting Christian Knowledge. London.
- COELLO UGALDE. (1884). El miliario de Almázcara. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 5. 285-290.
- COLÓN. (1915). *Descripción y Cosmografía de España*. Madrid.
- CONCEPCION SUAREZ, (1995). *Por los pueblos de Lena*. Ed. Trea. Gijón.
 - (2007). *Diccionario etimológico de toponimia asturiana*. Editorial KRK.
- *Corpus Inscriptorum Latinarum*. (1950). Ed. Online: http://cil.bbaw.de/cil_en/dateien/datenbank_eng.php. [26/04/2010].
- CORTEGUERA VEGA. (s/ f). *Llames de Parres, calzada romana*. Manuscrito de la Colección Padre Patac. Biblioteca Jovellanos de Gijón (B. A. FC. 158-16).
- CORÒ. (1931). Le antiche strade romane della Tripollitana occidentale. *RCI*. 1-20, 103-116.
- COTOGNO. (1601). *Itinerario de postas de todo el mundo*. Milán.
- COULON. (2007). *Les voies romaines en Gaules*. Paris. Errance.
- CUNTZ. (1929). *Itineraria Romana*. Berlín.

- D'ANGELO. (1467). *Cosmographia Claudii Ptolomaei Alexandrini*. Reichenbach Monastery.
- DAREMBERG -SAGLIO. (1877). *Dictionnaire des antiquités grecques et romaines*. París.
- DAVIES. (2008). *Roads in Roman Britain*. Shire Publication.
- DELGADO ÚBEDA. (1922). Una excursión por Picos De Europa. *Peñalara revista ilustrada de Alpinismo*, 105. 32-35.
- DEMAREZ, OTHENIN-GIRARD. (1999). *Une chaussée romaine avec relais entre Alle et Porrentruy (Jura, Suisse)*. Cahiers d'archéologie jurassienne, 8. Porrentruy, Etude d'un tronçon de route: techniques de construction, détériorations, entretien, financement. Etude du tracé des voies romaines dans le Jura.
- DESANGES *et al.* (2010). *Carte des routes et des cités de l'est del' "Africa" à la fin de l'Antiquité .Nouvelle édition des 'Voies romaines de l'Afrique du Nord' conçue en 1949, d'après les tracés de Pierre Salama*. Ed. BAT, 17.
- DESBORDES. (2010). *Voies romaines en Gaule, la traversée du Limousin*. Suppl. 8 à Travaux d'Archéologie Limousine et 19 à Aquitania.
- DESJARDINS. (1869). *La Table de Peutinger*. Librairie Hachette. Paris.
 - (1876). Desiderata du "*Corpus inscriptionum latinarum*" de l'Académie de Berlin. *V^e supplément de le Musée épigraphique de Pest. [Les Balles de fronde de la République. Guerre sociale, guerre servile, guerre civile.]*. Paris.
- DE BLAS CORTINA. (2000). *Monte Areo, en Carreño (Asturias). Un territorio funerario de los milenios V a III A. de Jc*. Oviedo; Ed. Ayto. de Carreño.
 - (2002). El primer esbozo de la geografía castreña de Asturias: El profesor J. M. González y su contribución fundamental entre 1948 y 1973. *DE BLAS CORTINA, VILLA VALDÉS. (Coord.). Homenaje al profesor José Manuel González y Fernández-Valles. Coloquios de Arqueología en la Cuenca del Navia*. 19-37.
 - (2008a). La Prehistoria reciente: el brumoso inicio de las sociedades neolíticas en Asturias. *RODRÍGUEZ MUÑOZ (Coord.). La Prehistoria en Asturias*. 489-566.
 - (2008b). La Prehistoria en Asturias: un legado artístico único en el mundo. *RODRÍGUEZ MUÑOZ (Coord.). La Prehistoria en Asturias*. 567-618.

- DE BLAS CORTINA, VILLA VALDÉS. (2002). Los poblados fortificados del noroeste de la Península Ibérica: formación y desarrollo de la Cultura Castreña. *DE BLAS CORTINA, VILLA VALDÉS. (Coord.). Homenaje al profesor José Manuel González y Fernández-Valles. Coloquios de Arqueología en la Cuenca del Navia.* 261-277.
- DE LA CASA MARTÍNEZ, JUSUE SIMONEA, MECHÓN I BES. (1989). Estelas medievales cristianas de la Península Ibérica. *III Congreso de Arqueología Medieval española.* Oviedo.
- DE LA RASILLA VIVES. (2000). *Comisión de Antigüedades de la Real Academia de la Historia. Asturias y Galicia.* Real Academia de la Historia. Madrid.
- DE LLANO PONTE. (1964). *Impresiones de viajes por el Occidente de Asturias.*
- DE MENESES. (1576). *Itinerario en el Repertorio de Meneses.*
- DE MIÑANO. (1826). *Diccionario geográfico- estadístico de España y Portugal.* Madrid.
- DE ROCCHI, GASPARI, MONTUORI.(2014). *Progetto Pilota Via Clodia.* <http://www.progettopilotaviaclopedia.it/> [18/10/2014].
- DE SOTO CAÑAMARES. (2009). La red de comunicaciones romana en Cataluña: Actualización y metodología. *Anas*, 21-22. 319- 340.
 - (2010). *Anàlisi de la xarxa de comunicacions i del transport a la Catalunya romana: estudis de distribució i mobilitat.* Tesis Doctoral. (Inédita). Universidad Autónoma de Barcelona.
- DÍAZ GARCÍA. (1995). Carta arqueológica de Sariego. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-1994.* Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 226- 228.
- DÍAZ NOSTY, SIERRA PIEDRA, BLANCO VÁZQUEZ. (1999). Carta arqueológica del Concejo de Belmonte de Miranda. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-1994.* Consejería de Cultura y Turismo. 303- 306.
- DIDIERJEAN, MORILLO CERDAN, PETIT-AUPERT. (2014). Traces de guerres, traces de paix armée: l’apport de quatre campagnes de prospection aérienne dans le nord de l’Espagne. *Ausonius Mémoires*, 37. 149-179.
- DÍEZ GONZÁLEZ. (1946). *Memoria del Antiguo y Patriarcal concejo de Laciana.* Madrid.

- DIEGO SOMOANO. (1960). La Colección “Soto Cortés” de Labra, Cangas de Onís. *BIDEA*, 41. 3-25.
 - (1967). Tres nuevas estelas funerarias del concejo de Cangas de Onís. *BIDEA*, 61. Oviedo. 12- 15.
- DIEGO SANTOS. (1978). *Historia de Asturias. Asturias Romana y Visigoda*. Ed. Ayalga Ed. Salinas.
 - (1979). Luggones/Lugonni. *E. Alarcos*. Tomo IV. Oviedo. 319 -324.
 - (1985). *Epigrafía romana de Asturias*. Oviedo; RIDEA.
 - (1993). *Inscripciones medievales de Asturias*. Oviedo; Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias.
- DIEGO SANTOS, MAYO VIESCA, DIEGO SOMOANO. (1967). Epigrafía romana de Asturias. Nuevos hallazgos. *BIDEA*, 61. 5- 15.
- DOMERGUE. (1987). *Catalogue des mines et des fonderies antiques de la Peninsule Iberique*. Madrid; Publicación de la Casa de Velázquez.
- DURÁN FUENTES. (2005). *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Ed. Xunta de Galicia. Santiago de Compostela.
- ENCINAS MARTÍNEZ, GARCÍA CARRILLO. (1989). Aportaciones al conocimiento de la transición del mundo romano medieval en Asturias: Las cerámicas de Murias de Beloño y Paraxuga. *Actas del III Congreso de Arqueología Medieval española*. Univ. Oviedo. 131- 139.
- ESCOBAR GARCÍA. (1974). El topónimo *Oviedo* ¿Es un teónimo? *BIDEA*, 82. Oviedo. 375-400.
- ESCORTELL PONSODA. (1970). Carreño: El tesoriño de áureos romanos imperiales hallados en Coyanca. *BIDEA*, 71. Oviedo. 117- 128.
 - (1973). El tesoriño romano-bizantino de Chapipi. *Archivum*, 73. 43-54.
 - (1975). *Catálogo de las Salas de Cultura romanas del Museo Arqueológico de Oviedo*. Oviedo.
 - (1988). Materiales romanos procedentes de Lucus Asturum de reciente ingreso en el museo de Oviedo. *Cuadernos de Prehistoria y Arqueología de la UAM*, 13-14. Madrid. 169- 174.

- ESPINOSA CRIADO. (2010). Estudiar el pasado: aspectos metodológicos de la investigación en las Ciencias de la Antigüedad y Edad Media. *Proceedings of the First Postgraduate Conference on Studies of Antiquity and Middle Ages*. 157- 164.

----- (2012). Aproximación al funcionamiento de las comunicaciones y la circulación de la información en el Alto Imperio. *Antesteria*, 1. 453- 462.

- ESTEFANÍA ÁLVAREZ. (1960). Vías romanas de Galicia. *Zephyrus*, 11. 5- 104.

- ESTRADA GARCÍA. (1995). Reseña de la carta arqueológica del concejo de Parres. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-94*. Consejería de Cultura y Turismo. 236- 238.

----- (1999). Reseña de la carta arqueológica del concejo de Grado. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1995-98*. Consejería de Cultura y Turismo. 315- 317.

----- (2005a). Sondeos arqueológicos realizados en el Alto de Santufirme. (Llanera, Asturias). *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 317- 321.

----- (2005b). Inventario arqueológico del concejo de Quirós. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 441- 446.

----- (2005c). Estudio de un supuesto túmulo de La Raxada (Lastres, Colunga). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 407- 410.

----- (2005d). Inventario arqueológico del concejo de Lena. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Consejería de Cultura y Turismo. 447- 452.

----- (2005e). Inventario arqueológico del concejo de Morcín. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 453- 457.

----- (2006). Datos preliminares sobre los baños de época romana localizados en el lado meridional de la iglesia de Sta. Eulalia de Valduno. *Estudios ofrecidos a José Manuel González en el centenario de su nacimiento*. Las Regueras (Asturias): La Piedriquina. 83- 97.

----- (2007a). Estudio de la vertiente meridional del yacimiento romano de Las Murias (Doriga, Salas). *Excavaciones Arqueológicas en Asturias, 1999-202*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 323- 327.

----- (2007b). Inventario arqueológico del concejo de Somiedo. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias, 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 429- 433.

----- (2007c). Inventario arqueológico del concejo de Teverga. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias, 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 434- 440.

- ESTRADA GARCÍA, GARCÍA DE CASTRO VALDÉS, VILLA VALDÉS. (1992). Hallazgo de cerámicas medievales en Sariego (Asturias). *Actas del III Congreso de Arqueología Medieval Española, II*. Oviedo. 243- 251.

- EVARISTO CASARIEGO. (1979). *Caminos y viajeros de Asturias*. Oviedo; BIDEA.

- FAGAN. (2008). *La pequeña Edad del Hielo. Cómo el clima afectó a la historia de Europa (1300-1850)*. Barcelona; Ed. Gedisa.

- FANJUL MOSTEIRÍN, VILLA VALDÉS, MENÉNDEZ GRANDA. (2009). El castro de Cabo Blanco, Valdepareas (El Franco): informe sobre los trabajos de acondicionamiento y exploración arqueológica (2004- 2007). *Excavaciones Arqueológicas en Asturias: 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 255-264.

- FANJUL PERAZA. (1999). El yacimiento de “El Castiello”, en Siero. *Memorias de Historia Antigua, XIX-XX*. 369- 377.

----- (2003). *Aproximaciones al poblamiento castreño del valle del Trubia (Asturias)*. Trabajo de Investigación del Doctorado. (Inédito). Universidad de Salamanca.

----- (2004). *Los castros de Asturias. Una revisión funcional y territorial*. Ayuntamiento de Teverga.

----- (2007a). El paisaje fortificado de la Asturias medieval: Características geográficas y funcionamiento. *Castillos de España*, 146. 11- 16.

----- (2007b). El Castiechu. Hallazgo de un posible campamento militar en las estribaciones del puerto de montaña de Leitariegos. *Nivel Cero*, 11. Santander. 125-127.

----- (2007c). El Castiel.lu de Val.láu. Un posible campamentu romanu na vía L.leitariegos. *Asturies: memoria encesa d'un país*, 23. 96-97.

----- (2014). *Los Astures y el poblamiento castreño en Asturias*. Tesis Doctoral (Inédita). Universidad Autónoma de Madrid.

- FANJUL PERAZA *et al.* (2013). The medieval origins of Faro Ceramics. Excavations at Cantu l' Rey. *Medieval Pottery Research Group*. 3-4.

----- (2015). La Edá d' Oru de la cerámica de Faro: les producciones vidriaes de Ca Xuanín (s. XVII-XVIII). *Asturies, Memoria encesa de un país*. 35. 44- 49.

- FANJUL PERAZA, MENÉNDEZ BUEYES. (2004). *El complejo castreño de los astures transmontanos*. Ed. Universidad de Salamanca.

----- (2007). “Antiguas” y canales: El complejo minero romano de Les Mueches- Ablaneda (Salas, Asturias). *Nivel Cero*, 11. Santander. 79- 94.

- FANJUL PERAZA, MENÉNDEZ BUEYES, ÁLVAREZ PEÑA. (2005). La fortaleza de Alesga (Teverga, Asturias): Una posible *Turris* de control alto imperial. *Gallaecia*, 24. 181- 191.

- FANJUL PERAZA, FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, LÓPEZ PÉREZ, ÁLVAREZ PEÑA. (2007). Excavaciones en los castros de La Cogollina y La Garba (Teverga). Pautas del poblamiento castreño en un valle de montaña. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Consejería de Cultura y Turismo. Ed. Trabe. 465- 472.

- FANJUL PERAZA, FLÓREZ DE LA SIERRA, GARCÍA ALVAREZ-BUSTO. (2007). Nuevos datos materiales y estructurales del castro de Tremao (Cangas del Narcea, Asturias). *Lancia*, 6. 87-101.

- FARIÑA BUSTO. (1972). Algunos aspectos de la circulación monetaria en Gallaecia durante el S. IV d. C. *I CNN*. Zaragoza.105-128.

- FERNÁNDE GUTIÉRRE. (1996). La virola de Fompedrín. *Asturies*, 2. 103.

- FERNÁNDEZ. (1966). Epigrafía cántabra. *Altamira*, 111. 46-59.

- FERNÁNDEZ ÁLVAREZ. (1990). *Guía para visitar los Santuarios Marianos de Asturias*. Ed. Encuentro.

- FERNÁNDEZ ARENAS, HUARTE ARANA. (1965). *Los caminos de Santiago*. Ed. La Poligrafía.
- FERNÁNDEZ BUFTLA. (1926). Las lápidas de Forniellu. Intento de interpretación. *Diario Región*, octubre de 1926.
- FERNÁNDEZ CASADO. (1980). Puentes en la provincia romana de *Gallaecia*. *Historia del Puente en España*. C.S.I.C. Madrid. (s. p).
 - (1978a). Historia del Puente en España. *Informes de la Construcción*, Vol. 30- 299. 53-108.
 - (1978b). Historia del Puente en España. *Informes de la Construcción*, Vol. 31- 301. 49-86.
 - (1979a). Historia del Puente en España. *Informes de la Construcción*, Vol. 31-307. 47-95.
 - (1979b). Historia del Puente en España. *Informes de la Construcción*, Vol.32-312. 40-72.
 - (1979c). Historia del Puente en España. *Informes de la Construcción*, Vol.32-310.43-91.
- FERNÁNDEZ CASTRO. (1982). *Villas romanas en España*. Madrid.
- FERNÁNDEZ CID Y CASTAÑO *et al.* (1993). *El camino de Santiago por Asturias. Topografía I, Ruta del Interior*. Principado de Asturias.
- FERNÁNDEZ CONDE. (1971). *Libro de los testamentos de la Catedral de Oviedo*. Iglesia Nacional Española. Roma.
 - (1978). *El medievo asturiano (siglos X-XII)*. Historia de Asturias, 4. Alta Edad Media. Vitoria.
 - (1987). *La iglesia de Asturias en la baja Edad Media*. Oviedo.
 - (1993). *El señorío del cabildo ovetense. Estructuras agrarias de Asturias en el Tardo Medievo*. Oviedo; Ed. Universidad de Oviedo.
 - (2010). *Visigodos y Omeyas VI. Asturias entre visigodos y Mozárabes. Las fuentes escritas en la investigación del Prerrománico*. Ed. Universidad de Oviedo.
- FERNÁNDEZ CONDE, FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ. (2010). El territorio de Buanga (Asturias). Génesis y formación de un alfoz altomedieval. *Territorio, sociedad y poder*, 5. 35-67.

- FERNÁNDEZ CONDE, PEDREGAL MONTES. (1998). Evolución histórica del territorio de Santo Adriano y génesis del poblamiento medieval. *Studia Historica. Historia Medieval*, 16. 129-172
- FERNÁNDEZ CONDE, TORRENTE FERNÁNDEZ, NOVAL MENÉNDEZ. (1981). *El Monasterio de San Pelayo de Oviedo: historia y fuentes*. Oviedo.
- FERNÁNDEZ DE MESA. (1775). *Tratado Legal y político de Caminos y Posadas*. Ed. Valencia.
- FERNÁNDEZ DE MIRANDA. (1982). *Grado y su Concejo*. Oviedo.
 - (1983). Cerámica romana, *terra sigillata* en Lugo de Llanera. *BIDEA*, 108. Oviedo. 45-58.
- FERNÁNDEZ ESTEBAN *et al.* (1999). Intervención arqueológica en la iglesia de Santa María del Monasterio de Hermo (Cangas de Narcea, Asturias). *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 1995-98*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 287-294.
- FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ. (2011). *Estudios multiescalares sobre la Alta Edad Media en el valle del Trubia (Asturias- España)*. Tesis Doctoral. Universidad de Oviedo.
- FERNÁNDEZ HEVIA, ARGÜELLO MENÉNDEZ. (1994). Dos puentes antiguos al Suroccidente de Oviedo: Los puentes de Gubín y Godos. *Asturiensia medievalia*, 7. 207-223.
- FERNÁNDEZ HEVIA, ARGÜELLO MENÉNDEZ, RODRÍGUEZ PÉREZ. (1992). *Estudio documental de los puentes antiguos de interés histórico en Asturias*. (Inédito). Oviedo.
- FERNÁNDEZ HEVIA, FERNÁNDEZ MIER. (1994). Análisis micro espacial d' un despoblau baxomedieval: la “villa” de Quintaniella (Presorias, Teberga). *Cultures. Revista Asturiana de Cultura*. Ed. Academia de la Llingua Asturiana. Oviedo. 83-128.
- FERNÁNDEZ GUTIÉRREZ. (1988). Castiellos del conceyu Mieres. *Noticias históricas de Mieres y su concejo*. Mieres. 418-436.
 - (1993). *Registros notariales de la Casa de Valdecarzana (1397-1495)*. Oviedo; RIDEA.
- FERNÁNDEZ MARTÍN. (1975). Provisiones reales en favor de Asturias durante la regencia de los Reyes de Bohemia: 1548-1551. *BIDEA*, 84-85. 217- 321.

- FERNÁNDEZ MARTÍN *et al.* (1990). La Calzada al Puerto del Pico. Problemática de su trazado en la provincia de Ávila. *Actas del Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. 183-198.
- FERNÁNDEZ MIER. (1992). *Poblamiento y hábitat en la Edad Media Asturiana. El ejemplo de una parroquia rural ovetense. San Cloyo*. Trabajo de Investigación. (Inédito). Universidad de Oviedo.
 - (1995). Epígrafes con C en Asturias. *Cuadernos de etnología y etnografía de Navarra*, 66. 371-375.
 - (1996). *Génesis del territorio en la Edad Media. Arqueología del paisaje y evolución histórica en dos concejos de la montaña asturiana: Miranda y Somiedo*. Tesis Doctoral (Inédita). Universidad de Oviedo.
 - (1999). *Génesis del territorio en la Edad Media. Arqueología del paisaje y evolución histórica en la montaña asturiana*. Oviedo. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo.
 - (2010). Campos de cultivo en la cordillera Cantábrica. La Agricultura en zonas de montaña. *KIRCHNER. (Ed.). Por una arqueología agraria. Perspectivas de investigación sobre espacios de cultivo en las sociedades medievales hispánicas*. Oxford, BAR Int. Series, 2062.41-59.
- FERNÁNDEZ MIER *et al.* (2014). The investigation of currently inhabited villages of medieval origin: Agrarian archaeology in Asturias (Spain). *Quaternary International*, 346. 41-55.
- FERNÁNDEZ MIER, FERNÁNDEZ HEVIA. (1998). *Un microespacio en la montaña asturiana: Presorias*. Arqueología y Territorio medieval, 5. Universidad de Jaén. 91-108.
- FERNÁNDEZ MIRANDA Y VIVES. (1907). *Grado y su concejo*. Madrid.
- FERNÁNDEZ OCHOA. (1977). La numismática romana de Asturias: una aproximación a su estudio. *Cuadernos de prehistoria y arqueología*, 4. 128- 168.
 - (1981). La conquista de Asturias por los romanos. *BIDEA*, 104. 703-722.
 - (1982). *Asturias en la época romana*. Madrid.

----- (1991). Excavaciones en la muralla romana de Gijón. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1987-1990*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 165-172.

----- (1995). Excavaciones arqueológicas en la ciudad de Gijón. V.V. A. A. *Exposición ASTVRES*. Ayuntamiento de Gijón. 213-226.

----- (2000). La ciudad romana de Gijón (Asturias, España). *GARCÍA DÍAZ. (Coord.). (2000). Espacio de ocio, convivencia y cultura en al Arco Atlántico. Los baños públicos como símbolo de la romanidad*. Ayuntamiento de Gijón. 29-46.

- FERNÁNDEZ OCHOA et al. (1997). Proyecto Veranes. Arqueología e historia en torno a la vía de la Plata en el concejo de Gijón. *CuPAUAM*, 24. 253-278.

----- (2003). *El lenguaje de las piedras. La recuperación del patrimonio arqueológico de Gijón*. Gijón.

----- (2006). La Villa romana de Veranes (Gijón, Asturias). Aportaciones preliminares sobre la transformación funcional del asentamiento en la tardía antigüedad. *CuPAUAM*, 31-32. Madrid. 137-194.

----- (2016). Estudio arqueológico de los materiales. *FERNÁNDEZ OCHOA et al. (Coords). La Fábrica de Tabacos de Gijón. Arqueología e Historia de un espacio milenario*. Ayuntamiento de Gijón. 122-153.

- FERNÁNDEZ OCHOA, GARCÍA DÍAZ. (1995). Excavaciones arqueológicas en Cimadevilla (Gijón). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-94*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 277- 285.

----- (1999). Excavaciones en Santa María de Lugo de Llanera (Asturias). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1995-98*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 163- 174.

- FERNÁNDEZ OCHOA, GARCÍA DÍAZ, ZARZALEJO PRIETO. (2001). *Excavaciones arqueológicas en Sta. M^a de Lugo de Llanera. (Memoria campañas 1991 a 1995)*. Oviedo. RIDEA.

- FERNÁNDEZ OCHOA, GIL SENDINO. (2008). Las *villae* tardorromanas en el Occidente del Imperio. *FERNÁNDEZ OCHOA, GARCÍA ENTERO, GIL SENDINO. (Eds.). Las villae tardorromanas en el Occidente del Imperio. Arquitectura y función. IV Coloquio Internacional de Arqueología en Gijón*. Gijón; Ed. Trea. 435-479.

- FERNÁNDEZ OCHOA, MORILLO CERDÁN (1993). La ruta marítima del Cantábrico en época romana. *Zephyrus*, XLVI. 225- 231.
 - (1999). *La tierra de los astures. Nuevas perspectivas sobre la implantación romana en la antigua Asturia*. Gijón.
 - (2002). La configuración del territorio en la *Asturia Transmontana*. *XII Cursus Monográficos sobre el Patrimonio Histórico*. Reinosa. 381- 399.
 - (2009). Faros y navegación en el Cantábrico y el Atlántico Norte. *Brigantium*, 20. 115- 135.
- FERNÁNDEZ OCHOA, MORILLO CERDÁN, GIL SENDINO. (2012). El itinerario de Barro. Cuestiones de autenticidad y lectura. *Zephyrus*, LXX. 151- 179.
- FERNÁNDEZ OCHOA, MORILLO CERDÁN, VILLA VALDÉS. (2005). La torre de Augusto en la Campa Torres (Gijón, Asturias). Las antiguas excavaciones y el epígrafe de Calpurnio Pison. *AEspA*, 78.129- 146.
- FERNÁNDEZ ORDOÑEZ *et al.* (1986). *Catálogo-inventario de los puentes anteriores a 1936*. Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Principado de Asturias. Oviedo.
- FERNÁNDEZ POSADA. (1996). *Cabrales. La trova, historia y heráldica*. Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias. Oviedo.
- FERNÁNDEZ RUESTRA, FANJUL PERAZA, FERNÁNDEZ MENÉNDEZ. (2013). La batalla de Lutos / Los Llodos (Asturias, 794). Una hipótesis de ubicación en las Veigas- Picu Mirayu. *Jornadas de Estudios Locales VI: Grado, Villa y Alfoz, Revista de Estudios Pramarenses*, 4. Grado. 33- 56.
- FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ. (1996). *Documentación de la Catedral de Úviéu (siglo XIII)*. Oviedo.
- FERNÁNDEZ SUÁREZ, MIYARES MENÉNDEZ. (1987). La estela de Duesos. *BIDEA*, 124. Oviedo. 1035- 1054.
- FERNÁNDEZ VALDÉS, QUEIPO DEL LLANO Y VALDÉS TORENO. (1978). *Descripción de varios mármoles, minerales y otras diversas producciones del Principado de Asturias y sus inmediaciones*. Biblioteca Popular Asturiana. Oviedo.
- FERRARI. (2008). The Via Traiana Project. *1st. Advances in remote sensing for archaeology and cultural heritage management International workshop*. 67- 70.

- FERREIRA PRIEGUE. (1998). *Los Caminos medievales de Galicia*. Boletín Auriense, Anexo 9. Museu Arqueolóxico Provincial. Ourense.
- FIERRO DEL VALLE. (2006). *Ruta de puentes romanos y medievales de la Calzada de La Vegarada*. Ed. Municipio de Valdelugeros.
- FIGAREDO FERNÁNDEZ. (1987). *Hiedra, historia y Piedra. Torres, Castillo y Palacios rurales asturianos*. G. H. Oviedo.
- FOLGUEIRA LOMBARDERO. (2010). Avilés entre los ss. XIII- XV. Anatomía de una villa bajomedieval. *Tiempo y sociedad*, 2. 75-100.
 - (2011). El camino de Santiago como articulador del territorio feudal en el occidente de Asturias: el ejemplo de Grandas de Salime. *Tiempo y sociedad*, 4. 127-139.
- FORBES. (1934). *Notes on the History of Roads*. North-Holland Publishing Company.
- FORD. (1869). *Handbook for travelers in Spain*. (4ª Ed).
- FORONDA Y AGUILERA. (1885). De Llanes a Covadonga, excursión geográfica-pintoresca. *Boletín de la Sociedad Geográfica de Madrid*, año X, 3. 10- 185.
- FORTEA PÉREZ *et al.* (2005): Restos neandertales de la Cueva de El Sidrón (Borines, Piloña, Asturias): una restauración al servicio de la investigación paleontológica. *PH Bol. del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 53. 70- 73.
- FLÓREZ DE LA SIERRA. (2009). Arqueología y rehabilitación de Santa María de Monasterio de Hermo (Cangas de Narcea). *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 223- 226.
- FLORIANO CUMBREÑO. (1949a). *El monasterio de Cornellana. Cartulario, índices sistemáticos y referencias documentales*. Oviedo.
 - (1949b). *Diplomática española del período astur: Estudio de las fuentes documentales del Reino de Asturias, 718-910*. Tomo I: Cartulario crítico. Primera parte: desde Pelayo a Ordoño I. Oviedo.
 - (1950). *El Libro Registro de Corias*. Oviedo.
 - (1960). *Colección diplomática del monasterio de Belmonte*. Oviedo.
 - (1963). *El libro Becerro de la Catedral de Oviedo*. Oviedo.
- FLORIANO LLORENTE. (1968). *Colección diplomática del Monasterio de San Vicente de Oviedo (años 781-1200)*. I Parte. Oviedo.

----- (1991). *Colección Diplomática Monasterio de San Vicente de Oviedo*. ss. XIII- XV.

- GALIGNANI, BATISTA. (1558). *Geografia cioè descrizione vniuersale della terra partita in due volumi*. Venetia.

- GARCÍA ÁLVAREZ *et al.* (1999). Seguimiento arqueológico de San Salvador de Priesca (Villaviciosa, Asturias). *Actas del XXV Congreso Nacional de Arqueología*. Valencia. 462- 467.

- GARCÍA ALVAREZ- BUSTO, FANJUL PERAZA. (2005). Revisión histórico-arqueológica de la muralla de Avilés. *Arqueología y Territorio Medieval*, 12, 1.69-90.

- GARCÍA ALVAREZ- BUSTO, MUÑÍZ LÓPEZ. (2010). *Arqueología medieval en Asturias*. Ed. Trea.

- GARCÍA ARIAS. (1984). *Toponimia Asturiana. El porqué de los nombres* Ed. Ayalga. Oviedo. *Ed. online: [http://mas.lne.es/toponimia/\[25/11/2012\]](http://mas.lne.es/toponimia/[25/11/2012])*.

----- (1993). *Teberga*. Toponimia, 31. Academia de la Llingua Asturiana. Oviedo.

- GARCÍA CHAÍN, LÓPEZ BLANCO. (2002). *Las prospecciones del entorno: Los castros en el cauce medio del Nalón*. El castiello de Llagú. Un castro astur en los orígenes de Oviedo. Madrid. 215- 233.

- GARCÍA COSIO. (2000). *Diccionario Geográfico de Asturias. Ciudades, Villas y Pueblos*. LNE. Oviedo.

- GARCÍA DE CASTRO VALDÉS. (1995). *Arqueología cristiana de la Alta Edad Media en Asturias*. Oviedo; RIDEA.

----- (1996). La ventana altomedieval de San Bartolomé de Puelles (Villaviciosa). *BIDEA*, 147. 281- 284.

----- (1997). *Asturias medieval*. Ediciones Trea.

----- (1999). Excavaciones arqueológicas en el monasterio cisterciense de Santa María de Valdediós (Villaviciosa). La intervención en la arquitectura prerrománica asturiana. *Actas de las V y VI Jornadas sobre intervención en el Patrimonio arquitectónico asturiano*. Oviedo. Universidad de Oviedo- Vicerrectorado de Extensión Universitaria. 111- 122.

- GARCÍA DE CORTÁZAR Y RUÍZ DE AGUIRRE. (1994). Castellанизación y feudalización del espacio riojano entre 1076 y 1116. *Historia de la ciudad de Logroño*, 2. 131-164.
- GARCÍA CUETOS. (1996). *Arquitectura de Asturias: 1500-1580. La dinastía de los Cerecedo*. Oviedo.
- GARCÍA DÍAZ. (1989). La Vía de la Mesa en su tramo costero: Nuevas aportaciones. Fuentes y toponimia. *BIDEA*, 43- 131: 609- 648.
 - (1995). Poblamiento castreño en el Territorio Pravianio: concejos de Pravia y Muros del Nalón (Asturias). *1.º Congreso de Arqueología Peninsular: (Porto, 12-18 de Outubro de 1993)*. Vol. 5. 233- 252.
- GARCÍA DÍAZ, DÍAZ ÁLVAREZ. (2011). *Gaspar Melchor Jovellanos. Los viajes por Asturias (1790-1812)*. Ed. Alsa.
- GARCÍA FERNÁNDEZ. (1949). *Memoria de la Gestión Municipal*. Oviedo; Ed. Graficas Summa.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, GARCÍA FERNÁNDEZ, FERNÁNDEZ BERLANDO DE QUIRÓS. (1976). *Camino Real del puerto de la Mesa*. Oviedo; Ed. Colegio Oficial de Arquitectos de Asturias.
- GARCÍA GONZÁLEZ *et al.* (2010). Las técnicas y construcciones en la Ingeniería Romana. *V Congreso de Obras Públicas Romanas*. Ed. Fundación de la Ingeniería Técnica de Obras Públicas. 135- 164.
- GARCÍA JOVE Y RAMÓN. (1900). Laviana. *BELLMUNT TRAVER, CANELLA SECADES. (1900). Asturias*, tomo II.
- GARCÍA JOVE, PANDO ARGÜELLES. (1900). Aller. *BELLMUNT TRAVER, CANELLA SECADES. Asturias. Tomo III. Gijón*.
- GARCÍA LARRAGUETA. (1957). Catálogo de pergaminos de la Catedral de Oviedo. Oviedo; IDEA.
 - (1962). *Colección de documentos de la Catedral de Oviedo*. Oviedo.
- GARCÍA LINARES. (1982). Una lápida a los lares viales en Comba (Allande). *BIDEA*, 107. Oviedo. 773-783.
- GARCÍA LINARES, SANTOS YANGUAS. (1989). Nueva lápida romana hallada en Arganza (Tineo-Asturias). *Memorias de Historia Antigua*, X. 151- 162.

----- (1993). Los caminos romanos del valle del Arganza en el concejo de Allande (Asturias). *Hant*, 17. 226- 228.

- GARCÍA MARTÍNEZ, RABANAL ALONSO. (1996). La red viaria en el noroeste hispanorromano, su importancia y significado. *Hispania antiqua*, 20. 273- 296.

- GARCÍA TEJEIRO. (1894). *Algo para la historia de Figueras, de Asturias: Notas antiguas y modernas, seguidas de una importante colección de documentos curiosos*. Ribadeo.

- GARCÍA-TUÑÓN QUIRÓS. (1865). Antigüedades de Asturias. GONZÁLEZ SOLISY CABAL. (1890). *Memorias asturianas*. 228- 229.

- GARCÍA y BELLIDO. (1967). *Les religions orientales dans l' Espagne Romanine*. Leiden.

----- (1975). El llamado “Itinerario de barro”. *Boletín de la Real Academia de la Historia* 172-3. 547-563.

- GESNERUM. (1564). *Onomasticon Propriorum nominum*. Basilea. Ed. online: <http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k93865b/f2.image.r=.langEN>. [19/07/2011]

- GIL LÓPEZ. (1983). Inventario arquitectónico asturiano. Zona costera oriental: Colunga, Caravia, Ribadesella, Llanes y Rivadedeba. *Liño*, 4. Oviedo.749- 835.

- GÓMEZ MORENO. (1907). Nuevo miliario del Bierzo. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 50, 4. 311- 315.

- GÓMEZ VILA. (2004). Dedicatorias a los Lares Viales en la provincia de Lugo. *Gallaecia*, 23. 135-154.

-GONZÁLBES CRAVIOTO. (1986). *Las Vías Romanas de Málaga*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Malaga.

- GONZÁLEZ ÁLVAREZ. (2011). Vías romanas de montaña entre Asturias y León. La integración de la *Asturia* Transmontana en la red viaria de *Hispania*. *Zephyrus*, XVII. 171-192.

- GONZÁLEZ ÁLVAREZ *et al.* (2008). El campamento de Moyapán (Ayande, Asturias). *Férvedes*, 5. Lugo. 363- 371.

----- (2011a). ¿Un Nuevo establecimiento militar romano en la *Asturia Transmontana*? El Picu Viyao (Piloña, Asturias). *Férvedes*, 7. Lugo. 225-234.

----- (2011b). El Mouru y la presencia del ejército romano en La Mesa. MAÑANA VÁZQUEZ.. *El Camín Real de la Mesa*. Vol. II. Cajastur.

----- (2012). Los campamentos romanos del Mouru (Grau-Miranda) de la vía de la Mesa. *BSAA arqueología*, LXXVII- LXXXVIII. Universidad de Valladolid. 245 -267.

- GONZÁLEZ ÁLVAREZ, MENÉNDEZ BLANCO. (2007). Un nuevo emplazamiento militar romano en Asturias: El campamento de Moyapán (Ayande). *Asturies: memoria encesa d'un país*, 24. 16-21.

- GONZÁLEZ COLLADO. (2009). *El territorio de Quirós en la época medieval. Bárzana*. Ayuntamiento de Quirós.

- GONZÁLEZ FIERRO Y ORDÓÑEZ. (1941). El Castillo de San Martín. Soto del Barco (Asturias). *Revista de la Universidad de Oviedo VI*. 99-129.

- GONZÁLEZ GARCÍA. (1965). *II y IV Sancta Ovetensis: Las primeras rutas jacobeanas*. Oviedo.

----- (1987). *Castillos, palacios y fortalezas en el Principado de Asturias*. Oviedo.

- GONZÁLEZ MORALES, MÁRQUEZ URÍA. (1981). El patrimonio arqueológico de La Foz de Morcín: su estudio y conservación. *Fiestas de Nuestra Señora de La Probe*. La Foz de Morcín. 5- 6.

- GONZÁLEZ Y FERNÁNDEZ VALLES. (1951). Las cuevas de doña Urraca y de don Xuan, sus nombres y sus mitos. *BIDEA*, 14. 153-171.

----- (1952). Noega: un problema de la antigua geografía astur. *BIDEA*, 15. Oviedo. 35- 55.

----- (1953a). *Flavionavia*, antigua población de los Paésicos. *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 28. 32- 45.

----- (1953b). Vestigios de un desconocido puente en el Nalón. *BIDEA*, 24. 10-28.

----- (1956). Mansiones del Trayecto de la Vía Romana de *Lucus Asturum-Lucus Augusti*. *Archivum*, 6. Oviedo. 287- 301.

----- (1959a). Un mosaico romano en Andallón. *Boletín de la Comisión Provincial de Monumentos de Oviedo*, 2. 205- 209.

----- (1959b). Los restos arqueológicos de Rodiles. *Valdediós*. 23- 55.

- (1959c). *Toponimia de Valduno II*. Original mecanografiado, con correcciones del autor. Oviedo. Archivo personal de J. M. González y Fernández Valles. s. p.
- (1960). *Lucus Asturum*. Valdediós.
- (1961). *La Coroña del Castro* Archivo personal de D. José Manuel González. (Inédito).
- (1962). La “villa” romana de Linio en Naranco (Oviedo). *Archivum*, 12. 73-89.
- (1965). *Descripción de El Táranu*. (Nota manuscrita del Archivo Personal de J. M. González y Fernández Valles).
- (1966). Catalogación de los castros asturianos. *Archivum*, 16. 255- 291.
- (1969). Restos de aspecto romano en la Muria (Llazana). *Valdediós*, 19. 71-76.
- (1972). Vestigios de siete castillos asturianos. *Archivum*, 22. 49- 66.
- (1973). Castros asturianos del sector lucense y otros no catalogados gallegos. *Cuadernos de Estudio*. T. XXVIII. Santiago de Compostela.
- (1975a). *Estaciones rupestres de la Edad del Bronce en Asturias*. *Archivum*. XXV. Oviedo.
- (1975b). *Los castros de Castiello y de Camoca en las inmediaciones de Valdediós*. Oviedo.
- (1976a). Restos romanos de Vega de Poja, Tamayanes y Bañugues. *Valdedios*. 7-12.
- (1976b). *Miscelánea histórica asturiana (Prehistoria, época romana, medievo y época moderna)*. Oviedo.
- (1976c). Vestigios de un desconocido puente en el Nalón. *BIDEA*, 24.10-28. Oviedo.
- (1978). Asturias protohistórica. *Historia de Asturias*. Tomo 2. Gijón; Ayalga Eds.
- (1979). *Pre- romanos*. Libro de Gijón. Oviedo; Ed. Naranco.
- GORGES. (1979). *Les Villes Hispanoromaines. Inventaire et probématique archéologique*. Paris; Publications du Cente Pierre Paris.
- GOTTFREDI. (1628). *Archontologia cósmica*.

- GRANDA JUESAS. (1989). Instituciones hospitalarias en Asturias en el siglo XVIII. BIDEA, 131. Oviedo. 648- 668.
- GRAÑA GARCÍA. (1983). El conjunto tumular de “La carreiriega de los gallegos” (Sierra de Carondio, Allande). *Ástura, Nuevos Cortafueyos d’Asturies*, 1: 21- 34.
- GUERRA DÍAZ. (1913). *Apuntes geográfico-históricos del concejo de Cabrales*. Oviedo.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ. (1985). *Poblamiento antiguo y medieval de la montaña central leonesa*. León; Institución “Fray Bernardino de Sahagún”.
 - (1995). *Fortificaciones y feudalismo en el origen y formación del Reino Leonés (siglos IX-XIII)*. Valladolid; Secretariado de Publicaciones de la Universidad de Valladolid.
 - (Coord.). (2003). *Peñaferruz (Gijón). El castillo de Curiel y su territorio*. Ayto. de Gijón. Gijón; VTP Editorial.
 - (2006). Sobre la transición del sistema antiguo feudal: una revisión arqueológica del Altomedievo hispano. *Territorio sociedad y poder*, 1. Revista de Estudios Medievales. Oviedo; Ed. Trea.
 - (Coord.). (2010). *Castella. Centros de poder en Asturias. Castillos y fortalezas feudales*. FYCIT y Principado de Asturias. (Inédito).
 - (2012). Procesos de transformación del poblamiento antiguo al medieval en el Norte Peninsular Astur. *ARIZAGA BOLUMBURU et al. (Eds.). Mundos Medievales. Espacios, sociedades y Poder. Homenaje al Profesor José Ángel García de Cortázar y Ruíz de Aguirre*. Tomo II. Universidad de Cantabria.599-614.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, et al. (1999). *Notas para el estudio de la minería y metalurgia férrica en Asturias. Memorana*, 3. Universidad de Oviedo. 4-31.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, SUÁREZ MANJÓN. (2007). Castillos y fortalezas feudales en Asturias: metodología para su estudio. *Territorio, Sociedad y Poder*, 2. Universidad de Oviedo. Oviedo; Ed. Trea. 5-36.
 - (2009). Castillos y fortificaciones feudales en Asturias. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 493-516.
- HAMMOND. (1967). The Limes Tripolitanus. A Roman Road in North Africa. *JBAA*, 30. 1-18.

- HEVIA BALLINA. (1997). Nuevos datos para la historia del Hospital de *Sancti Spiritus* de Villaviciosa de Asturias. *Memoria ecclesiae*, 10. 481-488.
 - (1999). La Tabla de Aniversarios y Sufragios de San Salvador de Celorio. *Corona Spicea, In Memoriam, Cristóbal Rodríguez Alonso*. Universidad de Oviedo. 769-774.
- HEVIA GONZÁLEZ, MONTES LÓPEZ. (2009). Intervención arqueológica en la necrópolis medieval de Buedia, Ricabo (Quirós). *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 385-392.
 - (s/f). *Gaseoducto León- Oviedo. Tramo Llanera- Pajares*. Memoria de Actuación Arqueológica.
- HÜBNER. (1892). *Inscriptiones Hispaniae Latinae* (CIL II). Bertolini.
- HURLÉ MANSO. (1945). *Fresno, Tacones y Cenero. Una excursión por parroquias del Concejo de Gijón*. (Manuscrito - Biblioteca Asturiana, Colección Inmaculada).
- IGLESIAS GIL. (1976). Epigrafía cántabra. Ed. Estudio. Santander.
- IGLESIAS GIL, MUÑIZ CASTRO. (1992). *Las comunicaciones en la Cantabria Romana*. Ed. Librería Estvdio.
- JORDÁ CERDA. (1957). Las Murias de Beloño. *Memorias del Servicio de Investigaciones Arqueológicas*, 2. Oviedo. 35- 36.
 - (1958). Una nueva estela romana en Asturias. *BIDEA*, 12. 430- 438.
 - (1964). Actividades arqueológicas en el distrito universitario de Oviedo. *Noticiario Arqueológico Hispánico*, 6: 1-3. 369- 371.
 - (1977). La cultura de los Castros y la tardía romanización de Asturias. *Actas del Bimilenario de Lugo*. Lugo. 29- 40.
- JORDÁ PARDO, CABO PÉREZ, ADÁN ALVAREZ. (1991). Excavaciones arqueológicas en Santo Adriano de Tuñón. *BIDEA*, 137. Oviedo. 357- 396.
- JORGE ARAGONESES. (1954). El mosaico romano de Vega de Ciego. *BIDEA*, 21. Oviedo. 3- 24.
- JOUVAIN DE ROCHEFORT. (1672). *Le voyageur d'Europe, on sont les voyages de France d' Ithalie, et de Malthe, d'Espagne et de Portugal*. Paris.
- JOVE Y SUÁREZ BRAVO. (1900). Castrillón. *Asturias*. Tomo III.
- JOVELLANOS Y RAMÍREZ. (1915). *Diarios (memorias íntimas): 1790- 1801*.

Instituto de Jovellanos. Gijón. Imp. Sucesores de Hernando. Ed. online Cartoteca del Principado de Asturias.

- (1948). *Colección de Asturias*, T. II. Madrid.
- (1953). *Diarios*. Ed. De Julio Somoza.
- (1967). *Diarios de Gaspar Melchor Jovellanos. Prólogo de Julián Marias*. De Alianza. Madrid; Edl. De Alianza.
- (1995). *Obras completas de Jovellanos. II. Ed. de la Madrid*.
- JUAN DE VILLUGA. (1950): *Repertorio de todos los caminos de España compuesto por Pedro Juan Villuga (1546)*. Madrid; Tipografía Masriega.
- JUNQUERA LANTERO. (1982). *Carta arqueológica del Concejo de Oviedo*. Universidad de Oviedo.
- LABANDERA CAMPOAMOR. (1968). Identificación del Castelo del Esteiro. *BIDEA*, 68. Oviedo. 477- 496.
 - (1974). *Castro de Toxal y origen de Tapia*. *BIDEA*, 81. Oviedo.
- LALAING. (1952). Primer viaje de Felipe el “Hermoso”. *GARCÍA MERCEDES. Viajes de extranjeros por España y Portugal*. Tomo I. Madrid. 459-461.
- LAMBERTINI. (1991). *La codificazione di Alarico II*. Turín.
- LAWESLONG. (1836). *Observations upon certain Roman Roads and towns in the South of Britania*. Nichols & Sons printed. Farnham.
- LE ROY LADURIE, (1971). *Times of feast, times of famine: a history of climate since the year 1000*. Garden City.
- LEVI, LEVI. (1967). *Itineraria picta: Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana*. Ed. Bretschneider. Roma.
- LEWIS. (2001). *Railways in the Greek and Roman world*. *Guy, A. / Rees, J. (Eds). Early Railways. A Selection of Papers from the First International Early Railways Conference*. Londres. 8- 15.
- LOEWINSOHN. (1965): Una calzada y dos campamentos romanos del *Conventus Astvrvvm*. *Archivo Español de Arqueología*, 38. 26-49.
- LOGNON. (1920). *Les noms de lieu de la France; leur origine, leur signification, leurs transformations*. Résumé des conférences de toponomastique generale faites a l'Ecole pratique des hautes études de Paul Marichal et Leon Mirot.
- LÓPEZ ÁLVAREZ. (1812). *Nueva guía de caminos*. Madrid.

- LÓPEZ BLANCO. (1977). El castillo de la Cabezada. *El valle del Condado*, 1. 2-3.
- (1984a). *Leyendas del centro de Asturias*. RIDEA. Oviedo.
- (1984b). Documentos Antiguos en los que se alude a Blimea o a lugares de su Parroquia. *Blimea*. Sociedad de Festejos, 19.
- (s/f.) Un castro en los Cuetos del Español. *Blimea*. Sociedad de Festejos, Blimea.
- LÓPEZ FERREIRO. (1899). *Historia de la Santa A. M. Iglesia de Santiago de Compostela*. Tomo II. Santiago.
- LÓPEZ GÓMEZ, MANSO PORTO. (2006). *Cartografía del S. XVIII d. C. Tomás López en la Real Academia de la Historia. Parte: Atlas, mapas sueltos y guías de forasteros*. RAH. 269- 582.
- LÓPEZ MARCOS, LÓPEZ GONZÁLEZ, LÓPEZ RODRÍGUEZ. (s/f). Chao da Recacha (Rao, Navia de Suarna, Lugo). *Inventario de Yacimientos*. Santiago de Compostela. Servizo de Arqueoloxía, Dirección Xeral de Patrimonio Cultural, Consellería de Cultura e Turismo. Xunta de Galicia. Ficha GA27034I-55.
- LOSTAL PROS. (1992). *Los miliarios de la provincia tarraconense*. Institución Fernándo el Católico.
- LLANO ROZA Y AMPUDIA. (1919). *El libro de Caravia*. Oviedo.
- (1922). *Del folklore asturiano, mitos, supersticiones y costumbres*. BIDEA. Oviedo. (1983).
- (1928). *Bellezas de Asturias de Oriente a Occidente*. Diputación provincial, Oviedo.
- MADOZ IBÁÑEZ. (1984). *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar (1845-50)*. Santander-Valladolid.
- (1985). Ed. Fascimil de Asturias “Morcín dez Foz (San Antonio de la)”. *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de ultramar (1845-50)*. Valladolid.
- MADRAZO MADRAZO. (1977). Las transformaciones en la red viaria asturiana (1750-1868). *BIDEA*, 90-91. 61-137.
- MADRID ÁLVAREZ. (1995). La arquitectura fernandina en Asturias. Francisco Antonio Muñiz Lorenzana y Ramón Secades. *BRIDEA*, 145. 205- 245.

- MAIER ALLENDE. (1999). *Comisión de Antigüedades de la Real Academia de la Historia. Catálogo e índices de Castilla la Mancha*. Real Academia de la Historia. Madrid.
- MALLÓ VIESCA. (1962). Aportación al conocimiento del Ara romana de Laspra *Archivum*, XII. Universidad de Oviedo. 69-72.
 - (1969). Tesorillo de denarios de Doña Palla (Pravia). *Archivum*, XIX. 93- 136.
- MANGAS MANJARRÉS. (1978). *Creencias y cultos en la Asturias prerromana y romana*. Historia de Asturias. Tomo I. Gijón.
 - (1991). La primitiva religión de Asturias. *Memorias de Historia Antigua*. Tomo 1. Nueva España. Oviedo. 213- 232.
- MANUEL RISCO. (1793). *España Sagrada*. Tomo XXXVIII. Madrid.
- MANZANARES MIR. (1951). Contribución epigráfica asturiana. *Archivum*, 1. Oviedo. 95-121.
 - (1960). Contribución a la epigrafía asturiana. II. Bol. *Comisión Provincial de Monumentos, II*. 81-176.
 - MANZANARES RODRÍGUEZ- MIR. (1987). Dos aras, una inédita, a los “Lares Viales” en Tuña (Tineo- Asturias). *Heraldo de Tineo*, 46. 5-12.
- MAÑANA VÁZQUEZ. (1990). *Por la senda del Arcediano*. Caja de Ahorros de Asturias. Oviedo.
 - (1997). *A la sombra del Titiatorodos*. Oviedo.
 - (2011). *El Camín Real de la Mesa*. Vol. I-II. Cajastur.
- MAÑANES PÉREZ. (1981). *El Bierzo prerromano y romano*. Centro de Estudios e Investigación "San Isidoro" (C.S.I.C.).
 - (2014). *Intercatia* un nombre y tres núcleos diferentes (castellum, mansio y civitas). *Oppidum*, 10. 19-34.
- MARCOS VILLAURE. (1987). La documentación del mausoleo de Valdés, en Salas. *LNE*, 2 /2 /1987.
- MARGARY. (1973). *Roman roads in Britain*. Ed. John Baker. London. (3^{er}. Ed)
- MARICHAL. (1938). De l' expression “Château” en toponymie française. *Actes du premier Congrès International de Toponymie*. Paris. 32- 38.

- MARÍN VALDÉS. (1982). Zona costera, centro y occidental. *Liño*, 3. Universidad de Oviedo. 273-301.
- MARTÍN DUQUE. (2014). Camino de Santiago primitivo a su paso por Asturias, estado de una ruta cultural desde la perspectiva turística. *Cuadernos de Turismo*, 33. 233-249.
- MARTÍN HERNÁNDEZ. (2015). El viario histórico en torno a *Lucus Asturum*. *Perxuraos*, 4. 7-15.
- MARTÍN HERNÁNDEZ, CAMINO MAYOR. (2013). El Picu L.lagüezos, un nuevo campamento romano en la vía de la Carisa. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2007-2012*. Consejería de Cultura y Turismo. 267- 276.
- MARTÍN JAVIER. (2011). Puentes. *Historia de Iberia Vieja*, 61. 10-11.
- MARTÍNEZ CACHERO. (1960). Asturias y el Catastro del Marqués de la Ensenada. *BIDEA*, 39. 45-64.
- MARTÍNEZ HOMBRE. (1759). *Notizias de un peregrino de Oviedo a Covadonga*. Oviedo. Copia mecanografiada en 1956.
- MARTÍNEZ FAEDO, DÍAZ GARCÍA. (1995). Carta Arqueológica de Nava. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-94*. Consejería de Cultura y Turismo. Ed. Trabe 232-235.
- MARTÍNEZ FUEGO. (2011). El puente de Recuna en Siero, único en el camino de Santiago. *LNE*. 28-01-2011.
- MARTÍNEZ MARINA. (1956). *Diccionario Geográfico Histórico de España de 1802*. IDEA. Oviedo.
 - (1802). *Descripción geográfico-histórica del concejo de Cangas del Tineo en el Principado de Asturias*. TOUS PA TOUS, sociedad canguesa de amantes del país. Ed. online <http://es.calameo.com/read/000678501689f2b26beb5?authid=Bnee3mx96hvE> [10/12/2014].
- MARTÍNEZ PEREDA. (1989). Penetración romana en los Picos de Europa. *Institución Tello Téllez de Meneses*, 60. 15-66.
- MARTÍNEZ TORNER. (1901). *Diccionario geográfico de Asturias*. R.A.H. Libro 6035. (Carpeta Caravia, 12).
- MARTÍNEZ VEGA. (1991). *El Monasterio de Santa María de la Vega*. Colección diplomática. Oviedo.

- MARTÍNEZ VELASCO. (2009). Campamentos romanos de campaña en el extremo oriental cantábrico. *Limes XX. Estudios sobre la frontera romana/Roman Frontiers Studies*. Vol. I A. Morillo, N. Hanel & E. Martín Eds. *Anejos de Gladius*. Madrid; Ed. Polifemo, CSIC. 365-374.
- MARTÍNEZ VILLA *et al.* (1991). Las cartas arqueológicas de Gijón y Villaviciosa. Métodos y resultados. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1987-90*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 237- 245.
- MARTÍNEZ VILLA, REQUEJO PAGÉS. (1986). Aproximación cronológica de una serie de hallazgos cerámicos medievales en Asturias. *I Congreso de arqueología medieval española*. t. V. Zaragoza. 333-346.
 - (1995). 1ª fase de excavaciones arqueológicas en el monasterio de San Pedro de Villanueva, Cangas de Onís (1990). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-94*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 298-301.
- MARTINO GARCÍA. (1998-1999). La Vía Vadiniense. Una vía secundaria de montaña en la Cantabria romana. *Memorias de Historia Antigua*, 19-20. 245-273.
- MARTINO REDONDO. (1980). *La montaña de Valdeburón (Biografía de una región leonesa)*. Universidad Pontificia de Comillas.
- MARTIO. (1540). *Geographia Universalis*. Basilea.
- MATÍAS ESCRIVANO. (1757). *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades de España (caminos de ruedas)*. Madrid.
- MATÍAS RODRÍGUEZ. (2008). El agua en la ingeniería de la explotación minera de Las Médulas (León-España). *Lancia*, 7. 17- 112.
- MAYA GONZÁLEZ. (1983). La cultura Castreña. Su etapa romano-provincia. *Lancia* 1, León. 221- 262.
 - (1984). Hábitat y cronología de la cultura castreña en Asturias. *Coloquio Inter-universitario de Arqueología do Noroeste*. Vol. IV-V. Oporto; Universidad de Oporto. 175- 183.
 - (1988). *La cultura material de los castros asturianos*. Estudios de antigüedad, 4-5. Ed. Ballatera, Barcelona.
 - (1989). *Los castros en Asturias*. Ed. Silverio Cañada. Salimas.
 - (1990). La explotación minera y la metalurgia romana en Asturias. *Historia de Asturias. Prehistoria e historia antigua*, Vol.1. Oviedo; LNE.

- MAYA GONZÁLEZ, CUESTA TORIBIO. (Eds.) (2001). *El Castro de la Campa Torres, Período Prerromano*. Serie Patrimonio, 6. Gijón; Ayuntamiento de Gijón y VTP Editorial.
- MAYA GONZÁLEZ, DE BLAS CORTINA. (1973). Molino del Castro de la Picon y notas sobre la introducción de los tipos giratorios en Asturias. *BIDEA*, 80. Oviedo. 717-722.
 - (1983). El castro de Larón (Cangas de Narcea, Asturias). *Noticiario Arqueológico Hispánico*, 15. 153-192.
 - (1988). *La cultura material de los castros asturianos*. Monográfico de Estudios de la Antigüedad 4-5. Bellaterra.
- MAYA GONZÁLEZ, MESTRES JOAN. (1998). Dataciones prerromanas del Castiellu de Llagú (Latores, Oviedo). *Revista de Arqueología*, 211. Madrid. 6- 11.
- MÉLIDA Y ARINARI. (1927). *Catálogo Monumental de España: Provincia de Badajoz: 1907-1910*. Madrid. Tomo I.
- MENÉNDEZ BLANCO. (2000). El puente romano de Colloto (Asturias): intervención arqueológica y lectura de paramentos. *3º Congreso de Arqueología Peninsular*, 6. 293- 306.
- MENÉNDEZ BLANCO *et al.* (2011a). Nuevas evidencias de la presencia militar romana en el extremo occidental de la cordillera Cantábrica. *Gallaecia*, 30. 145- 165.
 - (2011b). Un nuevo campamento militar romano en el Páramo leonés: Huerga de Frailes. *Argutorio: revista de la Asociación Cultural “Monte Irago”*, 26. 32-35.
 - (2013). Campamentos romanos de campaña en el Occidente de Asturias. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2007- 2012*. Consejería de Cultura y Turismo. Ed. Trabe. 245- 251.
 - (2015). A Serra da Casiña (Valboa, León): Un campamento romano en las montañas bercianas. *Revista Arkeogazte*, 5. 239- 251.
- MENÉNDEZ BUEYES *et al.* (en imprenta). ¿Castros o fortalezas? Una revisión cronológica y funcional del Castiello de Fozana (Siero, Asturias) a través de sus materiales cerámicos. *Actas de III Jornadas de espacios urbanos y sus territorios del Noroeste peninsular*. Universidad de León. Astorga. 22-23 Abril 2016.

- MENÉNDEZ FERNÁNDEZ. (1988). Una nueva estela procedente de Caravia (Asturias) y algunas reflexiones sobre la iconografía funeraria indígena en el norte peninsular en época romana. *BIDEA*, 127. Oviedo. 603- 615.
- MENÉNDEZ GARCÍA. (1950). Arula de Naraval dedicada a “Barciaeco”. *Revista de la Universidad de Oviedo*, 3. 287- 296.
- (1960). Monedas ibéricas en Asturias. *Boletín de la Comisión Provincial de Monumentos*, 2. 211-213.
- MENÉNDEZ GRANDA, SÁNCHEZ HIDALGO. (2007). Inventario arqueológico del concejo de Caso. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1999- 2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 483-488.
- MENÉNDEZ MARINO. (2010). Evolución histórica del puerto de Lastres: del esplendor comercial de los ss. XVI-XVII a la actual reconversión en puerto deportivo. *Liño*, 16. Oviedo.
- MENÉNDEZ PIDAL. (1951). *Los caminos en la historia de España*. Madrid.
- (1952). *Toponimia prerrománica hispana*. Madrid.
- MERINERO MARTÍN, BARRIENTOS ALFAGEME. (1992). *Asturias según los asturianos del último setecientos (Respuestas al interrogatorio de Tomás López)*. Consejería de Educación, Cultura y Deportes y Juventud del Principado de Asturias. Oviedo; Servicio de Publicaciones del Principado de Asturias.
- MESTRE Y MARZAL. (1835). *Monografía de las aguas termo-sulphidro-salino-sulfurosas de la Fuente Santa de Buyer de Nava*. Oviedo.
- MEYER-LÜBKE. (2009). Sobre el conocimiento de los topónimos prerromanos de la Península Ibérica. *Estudios de lenguas y epigrafía antiguas*, 9. 523- 548.
- MIGUEL VIGIL. (1889). *Colección diplomática del Ayuntamiento de Oviedo*. Ed. facsimil de 1991. Oviedo.
- (1985). *Asturias monumental, epigráfica y diplomática: datos para la historia de la provincia*. Oviedo.
- MILLER. (1898). *Mappaemundi: Die ältesten Weltkarten*. Volume VI. Stuttgart.
- (1916). *Itineraria Romana: Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana*. Stuttgart. Reed. Roma- Bretschneider. Reed. 1964.
- MÍNGUEZ FERNÁNDEZ. (1976). *Colección Diplomática del Monasterio de Sahagún (ss. IX-X)*. León.

- MIÑANO Y BEDOYA. (1827). *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*. Tomo VIII. Madrid.
- MIRANDA GARCÍA – TEJEDOR. (1995). *Liber (Oviedo, catedral metropolitana) Testamentorum*. Imágenes cedidas por M. Moleiro S.A. Barcelona.
- MIYARES FERNÁNDEZ, AM CASO. (1980). El castro de Argandenes. *BIDEA* 101. 662-668.
- MONJOUR. (1990). Historia de la lengua y toponimia asturiana. *Lletres asturianas*, 35. 7-23.
- MONTERO PRIETO. (1993). *La ruta Jacobea en Asturias. Hospitales de peregrinos en las rutas desde los puertos de Cubilla, Pajares, Piedrafita, Vegarada y San Isidro hasta la S. I. C. B. M de San Salvador de Oviedo*. Mieres del Camino (Asturias).
- MONTES LÓPEZ. (2013). Intervención arqueológica en el entorno del asentamiento fortificado de El Curucho (Campomanes, Lena). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2007-2012*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 411- 414.
- MONTES LÓPEZ *et al.* (2013). Avance sobre la excavación de una domus alto-imperial en el castro de Chao Samartín (Grandas de Salime). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2007-2012*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 225-238.
- MORALEJO LASSO. (1952). Sobre los nombres toponímicos gallegos en –obre y sus afines. *Estudios dedicados a Menéndez Pidal*, T. III. Madrid.135- 157.
- MORALES SARO, CASARES RODICIO. (1977). *El románico en Asturias. Zona oriental*. Gijón; Ed. Ayalga.
- MORALES MATOS. (1982). El paisaje vegetal asturiano. *QUIRÓS LINARES*. (Dir.). *Geografía de Asturias*. T.4. Salinas. 5-71.
- MORÁN BARDÓN. (1925). *Por tierras de León (historia, costumbres, monumentos, leyendas, filología y arte)* Diputación de León. (Reproducido en ARIAS BONET, 1987. Repertorio de Caminos de la *Hispania* romana. Cádiz.
- MORENO GALLO. (2001). Características de la infraestructura viaria romana. *Ingeniería y Territorio*, II, 56. 4- 13.

- (2004a). Ingeniería romana en los caminos de Santiago: III, El camino aragonés. *Cimbra*, 359. 28- 35.
- (2004b). Ingeniería romana en los caminos de Santiago: II, los Caminos en La Rioja. *Cimbra*, 356. 40- 52.
- (2004c). *Vías romanas, Ingeniería y técnicas constructivas*. Madrid. Ministerio de Fomento. Dirección general de Carreteras.
- (2006). Vías romanas de Astorga. *III Congreso de Obras públicas romanas*. Astorga. 36- 65.
- (2009a). Vías romanas: Identificación por la técnica constructiva. *Cimbra*, 389. 5- 30.
- (2009b). Vías romanas, identificación por la técnica constructiva. *Anas* 21-22. 193- 222.
- (2012). Vías romanas de Castilla y León. *Ed. online: <http://viasromanas.net>* [10/12/2012].
- MORENO GALLO, RODRÍGUEZ MORALES, RIVAS LÓPEZ. (2004). La vía romana del puerto de la Fuenfría (desde Segovia a Galapagar). *Estudios de Prehistoria y Arqueología madrileña*, 13. 63-86.
- MORILLO CERDÁN *et al.* (2010). *La calzada y puente de Becilla de Valderaduey (Valladolid)*. Excavación y análisis estructural y constructivo. Universidad de León.
- MORILLO CERDÁN, FERNÁNDEZ OCHOA. (2002). El convento araugustano y las Aras Sextianas: reflexiones sobre las Aras Sextianas. Primera organización administrativa del Noroeste hispano. *Latomus: revue d'études latines*, 61, 4. 889-910.
- MÜNSTER. (1540). *Geographia universalis, vetus et nova, complectens*. Basilea.
- MUNTHE. (1887). *Antechningar om folkmalet I en trakt af vestra Asturien*. Upsala.
- MUÑÍZ ÁLVAREZ, CORRADA SOLARES. (2014). Trabajos en la villa de Andayón. Documentación y Conservación de la ruina romana. *Anuario La Piedriquina*, VII. 12- 17.
- MUÑÍZ LÓPEZ. (2012). Principios de formación y transformación del poder: el señorío monástico de Santo Adriano de Tuñón (siglos IX-XVIII). *Territorio Sociedad y Poder*, 7. 85- 128.

- (2014). *El pueblo dormido. Banduxu (Proaza). Historia, paisaje y arqueología de la aldea asturiana*. Tesis Doctoral. Universidad de Oviedo. (Inédita).
- MUÑÍZ LÓPEZ, GARCÍA ALVAREZ-BUSTO. (2005). *El camín de Santiago nel conceyu de Castrillón* Colección Abogaderu. Patronato Municipal de Cultura de Castrillón.
- (2010). El castillo de Gauzón y Alfonso III. La formación del reino de Asturias a través de una fortaleza. GARCÍA LEAL, GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, PRIETO ENTRIALGO (Eds.). *MC Aniversario de la muerte de Alfonso III y de la tripartición del territorio del reino de Asturias*. T. I. Oviedo.
- NARDÍZ ORTÍZ. (1991). La formación y transformación de la red viaria en Galicia *Boletín académico*, 14. 35- 48.
- NOVOA PORTELA, VILLALBA RUIZ DE TOLEDO. (1999). *Imágenes de una peregrinación: la ruta jacobea*. Madrid; Ed. Ministerio de Educación y Cultura.
- NÚÑEZ CONTRERAS. (1977). Colección diplomática de Vermudo III, rey de León. *Historia, instituciones, documentos*, 4. 381- 514.
- OCHAGAVIA RODRÍGUEZ. (1990). Aproximación a las primeras realidades históricas de Mieres: Protohistoria e Historia Antigua. *Camín de Mieres*, 10. 16- 19.
- OJEDA GUTIÉRREZ. (1977). Los Transportes. *Historia de Asturias. Edad Contemporánea II*. Ayalga. Ed. Salinas.
- OREJAS VALLE, RUIZ DEL ARBOL. (2010). Los castella y la articulación del poblamiento rural de las civitates del noroeste peninsular. *Dialéctica histórica y compromiso social*, 2 . Homenaje a Domingo Plácido. Pórtico. 1091- 1127.
- OVIES RUÍZ. (1970). *Avilés*. Ed. Mases. Avilés.
- OZCARIZ GIL. (2007). El *portorium* de Oisso. La aduana romana de Irún. *Museo romano de Oaisso*. 1- 19.
- PABÓN Y SUÁREZ DE URBINA. (1968). Sobre los nombres de la villa romana en Andalucía. *Estudios dedicados a Menéndez Pidal*, T. IV. Madrid. 87- 185.
- PALAU Y DULCET. (1951). *Guía Monumental y del Turismo en Asturias*. Junta Provincial de Turismo. Oviedo.
- PALOMERO PLAZA. (1990). El puente romano de San Clemente y la fuente romana de Alberca de Záncara: dos obras de fábrica en la calzada Cartago Nova-

Segobriga a su paso por la actual provincia de Cuenca. *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana.* 355- 372.

- PARTHEY, PINDER. (1860). *Rávenatis Anonimo Cosmografía et Guidonis Geographica.* Aelen.

- PASSELAC. (2010). Construction du tracé de la voie d' Aquitaine. *Pallas*, 82. 103-120.

- PERALTA LABRADOR. (2002). Los Campamentos romanos de Campana (*Castra Aestiva*): Evidencias científicas y carencias académicas. *Nivel Cero*, 10. Santander. 49-87.

- PERALTA LABRADOR, HIERRO GÁRATE, GUTIÉRREZ CUENCA. (2011). Las monedas de los campamentos romanos de campaña de las guerras cántabras del asedio de La Loma, Castillejo y El Almbre. *LVCENTVM XXX.*, 151- 172.

- PERALTA LABRADOR, SÁEZ ABAD, FERNÁNDEZ IBÁÑEZ. (2009). Proyectiles de catapulta romana procedentes de la fortificación de “La Espina del Gállego” (Cantabria). Estudio y tratamiento de conservación. *Sautuola*, 15. 277- 297.

- PEREA CAVEDA, SÁNCHEZ- PALENCIA RAMOS. (1995). *Arqueología del oro astur.* Orfebrería y minería. Oviedo.

- PÉREZ ALONSO. (1979). Inscripción del s. X en la iglesia de Sta. Eulalia del valle de Carreño. *BIDEA*, 98. Oviedo. 681- 694.

- PÉREZ-CASTRO PÉREZ. (2012). *Fundaciones particulares benéfico-asistenciales y docentes en Asturias (ss. XV-XIX).* Tesis Doctoral. Universidad de Oviedo. (Inédita).

- PÉREZ DE CASTRO. (1969). Fortificaciones asturianas para la defensa del Eo. *BIDEA*, 68. 497-517.

- PÉREZ GÓMEZ. (1956). *Topografía médica del término municipal de Caso.* Madrid.

- PÉREZ ORDÓÑEZ. (2009). *Sierra de Cádiz: andalusí.* Ayuntamiento de Villamartín. Cadiz.

- PÉREZ RODRÍGUEZ, LÓPEZ DE LA SIERRA. (2004). *Puentes en la villa de Cangas del Narcea.* Granda, Siero.

- PEYROUX. (1992). *La Calzada romana de la Mesa: En el Camín Real*. Alborá Libros. Gijón.
- PHILIPPE. (2006). Nouveaux éléments sur la voie romaine de col Saint-Michel et Lavisco. *Le Bugey*, 93. 3-20.
- PIDAL Y BERNALDO DE QUIRÓS, FERNÁNDEZ ZABALA. (1918). *Picos de Europa: contribución al estudio de las montañas españolas*. Club Alpino Español. Madrid.
- PIEL. (1974). Nomes de possessores latino-cristãos na toponimia astur-galego-portuguesa. *Biblos*, XXIII. Coimbra. 146-202, 283- 407.
- PINESCHI. (1997). *L'antica Via Flaminiana Umbria*. Editalia. Rome.
- PISA MENÉNDEZ. (1997). El antiguo Camino Real de Oviedo a Pravia. *Revista de Obras Públicas*, 3. 71- 82.
 - (2000). *Caminos Reales de Asturias. Zona Central*. Oviedo: Ed. Pentalfa.
- *Plano ideal del Pueblo del Puelo y sus inmediaciones (Principado de Asturias)*, Año 1881. Cartoteca del Servicio de Geografía del Ejército. <http://www.touspatous.es/index.php/mapas-planos-y-dibujos/877-plano-ideal-de-el-puelo-cangas-del-narcea-en-1811.html> [25/05/2014].
- PÖLL. (1995). *Via Claudia. Neue Forstungen*. Lermoos. Bez. Reutte.
 - (2005). Die via Claudia Augusta in Nordtirol – ein Jahrzehnt Forschung. *I Territori della vía Claudia Augusta: Incontri di archeologia*. Trento. 195-210.
- POLLEDO ARIAS. (2003). *Vías romanas y medievales. 12 rutas por la cordillera cantábrica*. Granda-Siero: Ed. Madu.
- PRIETO BANCES. (1976). *Apuntes para el estudio del señorío de Santa María de Belmonte en el siglo XVI*. Reeditado en Obra escrita. Oviedo.
- PUCHE RIART, AYALA CARCEDO. (2001). Guillermo P. D. Schulz y Schweizer (1800-1877): su vida y su obra en el bicentenario de su nacimiento. *Boletín Geológico y Minero*. Vol. 112-1. 105-122.
- PRADO GONZÁLEZ. (1970). Tres nuevas fortalezas de la Reconquista. *Asturias Semanal*, 77. 36-39.
 - (1971). Se descubre el triangulo defensivo de Arriondas: Forcada, Manciobio, Fíos. *La Peruyal*. Arriondas. (s. p).

- PRIORELLI. (1983). La Galizia nell' Itinerario di Bartolomeo Fontana. *I testi italiani del viaggio pellegrinaggio a Santiago de Compostela e diorama sulla Galizia*. Perugia. 37-56.
- QUESADA ALONSO. (Coord.). (1993). *Puentes antiguos de interés histórico de Asturias*. Servicio de Carreteras. Consejería de Infraestructura y Vivienda. (Inédito). Principado de Asturias. Oviedo.
- QUADRADO NIETO. (1855). *Recuerdos y Bellezas de España, Asturias y León*. Tomo IX. Madrid.
- QUILICI. (2003). *La via Appia: iniziative e interventi per la conoscenza e la valorizzazione da Roma a Capua. Atlante tematico di topografia antica*. 11 Roma.
 - (2009). Técnicas e infraestructuras en la construcción de las carreteras en el mundo romano. *Anas*, 21- 22. 13- 62.
- QUILICI GIGLI. (Eds.) (1990). *La Via Appia: decimo Incontro di studio del Comitato per l' archeologia laziale*. Roma: Consiglio nazionale delle ricerche 1990. Quaderni del Centro di studio per l' archeologia etrusco-italica, 18.
- RABANAL ALONSO. (1984). Vías de la época romana entre Asturias y León. *Memorias de historia Antigua*, 6. 137- 154.
 - (1988). *Vías romanas de la Provincia de León*. León; Diputación Provincial de León/Institución Fray Benito de Sahagún.
 - (1992). Enlaces viarios romanos entre España (Zamora) y Portugal. *Hispania antiqua*, 16. 165- 170.
 - (1995). La Vía de la Plata en León y la vía de León a Asturias: de calzadas romanas a camino de peregrinación a Santiago. *Memorias de historia antigua*, 15-16. 249- 274.
 - (2003). La Vía de la Plata en Castilla y León: de calzada romana a camino de peregrinación. *Astórica: revista de estudios, documentación, creación y divulgación de temas astorganos*, 22. 43- 56.
- RABANAL ALONSO, GONZÁLEZ ALONSO. (1995). Poblamiento romano en el valle del Orbigo (León). *Hispania antiqua*, 19. 233- 254.
- RAMALLO ASENSIO. (1981). La zona suroccidental asturiana: Tineo, Cangas del Narcea, Allande, Ibias y Degaña. *Liño*, 2. 185- 271.
 - (1991). El Conjunto Monumental de Olloniego. *Sándalo*, 12. (s. p).

- RENDUELES LLANOS. (1985). *Historia del a Villa de Gijón desde tiempo remotos hasta nuestros días*. Gijón. Fascimil de 1867.
- REQUEJO PAGÉS. (2005a). II fase de actuación en la iglesia de San Vicente de Serrapio (Aller) 1991-1992. Resultados arqueológicos. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 293- 296.
 - (2005b). Antiguo puente sobre el Narcea en Casas del Puente (Cornellana, Salas, Asturias). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 329- 334.
 - (2014). *Arqueología y territorio en el sector central de Asturias: la cuenca del río Nora entre el período tardorromano y la antigüedad tardía (siglo IV- inicios del siglo VIII d.C.)*. Tesis Doctoral. Inédita. Universidad de Oviedo.
- REQUEJO PAGÉS, ÁLVAREZ MARTÍNEZ. (2009). Actuación arqueológica en relación con las obras de duplicación de la carretera AS-18 Oviedo- Gijón. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Consejería de Cultura y Turismo. 519- 526.
- REQUEJO PAGÉS, GUTIÉRREZ, GONZÁLEZ. (2009). El asentamiento altomedieval de la vega de Corao (Cangas de Onís, Asturias, España). *The archaeology of early medieval villages in Europe. Reti Medievalia*. 167- 179.
- RÍOS GONZÁLEZ. (2009a). Excavaciones arqueológicas en el balneario de Las Caldas. Oviedo. 2004. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 83- 88.
 - (2009b). Excavaciones arqueológicas en Santa María de Villaverde (Cangas de Onís). 2002-2003. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 193- 200.
 - (2009c). Excavaciones arqueológicas en la iglesia de Santa Eulalia de Abamia (Cangas de Onís): 2005-5006. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 201- 208.
- RÍOS GONZÁLEZ, GARCÍA DE CASTRO VALDÉS. (en imprenta). Santa María de Villaverde y el valle del Güeña, Cangas de Onís y Onís (vertiente Norte de los Picos de Europa), de la Antigüedad a la Edad Media. *GUTIÉRREZ GONZÁLEZ. Sedes Regiae Asturorum, I*.

----- (1996) *Los concejos del Trubia a través de la senda del Oso* . Ed. Trea. Oviedo.

----- (1998). *Asturias castreña*. Gijón.

- RÍOS GONZÁLEZ, MENÉNDEZ MENÉNDEZ. (2009). Actuación arqueológica en Santa María de Narzana (Sariego), 2006. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Consejería de Cultura y Turismo. Ed. Trabe. 447- 454.

- RISCO. (1789). *España Sagrada*. Tomo XXXVII. Asturias. Antigüedades concernientes a la región de los Astures transmontanos desde los tiempos más remotos hasta el s. X. Gijón; Ed. Fascimil Mases.1989.

- RODRÍGUEZ DEL CUETO. (2012). Arquitecturas de barro y madera prerromanas en el occidente de Asturias: el Castro de Pencia. *Arqueología de la arquitectura*, 9. 82-101.

----- (2015). *Arquitectura, urbanismo y espacios domésticos: su evolución en el castro de Pencia, el recinto fortificado del Occidente de Asturias (s. IV a. C- II d. C)*. Universidad de Oviedo. Tesis Doctoral. (Inédita).

- RODRÍGUEZ DÍAZ. (2010). La senda del arcediano y el camino del Beyo: nuevos documentos para su historia. *BIDEA*, Vol. 64. 175-176. 95- 116.

- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ. (1970). Las vías militares romanas en la actual provincia de León. *V.V.A.A. Legio VII Gemina*. León: Diputación Provincial de León. Cátedra de San Isidoro. Instituto Leonés de Estudios Romano Visigóticos. 401- 439.

- RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ. Premoño en 1752. *La Piedriquina*, anuario, 3. 36-47.

----- (2014). El Camín de Santiago por Les Regueres. *La Piedriquina*, anuario 7. 3- 11.

-RODRÍGUEZ GARCÍA. (1995). *El libro de la Regla Colorada de la Catedral de Oviedo*. Oviedo; RIDEA.

- RODRÍGUEZ LÓPEZ, VÁZQUEZ VARELA, CAMINO MAYOR. (2005). Concheros castreños y romanos del cantábrico occidental (Asturias y Galicia). *Gallaecia*, 24. 61-73.

- RODRÍGUEZ MARTÍN. (2009). Las vías romanas de Lusitania: el trazado en el *Conventus Emeritense* y su proyección hacia la fachada atlántica. *Anas*, 21-22. 415-469.
- RODRÍGUEZ MORALES. (2007). Algunos apuntes sobre el posible trazado de las vías romanas en la Comunidad de Madrid. *Nuevo Miliario*, 4. 20- 34.
 - (2010). La excavación de la calzada antigua de la Vereda Real de Almansa (Enguera –Valencia). *Nuevo Miliario*, 10. 3- 20.
 - (2012). Las fuentes itinerarias antiguas: carácter e importancia para la geografía de las comunicaciones del Imperio romano. *Actas IX coloquio. Ver, viajar y hospedarse en el mundo romano*. AIER. 45- 66.
- RODRÍGUEZ MORALES *et al.* (2012). Los *clavi caligarii* o tachuelas de cáliga. Elementos identificadores de las calzadas romanas. *Lvcentvm*, XXXI. Anales de la Universidad de Alicante. 147- 164.
- RODRÍGUEZ MORALES, LUMBERAS VOIGT. (2010). La calzada ibérica de los Malos Pasicos (Ayora, Valencia) y la red viaria antigua en torno al Castellar de Meca. *Lvcentvm*, 29. 81- 107.
- RODRÍGUEZ OTERO. (1991). Excavación en la torre de Soto (Aller). *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 1987-1990*. Consejería de Cultura y Turismo. 267-268.
 - (1994). El puente romano de Colloto. *Zephyrus*, XLVI. 233- 254.
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ. (1900). Morcín. *BELLMUNT TRAVER, CANELLA SECADES. (1900). Asturias*, tomo III, Fotop, y tip. 161- 169.
- RODRÍGUEZ VILLAR. (2001). *Libro de la Regla del Cabildo (Kalendas I). Catedral de Oviedo*. Oviedo.
- ROHLFS. (1956). *Studien zur romanischen Namenkunde*. Munich.
- ROLDÁN HERVÁS. (1971). *Iter ab Emerita Asturicam. El camino de la Plata*. Salamanca.
 - (1973). Las tablas de barro de Astorga, ¿una falsificación moderna? *Zephyrus*, XXIII-XXIV. 221- 233.
 - (1975). *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Universidad de Valladolid y Granada.

- (1985). *La Via de La Plata*. Salamanca.
- (2007). El camino de la Plata: iter o negotium. *Gerión*, Vol Extra. 323-340.
- ROMNEY. (1938). *Histoire d’Espagne*. Paris. Traducción por Ed. Nabu Press. 2011.
- RON TEJEDO. (2001). *Estudio histórico arqueológico del camino antiguo denominado actualmente “Ruta de la Plata” en el tramo inscrito en el concejo de Gijón*. Ayto. de Gijón.
- RUÍZ DE LA PEÑA SOLAR. (1975). El Coto de Leitariegos. Una comunidad de montaña en la Asturias medieval. *Asturiensia Medievalia*, 3. Oviedo. 173- 215.
- (1977). *Historia de Asturias: La Baja Edad Media*. Ed. Ayalga.
- (1978). De la puebla de Maliaño a Villaviciosa. *BIDEA*, 32. 679- 697.
- (1981). *Las “polas” asturianas en la Edad Media*. Estudio y diplomatario. Oviedo.
- (1986). Mercedes regias a favor de establecimientos benéfico-asistenciales en la Edad Media. *Asturiensia Medievalia*, 5. 171- 196.
- (1990). *Las peregrinaciones a San Salvador de Oviedo en la Edad Media*. Oviedo.
- (1993). Cuaderno de las pesquisas de las heredades realengos del concejo de Oviedo: Al alfoz de Nora a Nora (1280- 1317). *BIDEA*, 142. 585- 614.
- (1995). Cabrales en la Edad Media. *Asturias Concejo a Concejo*, 7: Cabrales, Peñamellera Alta y Peñamellera Baja. RIDEA. Oviedo.48- 70.
- (2004). *Oviedo, ciudad santuarios de las peregrinaciones a San Salvador de Oviedo. Lección Inaugural del Curso 2004-2005*. Oviedo.
- (2006). El camino medieval de Oviedo a Santiago en Las Regueras: de “la ponte Gallegos al puente de Peñafior”. *Estudios ofrecidos a José Manuel González en el centenario de su nacimiento*. La Piedriquina, Las Regueras.
- RUÍZ DE LA PEÑA SOLAR, ÁLVAREZ FERNÁNDEZ. (1012). *Las rutas transmontanas del Camino de Santiago: de las tierras de León a Oviedo por el puerto de Tarna*. Pola de Laviana.

- RUÍZ ZAPATERO. (1996). La prospección de superficie en la arqueología española. *Quaderns de prehistoria i arqueologia de Castelló*, 17. Diputación de Castellón. 7- 20.
- SAA. (1964). *As grandes vias da Lusitânia. O itinerário de Antonino Pio*. Soc. de Astória. Lisboa. Vol. 5
- SAAVEDRA Y MORAGAS. (1879). *Descripción de la vía romana entre Uxama y Augustobriga*. Memorias de la Real Academia de la Historia, IX. Ed. MOP. 1963.
- SACCHI, FUNES, CASTRO. (2009). Testimonios orales y Arqueología, una primera aproximación. *Arqueología de la Patagonia, una mirada desde el último confín*. Tomo 1. 207-213.
- SÁEZ TABOADA. (1998). Elementos del estudio de la camineria en la Galicia romana: la vía de *Lucus Augusti – Ponte Albei*. *Habis*, 29. 173- 191.
 - (2002). Aportaciones al trazado de la vía 19 del Itinerario de Antonino a su paso por Galicia. *SPAL*, 11. 389-408.
- SALAMA. (1951). *Les voies romaines de l’Africa du Nord*. Argel.
- SALIERNO. (1999). La Vía Trajana. *Loggia: Arquitectura y restauración*, 7. 12-19.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ. (1972a). Una vía romana en Asturias. La vía de la Mesa y de Lutos. *El Reino de Asturias*, Tomo I. Oviedo. 119- 127.
 - (1972b). *A través de los Picos de Europa. El Reino de Asturias*. Tomo II. Oviedo.
 - (1972c). *Orígenes de la nación española Estudio crítico sobre la historia en el reino de Asturias*. Oviedo.
- SÁNCHEZ HIDALGO, MENÉNDEZ GRANDA. (2009). Actualización del inventario arqueológico de Gijón. Objetivos y resultados. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2003-06*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 537-542.
- SÁNCHEZ HIDALGO, RODRÍGUEZ DEL CUETO, MENÉNDEZ GRANDA. (2009). Trabajos arqueológicos en el área minero-metalúrgica de la parroquia de Muñás. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 473- 478.

- SÁNCHEZ- PALENCIA RAMOS *et al.* (2008). Los paisajes culturales preindustriales: Patrimonio y recursos sociales. *SAIZ JIMÉNEZ, ROGERIO CANDELERÁ (Coords.). La investigación sobre patrimonio cultural.* 143- 158.
- SÁNCHEZ- PALENCIA RAMOS, SUÁREZ SUÁREZ. (1985). *La minería antigua del oro en Asturias. El libro de la mina.* Vitoria.
- SÁNCHEZ PIÑÁN, CANGA MEANA. (2009). *Calzadas romanas o vías históricas de Asturias.* Ed. Trabe. Oviedo.
- SÁNCHEZ SÁNCHEZ *et al.* (2013). Nomenclatura viaria antigua: la vía de los vasos de Vicarello: una vía Augusta de Hispania. *Nuevo Miliario*, 15. 3-21.
- SANCHO FLÓREZ. (1998). Belmonte de Miranda. *RODRÍGUEZ MUÑOZ (Coord.). Asturias a través de sus concejos y un gran atlas de la región (1: 50000).* Prensa Asturiana. LNE. 398-412.
- SANGRADOR Y VITORES. (1866). *Historia de la Administración de Justicia y del antiguo Gobierno del Principado.* Oviedo.
- SANTIAGO FERNÁNDEZ. (2002). Las inscripciones medievales: documentos al servicio del poder político y religioso. *RIESCO TERRERO (Coord). I Jornadas sobre Documentación jurídico-administrativo, económico-financiera y judicial del reino Castellano-Leonés (ss. X-XIII).* Universidad Complutense de Madrid. 93-128.
- SANTOS YANGUAS. (1981). Plubio Carisio y las Guerras astur-cántabras. *BIDEA*, 104. 849-874.
- (1986). La ganadería en la Asturias Castreña. *Memorias de Historia Antigua, VI: Economía rural en el Norte peninsular- Religión romana.* Oviedo. 25-42.
- (1987a). Vías de comunicación de época romana en el valle del río Narcea (Concejo de Cangas del Narcea). *BIDEA*, 127. Oviedo. 615-640.
- (1987b). Poblamiento y minería romana del oro en la Asturias castreña, (el Concejo de Cangas del Narcea). *Memorias de Historia Antigua VIII.* 22-52.
- (1988). *El ejército y la romanización de Galicia: conquista y anexión del noroeste.* Servicio de publicaciones de la Universidad de Oviedo.
- (1992a). *La romanización de Asturias.* Madrid; Ed. Itsmo.
- (1992b). Astures y Cántabros: Estudio Etnogeográfico. *Complutum*, 2-3: 417- 430.

----- (1997a). Lápida funeraria de Flavius Cabarcus. *Nuestro Museo: Boletín anual del Museo Arqueológico de Asturias*, 1. 125- 130.

----- (1997b). Flavionavia, una civitas romana en el territorio de los Astures transmontanos. *Espacio, tiempo y forma. Serie II, Historia Antigua, I*, 10. 415- 436.

----- (2000). La vía de Pola de Allande a Grandas de Salime (vía romana del Puerto del Palo). *Espacio, Tiempo y Forma. Serie II. Historia Antigua T.13*. 425-453.

----- (2002a). La vía romana de Berducedo a Bustantigo en el Concejo de Allande. *Gerión*. Vol. 20, 1. 259-387.

----- (2002b). Las explotaciones romanas de oro de la cuenca del Arganza en el concejo de Allande (Asturias). *Estudios de Historia Antigua*, 20. 201-224.

----- (2003). La inscripción de Arganza (Tineo) y la población de los pélicos entre los astures transmontanos. *Lancia: revista de prehistoria, arqueología e historia antigua del noroeste peninsular*, 5. 167- 178.

----- (2008). Avance al estudio de la ciudad romana de *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera, Asturias). *MANGAS MANJARRÉS, NOVILLO LÓPEZ. (Eds.). El territorio de las ciudades romanas*. Madrid. 425- 442.

----- (2009). *Lucus Asturum y las vías romanas de comunicación, Asturias, los astures y la administración romana durante el Alto Imperio*. Oviedo.

----- (2011a). Primeros siglos de cristianismo en Asturias. *Tiempo y Sociedad*, 4. 6-46.

----- (2011b). *Asturias, los astures y la minería romana del oro*. Oviedo; Editorial KRK.

----- (2012a). Los Lares Viales en Asturias. *“Ilu” Revista de Ciencia de las Religiones*, 17. 173- 184.

----- (2012b). El culto a Tutela de Asturias en el marco de la España romana. *Tiempo y sociedad*, 8. 5- 39.

----- (2013). Muerte y ultratumba en las inscripciones romanas de Asturias. *Tiempo y sociedad*, 11. 62- 148.

----- (2014a). Los cultos orientales en Asturias en el marco de la España romana. *“Ilu” Revista de Ciencia de las Religiones*, 25.319- 352.

- (2014b). Cultos, ritos y costumbres funerarias en la Asturias antigua. *“Ilu” Revista de Ciencia de las Religiones*, 25. 385- 433.
- (2014c). El culto a los Lares Viales en Asturias. *“Ilu” Revista de Ciencia de las Religiones*, 25. 253- 263.
- SANZ FUENTES. (Coord). (1992). Camino de Santiago por Asturias. Ruta del interior. Concejo de Las Regueras. Principado de Asturias. (Inédito).
- (Coord). (1994). *El Camino de Santiago por la ruta de la Costa*. Principado de Asturias. (Inédito).
- (1995). Transcripción de *Liber Testamentorum Ecclesia Ovetensis*. Barcelona.
- SANZ FUENTES *et al.* (1997). *El Hospital de San Juan de Oviedo en la Edad Media: nuevos documentos para su historia*. Oviedo.
- SANZ FUENTES, RUÍZ DE LA PEÑA SOLAR. (1991). *Colección diplomática del monasterio de Oviedo (siglos XIII-XV)*. I. 1201- 1230. Oviedo.
- SASTRE PRATS. (2002). *Onomástica y relaciones políticas en la epigrafía del Conventus Asturum durante el Alto Imperio*. Anejos de España, XXV. CSIC. Madrid.
- SCHNEIDER. (1984). *North Africa’s great Roman road; from Alexandria to Gibraltar*. UNESCO Couier.
- SCHULTEN. (2000). *Los cántabros y astures y su guerra con Roma*. Ed. Librería Estudio.
- SCHULZ SCHWEIZER. (1845). *Vistazo geológico de Cantabria*. Boletín Oficial de Minas, tomo IV.
- (1900). *Descripción geológica de la provincia de Oviedo*. Oviedo.
- SECO VILLAR, TRECENO LOSADA. (199-3). La temprana “iberización” de lastierra del sur del Duero a través de la secuencia de “La Mota” Medina del Campo, Valladolid. *Arqueología Vaccea. Estudios sobre el mundo prerromano en la cuenca media del Duero*. Valladolid. 133- 172.
- SERRA. (1931). *Contributo Toponomastico alla teoria della Continuita nel Medioevo delle Comunita Rurali Romane e Preromane dell' Italia superiore*. Cluj.

- SELFA SASTRE. (2000). *Toponimia del Valle Medio del Ésera (Huesca). Estudio lingüístico y cartografía*. Tesis Doctoral. (Inédita). Universidad de Lérida.
- SEÑAS ENCINAS. (1958). Desembarco y estancia de Carlos I en Villaviciosa de Asturias. *BIDEA*, 34. 177- 207.
- SESSA. (1599). *Geografia di Claudio Tolomeo alessandrino*. Venecia.
- SEVILLA ÁLVAREZ. (2008). *Cartografía histórica de Asturias*. Ed. Baltadera.
- SEVILLA RODRÍGUEZ. (1980). Topónimos asurianos de origen europeo prelatino. *RIDEA*. 153-180.
- SHÜLTEN. (1943). *Los Cántabros y Astures en su lucha con Roma*. Madrid.
- SCHNETZ. (1940). *Itineraria romana (Ravennatis anonymi cosmographia et guidonis geographica / edidit Joseph Schnetz; indicem composuit et adiecit Marianne Zumschlinge)*. Stuttgart.
- SCHULZE. (1904). *Zur Geschichte lateinischer Eigennamen*. (2ª ed.) Berlín.
- SIERRA PIEDRA. (2007). Inventario arqueológico del Concejo de Cangas del Narcea. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Consejería de Cultura y Turismo. 423-427.
- SIERRA PIEDRA, DÍAZ NOSTY. (1995). Carta arqueológica del Concejo de Cudillero. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1995-98*. Consejería de Cultura y Turismo. 190-191.
- (1999a). Carta arqueológica del concejo de Aller. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 1996-98*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 298-301.
- (1999b). Carta arqueológica del concejo de Sobrescobio. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 1996-98*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 331-332.
- SIERRA PIEDRA, SUÁREZ MANJÓN. (2013). Intervención arqueológica en San Feliz (Lena) 2008. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2007-2012*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 487-490.
- SILLIÈRES. (1981). Vía romana y villae en la zona de La Palma del Condado (Huelva). *Habis*, 12. 409-418.

----- (1988). La vía Augusta de Carthago-Nova a ACCIS. *Vías romanas del sureste: actas del symposium* .23-24 Octubre 1986. Murcia. 17- 22.

----- (1990). *Les voies de communication de l’Hispanie méridionale*. Boccard. Paris.

----- (2009). Deux voies romaines d'Andalousie encore bien connues a l'Époque Moderne. *Espacios, usos y formas de la epigrafía Hispana en épocas Antigua y Tardoantigua: homenaje al Dr. Armin U. Stylow*. 355-362.

- SOLANA SÁINZ, SAGREDO SAN EUSTAQUIO. (2006). La política edilicia viaria durante el reinado de Adriano. *Memorias de Historia Antigua*, XXX. 35-86.

- SOLAR SÁNCHEZ. Las guerras Cántabras. *Historia Rei Militaris: Historia Militar, Política y Social*, 7 . 71-75.

- SOMOZA DE MONTSORIÚ Y GARCÍA SALA. (1908). *Gijón en la historia general de Asturias*, I. Gijón. (Reimpresión 1971).

----- (1984). *De la numismática en Asturias*. Monumenta histórica asturiensia XV. Edición preparada por Pedro Hurle Manso. Gijón.

- SOYER. (1936). *Les Voies antiques de l'Orléanais (Civitas Aurelianorum)*. Mémoires de la Société archéologique et historique de l'Orléanais. T. 37. Orléans.

- STUECKELBERGER. (2006). *Handbuch der Geographie*. Basel.

- SUÁREZ GARCÍA. (1985). *Descripción geográfico-histórica del concejo de Caravia*. Monumenta histórica Asturensia, 16. Gijón.

- SUÁREZ GARCÍA, *et al.* (2013). Diseño de una metodología para la realización del inventario de una red de caminos públicos. Aplicación al término municipal de Oviedo. *Sociedad española de cartografía, topografía y teledetección*, 10. 6- 9.

- SUÁREZ MANJÓN, ÁLVAREZ MARTÍNEZ, JIMÉNEZ CHAPARRO. (2012). Estudio diacrónico de las defensas de la ría des Sella (Ribadesella-Asturias). *Actas del IV Congreso de Castellología*. Madrid 7, 8 y 9 de marzo de 2012). 1155- 1172.

- SUÁREZ VEGA. (2007). Obras de consolidación de las ruinas del Monasterio de Santa María de Tina (Ribadedeva). *Excavaciones arqueológicas en Asturias 2003-06*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 393-400.

- TALBERT, RICHARD. (2010). *Rome's World: The Peutinger Map Reconsidered*. Cambridge University Press.

- TARACENA AGUIRRE. (1934). *Vías romanas del Alto Duero*. Junta de Castilla y León.
- (1941). *Carta Arqueológica de España*. Soria. Madrid.
- THIOLLIER-ALEXANDROWICZ. (2000). *Itinéraires romains en France. D'Après la Table de Peutinger et l'Itinéraire d'Antonin*. Éditions Faton.
- TIR. (1991) *Tabula Imperi Romanii*. Hoja K-29 : Conimbriga-Bracara-Lucus-Asturica (Porto). CSIC. Madrid
- TIR. (1993). *Tabula Imperii Romanii*. Hoja K-30: Madrid-Caesaraugusta-Clunia. Madrid.
- TIRSO DE AVILES Y HEVIA. (1956). *Armas y linajes ed Asturias y antigüedades del Principado*. IDEA.Oviedo.
- TOL, DE HAAS. (2013). Potery Production and Distribution in the Pontine Region: a Review of Data of The Pontine Region Projec. *Immensa Aequora Workshop. Ricerche archeologiche, archeometriche e informatiche per la ricostruzione della economia e dei commerci nel bacino occidentale del Mediterraneo (metà IV sec. a.C. - I sec. d.C.)*. 149-161.
- TOLIVAR FAES. (1962). El hospital de leprosos de San Lázaro del Camino. *Archivum*, 12. 167- 192.
 - (1966). *Hospitales de peregrinos de leprosos en Asturias durante las Edades Media y Moderna*. Oviedo.
 - (1986). *El Reverendo Joseph Townsend y su viaje por Asturias en 1786. Con el texto del viajero inglés traducido y anotado*. IDEA. Oviedo.
- TORNADIJO RODRÍGUEZ. (2008). Confirmación de la posición de *Flavionavia* por igualación de áreas de triángulos esféricos. *Investigaciones Geográficas*, 47. 175-184.
- TORRENTE FERNÁNDEZ. (1982). *El dominio del Monasterio de San Bartolomé de Nava, ss. XIII-XIV*. Universidad de Oviedo. Departamento de Historia Medieval.
 - (1986). Términos agrarios en el Medievo asturiano: (ss. X-XIII). *Asturiensia Medievale*, 5. Oviedo. 75- 88.
- TORRES MARTÍNEZ, MARTÍNEZ VERLASCO, PÉREZ FARRACES. (2013). Los proyectiles de artillería romana en el *Oppidum* de monte Bernorio (Villarén, Palencia) y las campañas de Augusto en la primera fase de la guerra cantábrica. *Gladius*, 33. 57- 80.

- TRELLES VILLADEMOROS. (1739). *Asturias ilustrada: Primitivo origen de la nobleza de España, su antigüedad y diferencias*. Tomo III.
- TSORLINI. (2009). *Higher order systematic effect in Ptolemy's Geographia coordinate description of Iberia*. *E- Perimetron*, Vol. 4, 2. 117- 130.
- UGGERI. (1977). *La Via Appia da Taranto a Brindisi. Problemi storico-topografici*. *QMAB*, 10. 169- 202.
- URÍA MAQUA. (1996). Una feria asturiana en la Edad Media: la de Cangas del Narcea. *Asturiensia Medievalia*, 8. 381- 392.
- URÍA RÍU. (1940). *Las fundaciones hospitalarias en los caminos de peregrinación a Oviedo*. Estudios de Historia de Asturias. Gijón.
 - (1968). *Los repartos de dinero entre los parientes del Arzobispo Valdés Salas y algunas observaciones sobre la historia de su linaje*. Oviedo.
 - (1971). Las campañas enviadas por Hixem I contra Asturias (794-795) y su probable geografía. Estudios sobre la Monarquía Asturiana. Oviedo; *BIDEA*. 469-515.
 - (1979). La Casa y Torre de La Ferrería. Estudios sobre la Baja Edad Media asturiana (Asturias en los S. XIII-XIV). *Biblioteca Popular Asturiana*, 4. Oviedo. 95-102.
 - (1988). *El viaje de Carlos I por Asturias*. Estudios de Historia de Asturias. Oviedo.
 - (2006). *Obra completa, II. Las peregrinaciones a Santiago y San Salvador*. Tomo II. KRK. Oviedo.
- URIOL SALCEDO. (1986). Las calzadas romanas y los caminos del siglo XVI. *Revista de Obras Pública*, 132. 553-563.
- VALDÉZ GUTIÉRREZ, (1922). *Asturias histórica. Vías romanas*. Covadonga, I, 7
 - (1923). *Asturias histórica. Vías romanas* . II, 15.
- VALGRISIUM. (1592). *Geographia Cl. Ptolemaei Alexandrini*. Venecia.
- VALLE CUESTA. (1966). Aprovechamientos didácticos en la ruta jacobea a su paso por Villaviciosa de Asturias. *IV Congreso internacional de asociaciones jacobeanas*. Palencia. 383- 391.

- VALVERDE. (2010). *Anotaciones al libro de montería de Alfonso XI*. Universidad de Salamanca.
- VAN TILBURG. (2007). *Traffic and congestion in the Roman Empire*. Ed. Routledge.
- VAZQUEZ DE PARGA, LACARRA DE MIGUEL, URÍA RÍU. (1949). *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela*. Tomo I. CSIC.
- VEGA DEL SELLA. (1927). La industria asturiense y el ídolo prehistórico de Peña Tú. *IBERICA*. Vol. XXVII. 312- 393.
- VEGA TORRE. (1990). Las vías romanas en Cantabria: estado actual de las investigaciones sobre la del Besaya. *Actas del Congreso de La Red Viaria en la Hispania Romana*. IFC- CTE. 431- 442.
- VICENTE GONZÁLEZ. (2009). “Bellum Asturicum”. *Brigaercio*, 18-19. 13- 77.
- (2012). Estudio de la red viaria romana de Hispania mediante Tecnologías SIG: Las planimetrías de la 1ª Edición del MTN1/50000 de España, una capa de información imprescindible para el investigador. *V Encuentro de Ibercarto*. Santander. 4-5 Octubre 2012.1-26.
- VIGÓN CASQUERO. (1980). *Asturias- Folklore y Mar- Juegos Infantiles-Poesía popular y otros estudios asturianos*. Biblioteca Popular Asturiana.
- (1984). *Antigüedades romanas de Colunga: (apuntes para un libro)*. Imprenta de La Opinión. Villaviciosa.
- VIGNAU Y BALLESTER. (1885). *Cartulario del Monasterio de Eslonza*. Parte I. Imprenta de la viuda de Hernando y Cia.
- VILLA VALDÉS. (1991). *Exploración arqueológica de los trabajos de sondeo de: Explotaciones mineras de Los Lagos de Salave*. (Inédito).
- (1995). Inventario Arqueológico del Concejo de Valdés. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1991-94*. Consejería de Cultura y Turismo. 185- 189.
- (1996). *Actuación que sobre el Patrimonio arqueológico y etnográfico se está llevando a cabo en el Proyecto de minería aurífera en Boinás- El Valle*. *Avance preliminar*. Informe de Consejería de Cultural. (Inédito). Oviedo.
- (1999). *¿De aldea fortificada a Caput Civitatis? Tradición y ruptura en una Comunidad Castreña del siglo I D.C.: El Poblado de Chao Samartín (Grandas de Salime, Asturias)*. *CuPAUAM*, 35. 7- 26.

----- (2005a). Reseña del inventario arqueológico del concejo de Coaña y algunos apuntes relativos a su poblamiento prehistórico. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 413- 418.

----- (2005b). El castro de El Picón (La Coroza, Tapia de Casariego): un poblado de la Edad del Bronce en la marina occidental asturiana. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias, 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. Oviedo. 277-282.

----- (2005c). *El castro de Chao Samartín. Guía para su interpretación y visita* Ed. Sociedad Arqueológica Profesional. Asturias.

----- (2005d). Explotación aurífera en la Sierra de Begega (Belmonte de Miranda): principales resultados de la intervención arqueológica. *Excavaciones arqueológicas en Asturias 1999-2002*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 295-303.

----- (2006). El Pico San Chuis: reseña de un yacimiento pionero en la investigación castreña en Asturias. *Sautuola*, XII. Santander. 112- 119.

----- (2009a). Explotación aurífera en la Sierra de Begega (Belmonte de Miranda): principales resultados de la intervención arqueológica. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2003-2006*. Oviedo; Consejería de Cultura y Turismo. 295- 303.

----- (2009b). Mil años de poblados fortificados en Asturias (siglos IX a.C.-II d.C.). *FERNÁNDEZ TRESGUERRES (Coord.). Astures y romanos: nuevas perspectivas. RIDEA*. Oviedo. 27- 60.

----- (2010). El oro en la Asturias Antigua: beneficio y manipulación de los metales preciosos en torno al cambio de era. *FERNÁNDEZ TRESGUERRES, (Coord.) .(2010) . Cobre y Oro Minería y metalurgia en Asturias prehistórica y antigua. RIDEA*. 83- 125.

----- (2013). El Castro de Coaña. Un poblado fortificado en los albores de la Historia de Asturias. *DE BLAS CORTINA. (Coord.). De neandertales a albiones: cuatro lugares esenciales en la Prehistoria de Asturias*. Oviedo; RIDEA. 139-187.

- VILLA VALDÉS *et al.* (2006). Un epígrafe altoimperial en pizarra de Pelou (Grandas de Salime). *Revista de filología asturiana*, 6-8. 495- 498.

- VILLA VALDÉS, FANJUL MOSTEIRÍN. (2006). Avance al estudio arqueológico de las labores romanas en Carlés, Salas. *3º Simposio sobre Mineração e metalurgia históricas no sudoeste europeu*. Porto. 153- 167.
- VILLA VALDÉS, GIL SENDINO. (2006). Aproximación al modelo de implantación de Roma en Asturias según los documentos numismáticos. *GARCIA BELLIDO (Coord.). Los Campamentos romanos en Hispania (27 a. C- 192 d. C). El Abastecimiento de la moneda. Volume I. Gladius, Anejos, 9.* 493- 526.
- VILLA VALDÉS, MENÉNDEZ GRANDA. (2011). Estudio cronoestratigráfico de las murallas del castro de San Chuis, en San Martín de Beduledo (Allande). *BIDEA*, 173-174. Oviedo. 159- 179.
- (2013). Últimas dataciones 14c en el castro de San Chuis. San Martín de Beduledo. Allande. *Excavaciones Arqueológicas en Asturias 2007-2012*. Consejería de Cultura y Turismo. 221- 224.
- VILLAR FERRÁN. (1921). *Topografía médica del concejo de Cabrales*. Madrid.
- V. V. A. A. (1857). Des voies romaines. *Mémoire sur l'étymologie historique et l'orthographe des noms des villes, bourgs, villages et hameaux de la province de Hainaut.*, in *Mémoires et publications de la société des sciences des arts et des lettres du Hainaut*. 308- 311.
- V. V. A. A. (1885). *El Cartulario del Monasterio de Eslonza*. Primera Parte. Madrid. Ed online : <http://bibliotecadigital.jcyl.es/i18n/consulta/registro.cmd?id=998>
- V. V. A. A. (2001). Bienes arqueológicos del Concejo de Cangas del Narcea. Propuesta para su inclusión en el inventario del Patrimonio Cultural de Asturias. *BOPA*, 136 de 14-VI-2011.
- V. V. A. A. (2011). *Plan general de ordenación del Concejo de Carreño*.
- V. V. A. A. (2012). *El Camino de Santiago en Asturias: El Camino del Norte y el Camino Primitivo*. Gobierno del Principado de Asturias.
- V. V. A. A. (2014). *BOPA. Bienes arqueológicos en el concejo de Tineo incluidos en el patrimonio cultura de Asturias: Minas de Sangroñedo*, 60. (18-I-2014). 1-4.
- V. V. A. A. (s/f). Informe del Ayto. de Oseja de Sajambre. La senda del Arcediano. 1-14.
- V.V.A.A. (2015). *Enciclopedia del Románico de León*. Fundación Santa María la Real. Tomo V.

- WARD. (1911). *Roman Roads in the Era in Britain*. Methuen & Co. Londres.
- WISEMAN. (1969). *Viae Anniae, again*. *Papers of the British School at Rome*, 37: 82-91.
 - (1971). *Via Aurelia Nova and Via Aemilia Scauri*, *Epigraphica*, 33. 27-32.
 - (1989). *La via Annia: dogma de ipotesi*. *Athenaeum*, 67. 417-426.
- YZQUIERDO PERRÍN. (2003). *Los Caminos a Compostela: El arte de la peregrinación*. Ed. Encuentro.

Fuentes antiguas

- *El Breviario de Alarico o La lex romana visigothorum*. Ed. Haenel. Leipzig 1849=Aalen 1962.
- ESTRABON. *Geographia*. Libro III. (1887). Traducción J. López. Madrid.
- FLACCUS. (s/f). *De condicionibus agrorum*. cap. XIX. Ed. online: <http://www.intratext.com/Catalogo/Autori/AUT147.HTM>.
- FLORO. *Epítome de la Historia de Tito Livio*. (2000). Ed. Gredos. Introducción y traducciones G. Hinojo Andrés e I. Moreno Ferrero.
- *Itinerario de Antonino*. Ed. Arias Bonet. (1963-68). Ed. online: <http://www.gonzaloarias.net/textos/antonino.htm>
- JUSTINIANO. *Codex Iustinianus*. (1993). Ed. Krüger. Berlin.
- *Leges Visigothorum antiquiores*. (1894). Ed. Zeumer. Hanoverae et Lipsiae.
- MELA. *De Chorographia*. (1863.) Traducción Dubochet, Le Chevalier. Paris.
- PLINIO. *Naturalis Historia*. Ed. online: https://archive.org/stream/Plinysnaturalhis00plinrich/plinysnaturalhis00plinrich_djvu.txt
- PTOLOMEO. *Geographia* (1845). Ed. Fridericus Augustus Nobbe Ptolemy, 2nd cent. Nobbe, Friedrich August, 1791-1878: Editio stereotypa 3 v.; 14 cm. Sumptibus et typis Caroli Tauchnitii Lipsiae.
- *Ravennatis Anonymi Cosmographia: Spania*. Texto original del Anónimo de Rávena para la parte de España. Ed. Online: [http://arkeotavira.com/fonts/Ravenate/Ravennate% 20IberiaR.pdf](http://arkeotavira.com/fonts/Ravenate/Ravennate%20IberiaR.pdf).

- TEODOSIO. *Theodosiani libri XVI cum constituitonibus sirmondanis*. (1905). Ed. Mommsen, Meyer. Berlin. Ed. Online: <http://droitromain.upmf-grenoble.fr/Constitutiones/codtheod.html>
- VARRÓN. *De lingua latina*. (1998). Obra completa. Ed. Gredos. Madrid
- VITRUBIO. *De architectura liber*. I-X. Ed. online: <http://www.thelatinlibrary.com/vitruvius.html>

Cartas arqueológicas

- ADÁN ÁLVAREZ. (1992). Colunga; (1992). Caravia;(1992). Mieres; (1992). San Martín del Rey Aurelio.
- ADÁN ÁLVAREZ, MARTÍNEZ FAEDO (1995). Pravia.
- ARNAU BASTEIRO. (1986). Piloña.
- CASO, MARTÍNEZ VILLA. (1989). Vegadeo.
- CAMINO MAYOR, VINIEGRA PACHECO. (1990). Allande.
- DÍAZ NOSTY. (1992) Carreño; (1997). Belmonte de Miranda.
- DÍAZ NOSTY, SIERRA PIEDRA. (1993). Soto del Barco; (1994). Boal; (1995). Pesoz.
- DÍAZ GARCÍA. (1994). Sariego; (1994). Cabranes.
- ESTRADA GARCÍA. (1998). Santo Adriano; (2000). Teverga; (2000). Quirós; (1998). Morcín; (1994). Taramundi; (1997). Grado; (1996). Somiedo; (1996). Yernes y Tameza.
- ESTRADA GARCÍA, JORDÁ PRADO, CHAO ARANA, RIOS GONZÁLEZ. (s/f). Parres.
- GARCÍAS QUIRÓS. (1992). Castrillón; (1992). Avilés; (1993). Muros del Nalón.
- JUNQUERA LANTERO. (s/f). Oviedo.
- MARADONA ADIEGO. (1992). Ribadesella.
- MARADONA ADIEGO, MARTÍNEZ FAEDO. (1991). Tapia de Casariego.
- MARTÍNEZ FAEDO, DÍAZ GARCÍA. (1994). Nava; (1995). Las Regueras; (1993). Bimenes; (1995). Candamo; (1995). Corvera.
- MARTÍNEZ VILLA. (s/f). Onís.
- MARTÍNEZ VILLA, REQUEJO PAGÉS, CABO PÉREZ. (1990). Gijón.

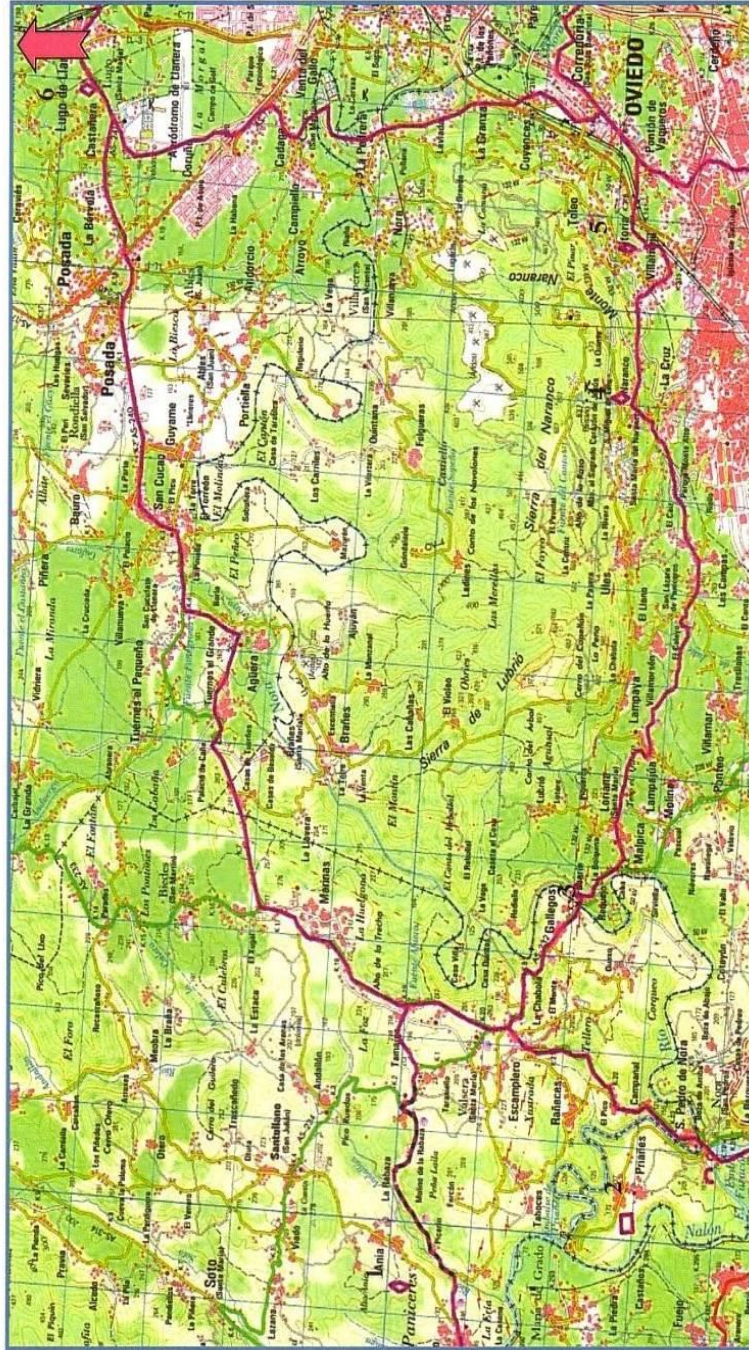
- MARTÍNEZ VILLA, CABO PÉREZ, VILLA VALDÉS, JIMÉNEZ SÁNCHEZ, REQUEJO PAGÉS. (1989). Villaviciosa.
- MENÉNDEZ GRANDA, SÁNCHEZ HIDALGO. (2000). Laviana; (2000). Caso; (2000). Ponga; (2001). Tineo; (2001). Cabrales.
- PÉREZ SUÁREZ. (1992). Ribadedeva; (1992). Llanes.
- RÍOS GONZÁLEZ. (1998). Proaza; (1994). Yernes y Tameza.
- RODRÍGUEZ OTERO. (1990). Langreo; (1990). Siero; (1990). Noreña.
- RODRÍGUEZ OTERO, CAMINO MAYOR. (1989). Salas.
- RON TEJEDO. (2004). Ibias; (2004). Degaña.
- RUIBAL MARTÍNEZ, GONZÁLEZ ÁLVAREZ. (1994). Illas.
- SANTOS DÍAZ. (1991). Navia.
- SIERRA PIEDRA. (1998). Cangas del Narcea; (1997) Aller.
- SIERRA PIEDRA, DÍAZ NOSTY. (1993). Cudillero; (1995). Sobrescobio.
- VILLA VALDÉS. (1991). El Franco; (1991). Valdés; (1990). San Martín de Oscos; (1990). Santa Eulalia de Oscos; (1989). Grandas de Salime.

Apéndice Cartográfico

Vía de Lugo de Llanera a Lugo Mapa 1/8 (Lugo de Llanera)

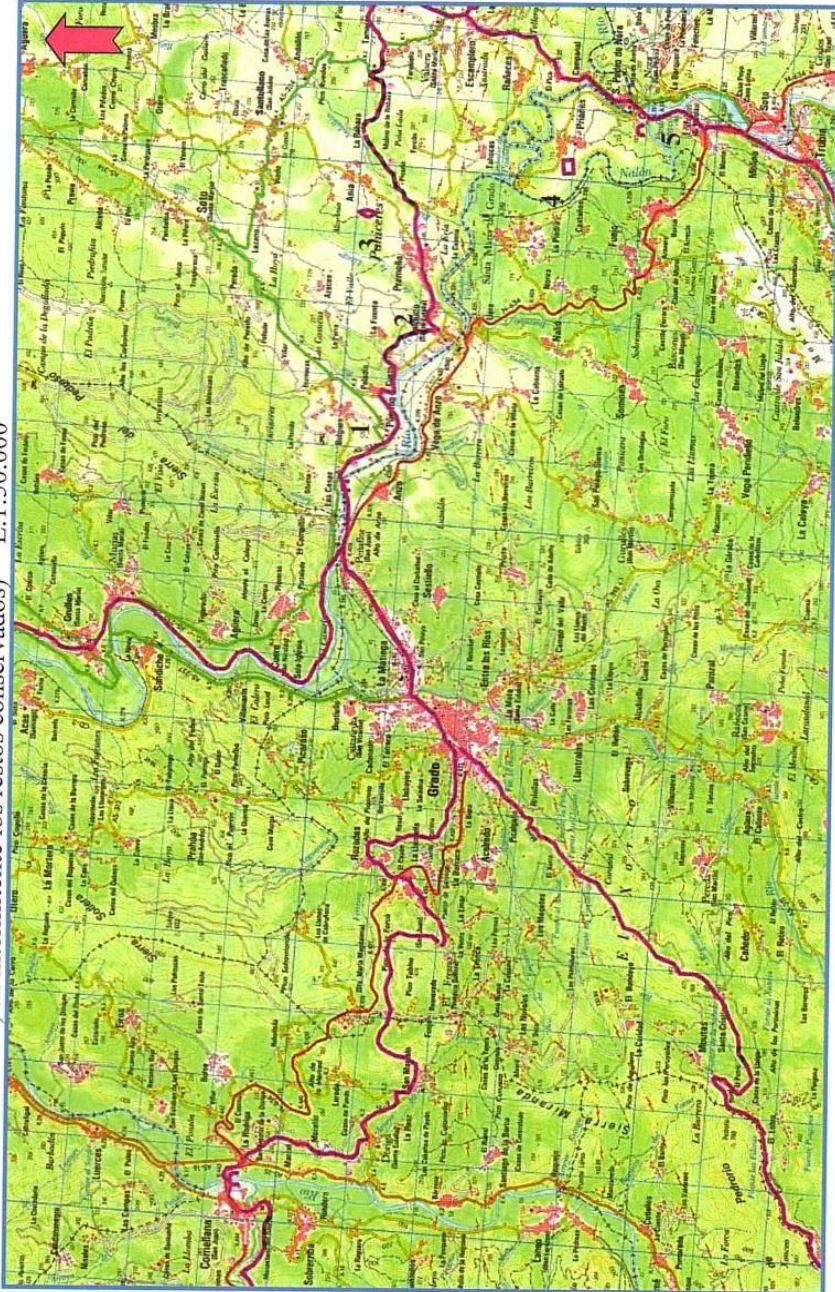
Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano

(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Villa del Andallón, 2. Asentamiento de Priñes, 3. Puente de Gallegos, 4. Villa de Lino, 5. La Muria de Villamorsén, 6. *Lucus Asturum*,

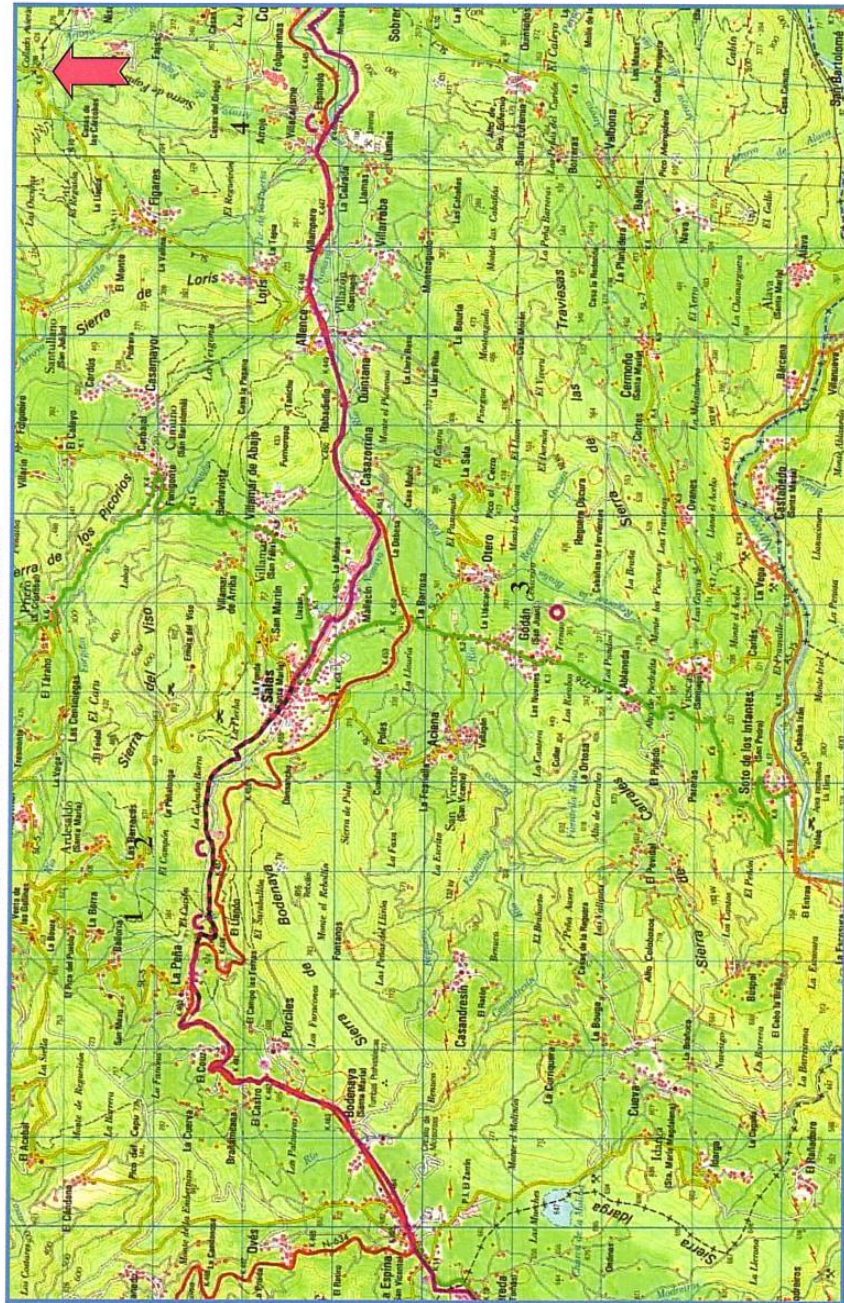
Vía de Lugo de Llanera a Lugo Mapa 2/8 (Grado)- Al Norte ramal a Pravia, al Suroeste vía de la Mesa)
 □ Puente □ Castro ⊗ Asent. prerromano y romano ◊ Fortificación medieval ◊ Asentamiento romano
 ○ Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Puente de La Carril, 2. Termas de Valduno, 3. Villa del Andallón, 4. Asentamiento de Prianes, 5. Puentes de Gibín y Godos

Vía de Llanera a Lugo Mapa 3/8 (Salas)

- Puente
 - ⊠ Castro
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Puente de Borrás, 2. Puente de Carcabón, 3. Mina de Godán, 4. Puente de Casas del Puente.

Vía de Lugo de Llanera a Lugo Mapa 4/8 (Tineo)

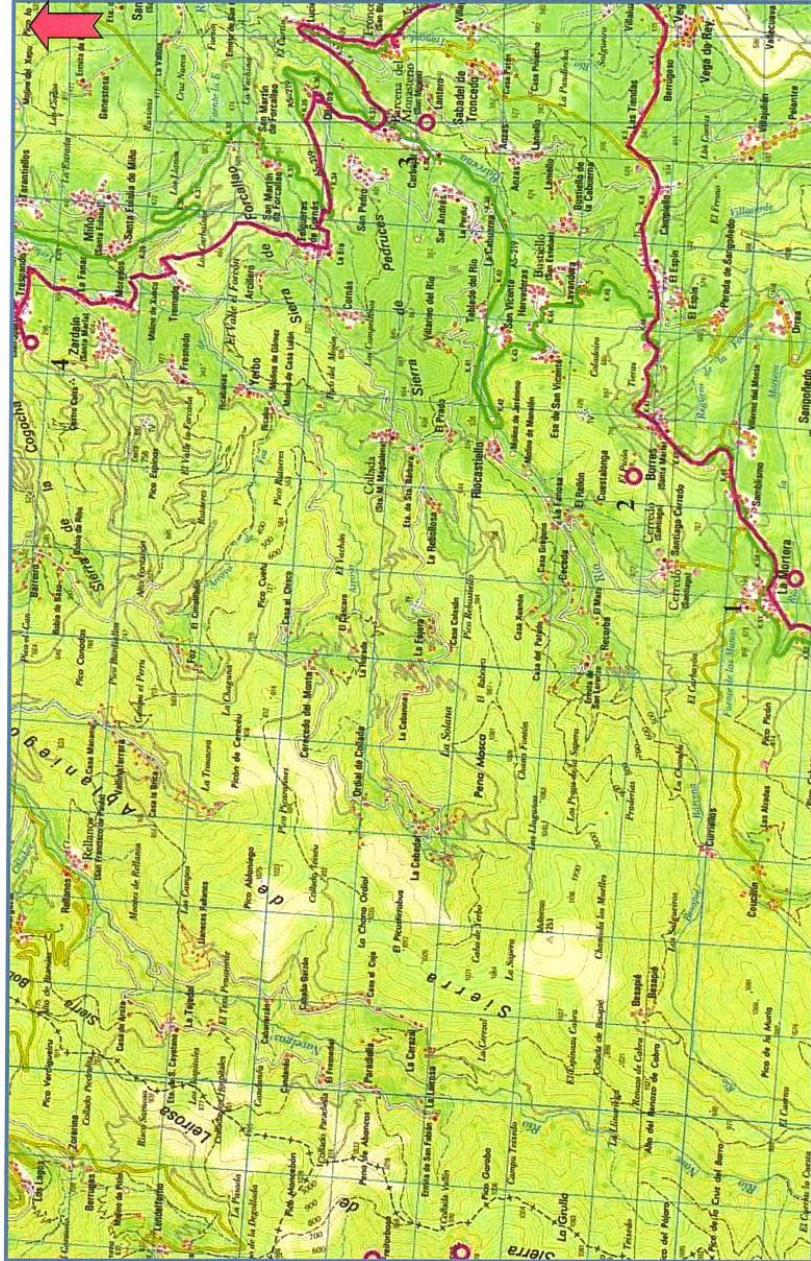
- Puente
 - ⊠ Castro
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Castillo de Tineo

Vía de Lugo de Llanera a Lugo Mapa 5/8 (La Mortera-Al Norte ramal a Navelgas)

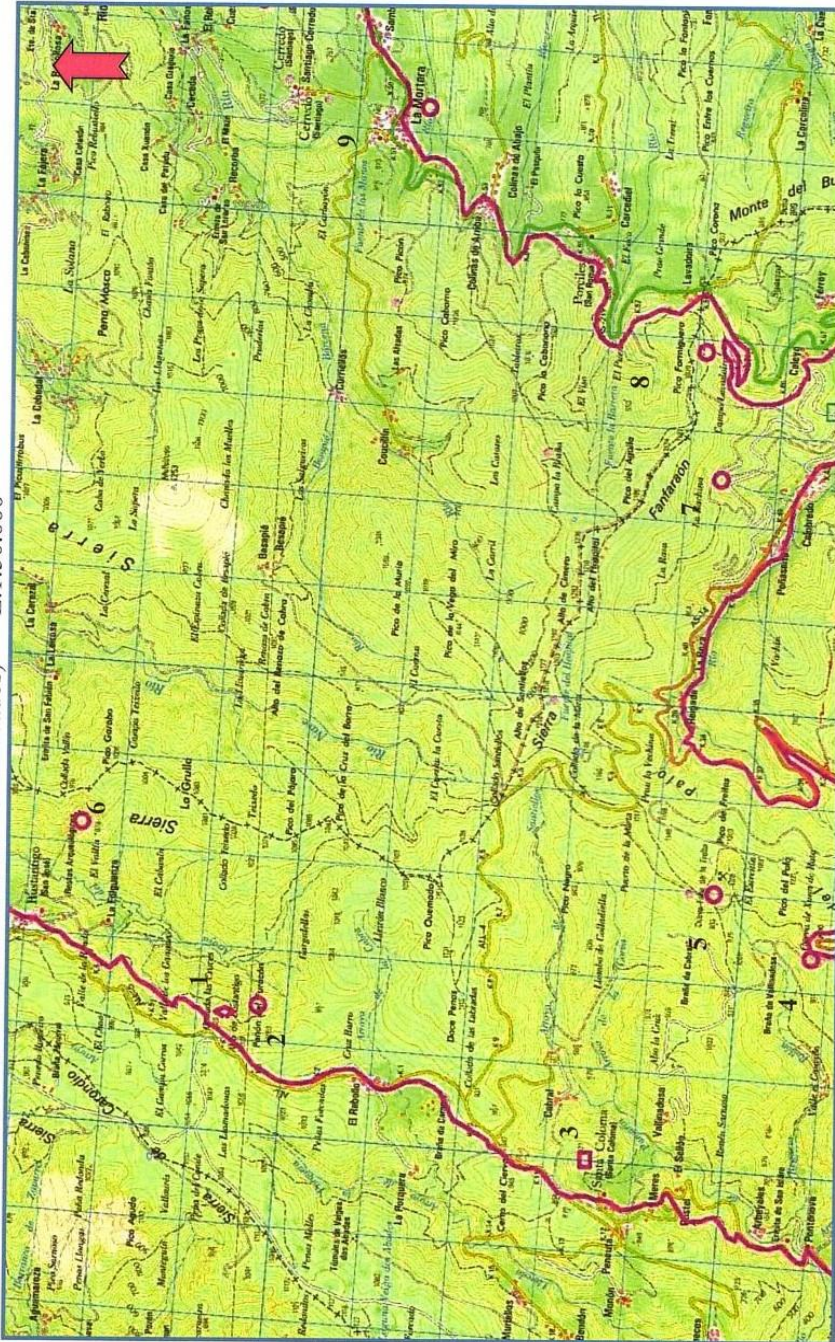
- Puente
 - Explotación minera romana
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
- (En rosa el trazado de la calzada. en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Mina de Borrés, 2. Mina de La Mortera, 3. Mina de Bárcenas, 4. Mina de Navelgas.

Vía de Lugo de Llanera a Lugo Mapa 6/8 (Santa Coloma-Al Norte ramal a Bustantigo)

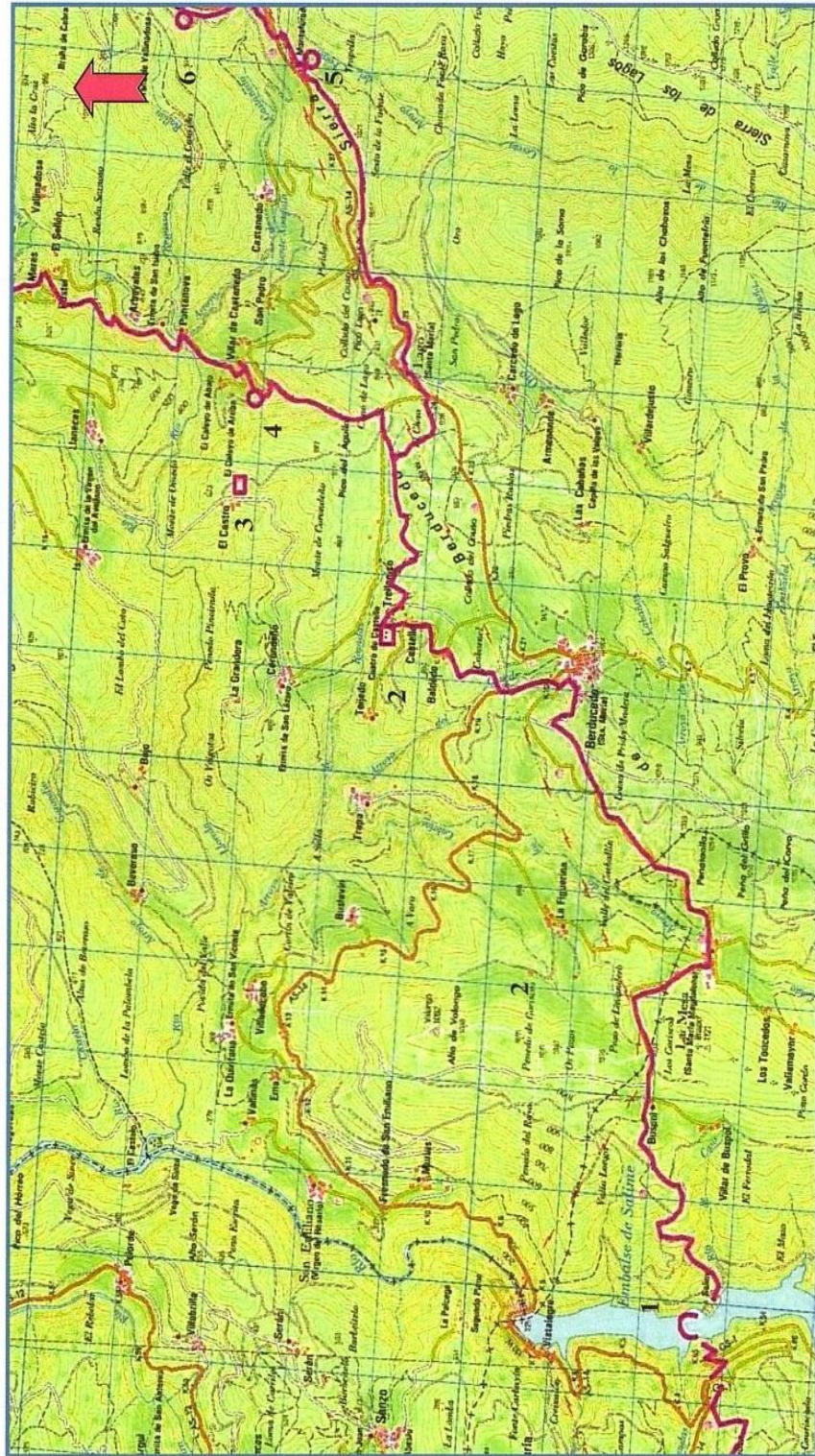
Puente Castro Asent. prerromano y romano Fortificación medieval Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Campamento de Mopyapán, 2. Mina del Peñón del Furacán, 3. Pico Castro, 4. Cueva de Xuan Rata, 5. Fana la Freita, 6. Mina de Bustantigo, 7. Explotación de Santiago de Cerrero, 8. Alto la Lavadoría, 9. Mina de La Mortera.

Vía de Lugo de Lanera a Lugo Mapa 7/8 (Berducedo)

- ▭ Puente
 - ▭ Castro
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Puente del embalse de Salime, 2. Castro El Castillo, 3. Castro El Cuturuyón, 4. Mina El Cuturuyón, 5. Mina de Montefurao, 6. Cueva de Xuan Rata.

Vía de Lugo de Llanera a Lugo Mapa 8/8 (Fonsagrada)

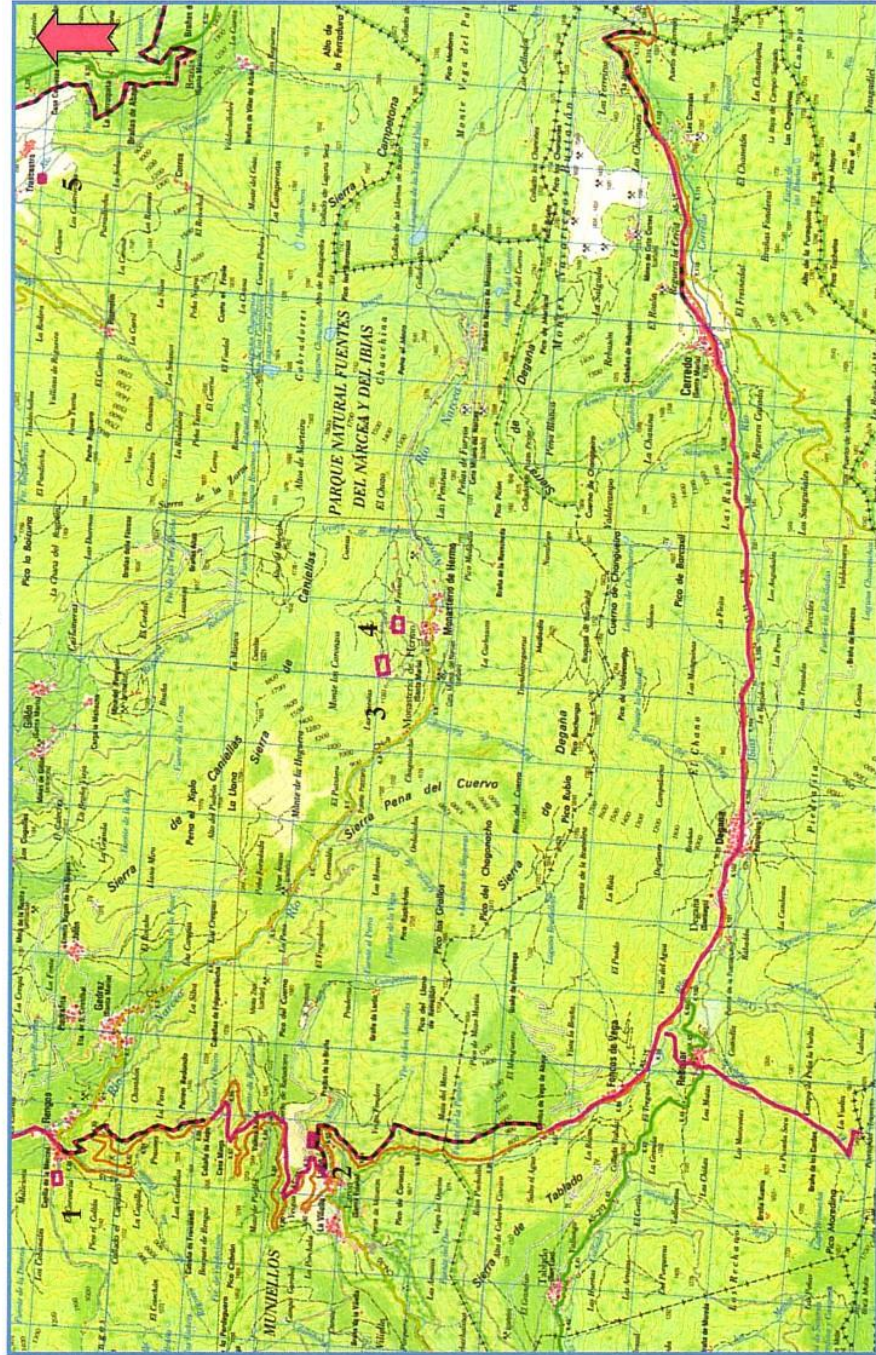
- ┌ Puentes
 - ◻ Castro
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada. en intermitente los restos conservados) F. 1:50.000



Leyenda: 1. Mina de Penafurada, 2. Chao San Martín, 3. Castro de Pelou.

Vía del Trayecto Mapa 1/3 (Puerto del Trayecto y Cerrado)

Asent. prerromano y romano
 Asentamiento romano
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



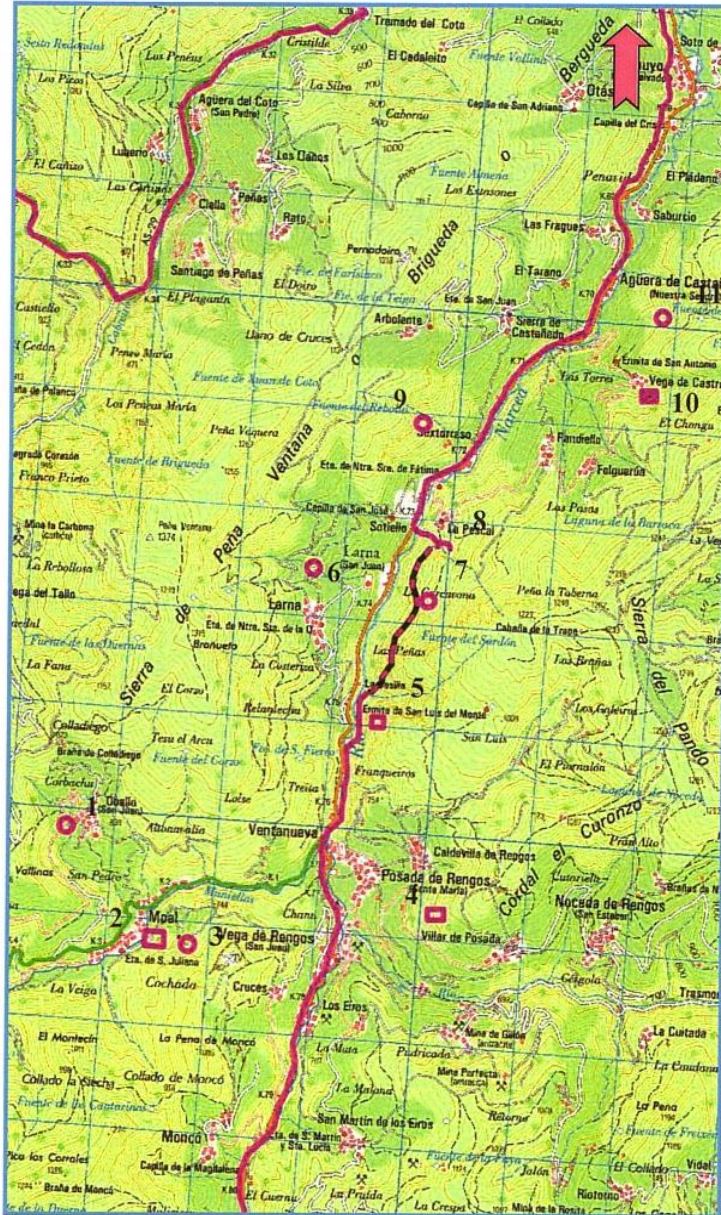
Leyenda: 1. Castro de Villar, 2. Castro del Larón, 3. Casacho del Monasterio del Hermo, 4. Castiello del Monasterio, 5. Castro de Trascastro

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Vía del Trayecto Mapa 2/3 (Vega de Rengos y hacia el Oeste al Puerto de Cienfuegos)

Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana

(En rosa el trazado de la calzada. en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Legenda: 1. Mina La Fana, 2. Castro de Castrino de Nicetos, 3. Mina de Muruecos, 4. Castro Los Castiellos, 5. Castro de Venta Nueva, 6. Castro de El Carcabón de Larna, 7. La Carcavona de La Pescal, 8. Puente de La Pescal, 9. Mina de Sextorraso, 10. Castro de Vega de Castro, 11. Mina del Pando.

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Vía del Trayecto Mapa 3/3 (Cangas del Narcea- Ramal Noroeste a Pola de Allande y Noreste a Tineo)

- ⌒ Puente □ Castro ⊠ Asent. prerromano y romano
- △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano ○ Explotación minera romana

(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Legenda: 1. Castro de Iboyo, 2. Cueva del Moro, 3. Cuevas de Vache Oscuro, 4. Castro de Adralés, 5. Puente de la Regla de Perandones, 6. Puente de Sierra, 7. Castro de Limés, 8. El Castiecho de Corias, 9. Puente de Corias, 10. Puente de los Infernos, 11. Castro Castrosín, 12. Castro de San Chuis.

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Vía del Puerto de Leitargos Mapa 1/2 (Puerto de Leitargos)

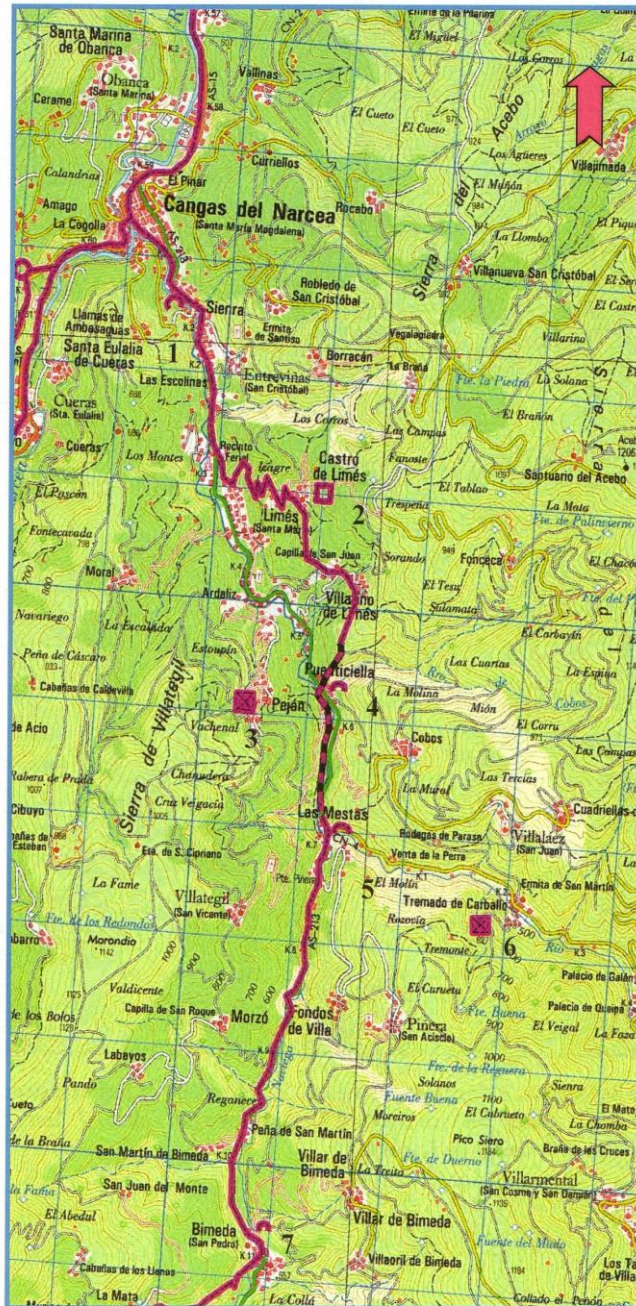
Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Puente de Bimeda, 2. Castro del Castiecho, 3. El Castillo de San Román de Arbás, 4. Mina de Braña de las Lindes, 5. Castro del Pico Sieiro, 6. Campamento del Vallao, 7. Torre de Sorrodiles, 8. Mina de Las Pilechas, 9. Castro de Trascastro.

Vía del Puerto de Leitariegos Mapa 2/2 (Cangas del Narcea)

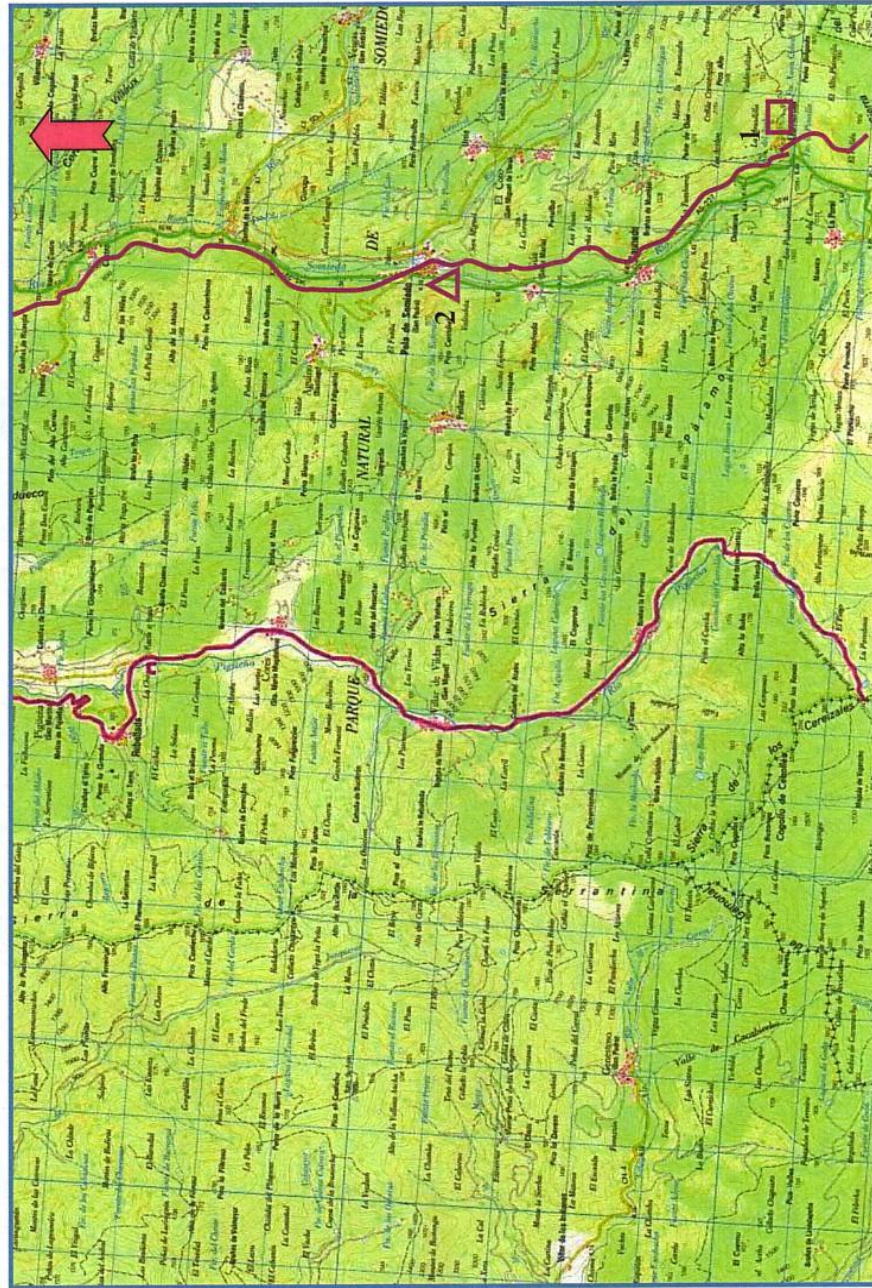
Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Puente de Sierna, 2. Castro de Limés, 3. Castro de Pexán, 4. Puente de Puentecilla, 5. Puente de Las Mestas, 6. Castillo de Tremado de Carballo, 7. Puente de Bimeda.

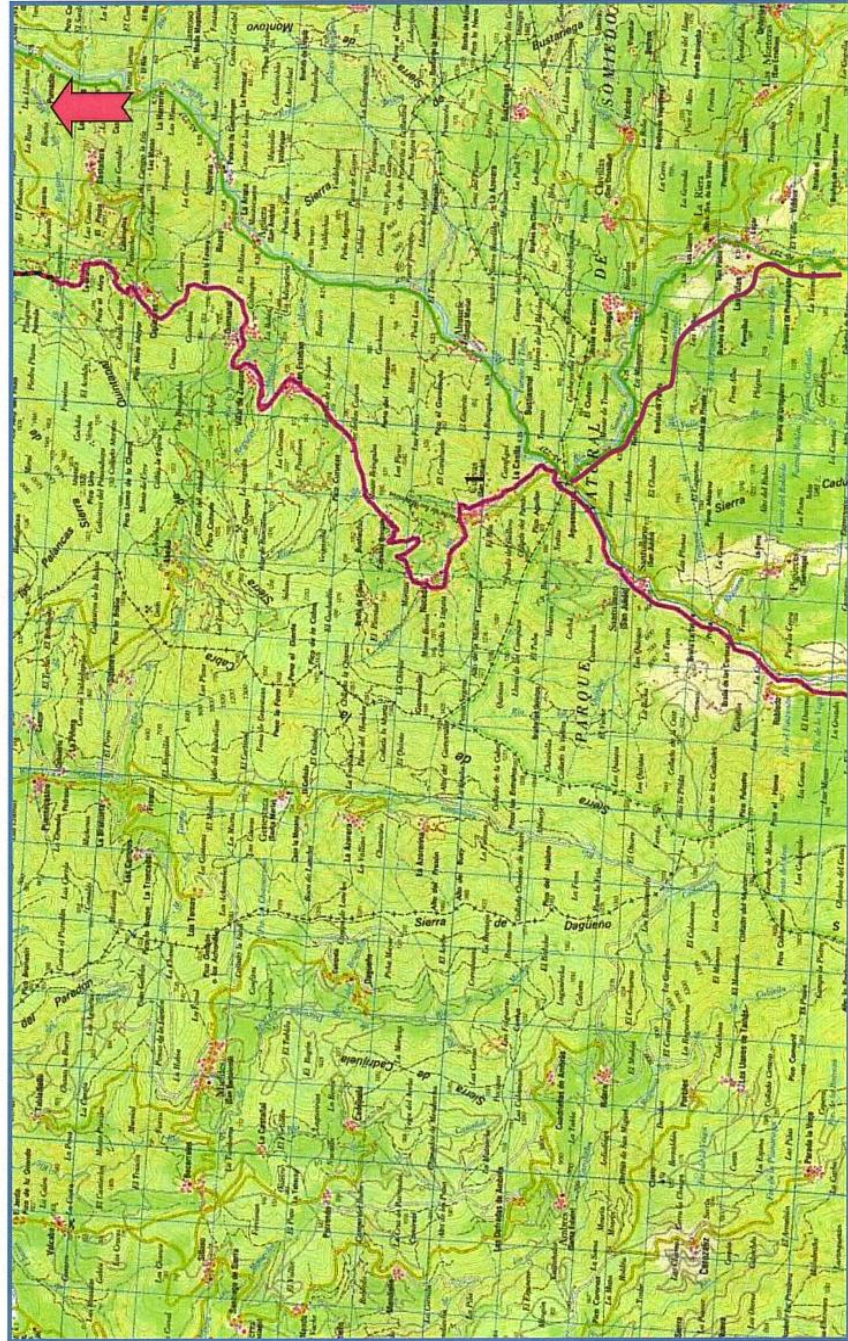
Vía de la Senda de la Culebra Mapa 1/3 (Puerto de Cerezales y Puerto de Somiedo)

- ▭ Puente
 - ▭ Castro
 - ⊠ Asentamiento prerromano y romano
 - ⊠ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Fortificación medieval
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Legenda: 1. Torre de Caunedo, 2. Castro la Corona l' Castru

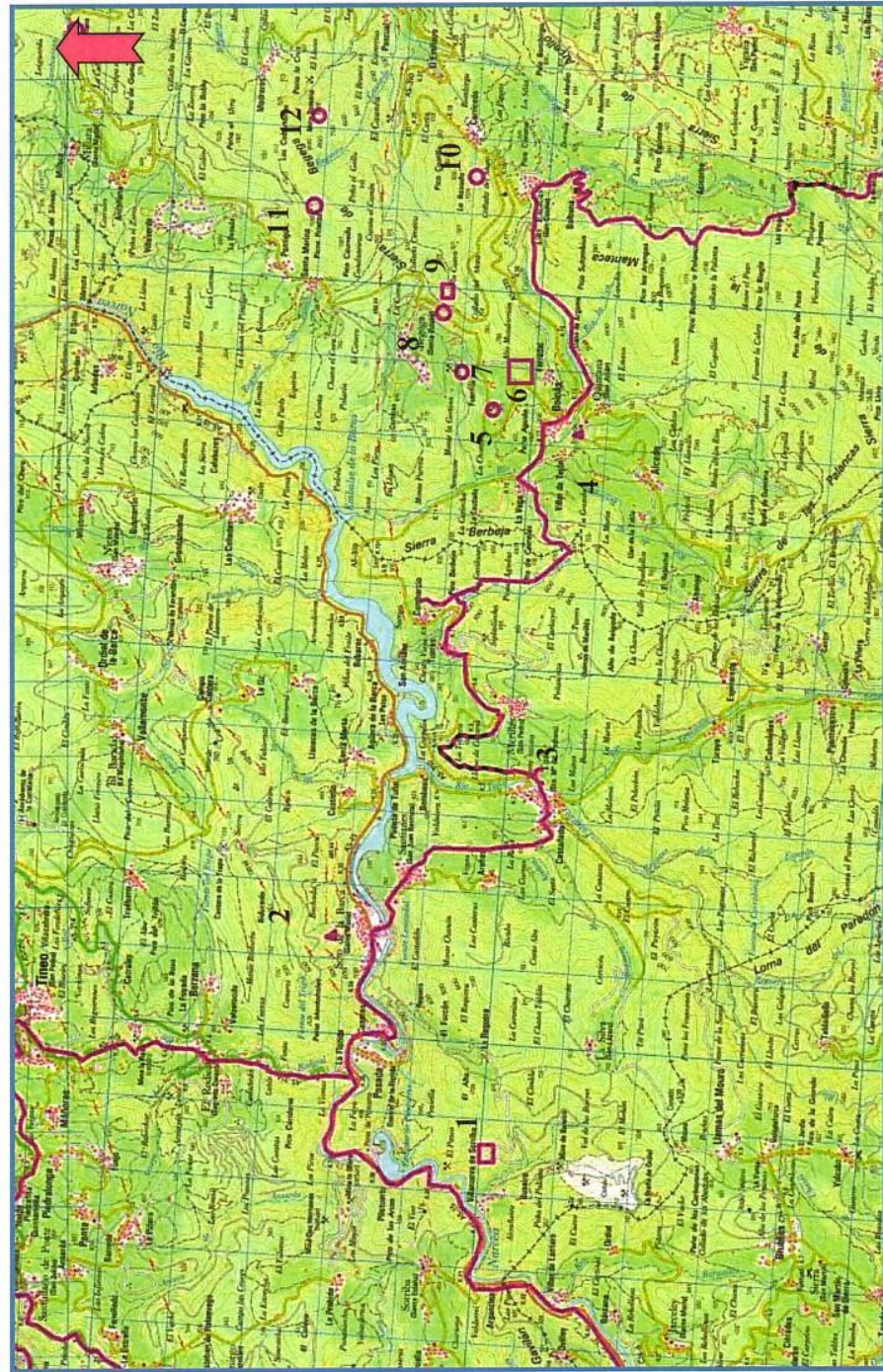
Vía de la Senda de la Culebra Mapa 2/3 (Villar de Zuepos)
 □ Puente ⊠ Asent. prerromano y romano △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano
 ○ Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Puente de Aguamestas.

Vía de la Senda de la Culebra Mapa 3/3 (Tuña)

- Puente
 - Castro
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000

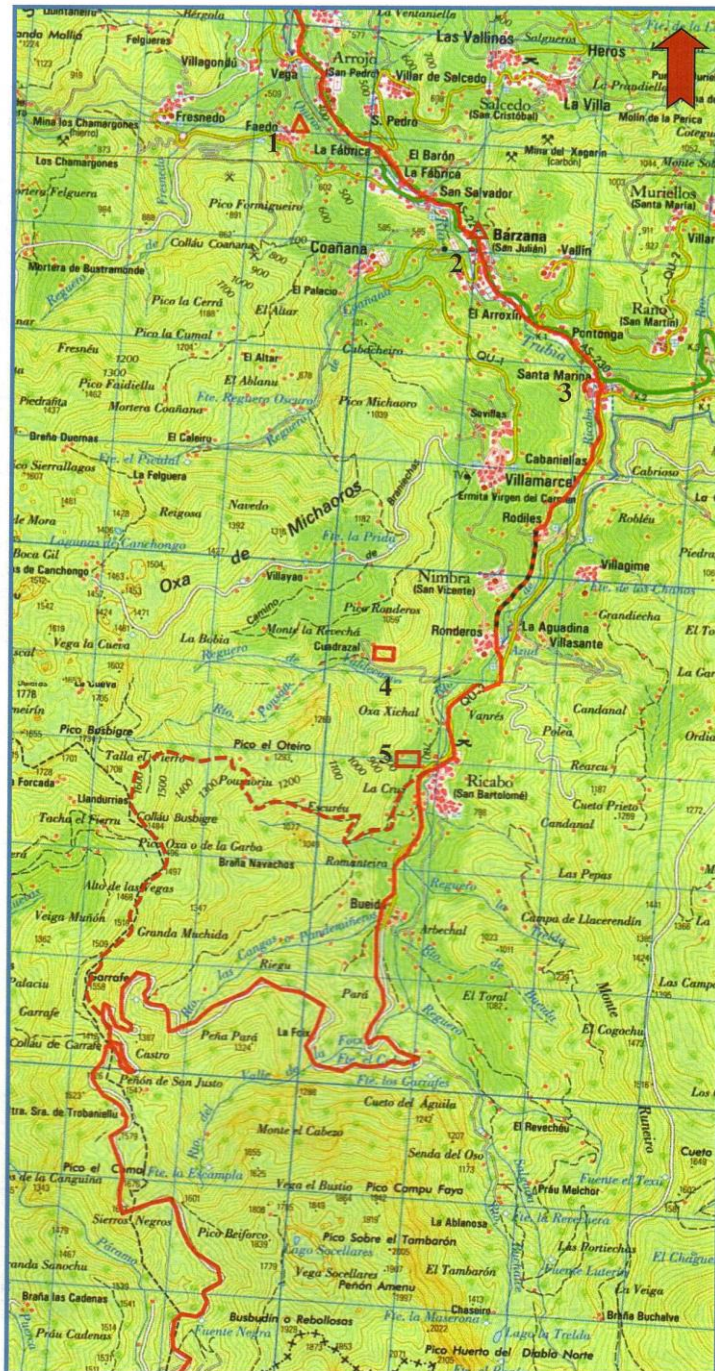


Leyenda: 1. Castro Las Molares, 2. El Castillo de la Barca, 3. Puente de La Carral, 4. Torre medieval de Quintana, 5. Mina de Boínás, 6. Castro de Penaguda, 7. Mina de Begega, 8. Mina de Carricedo, 9. Castro de Gezana, 10. Mina de Alvariza, 11. Mina del Valle, 12. Mina del Prau Segunda.

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Vía del Puerto de Ventana Mapa 1/3 (Puerto Ventana)

Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000

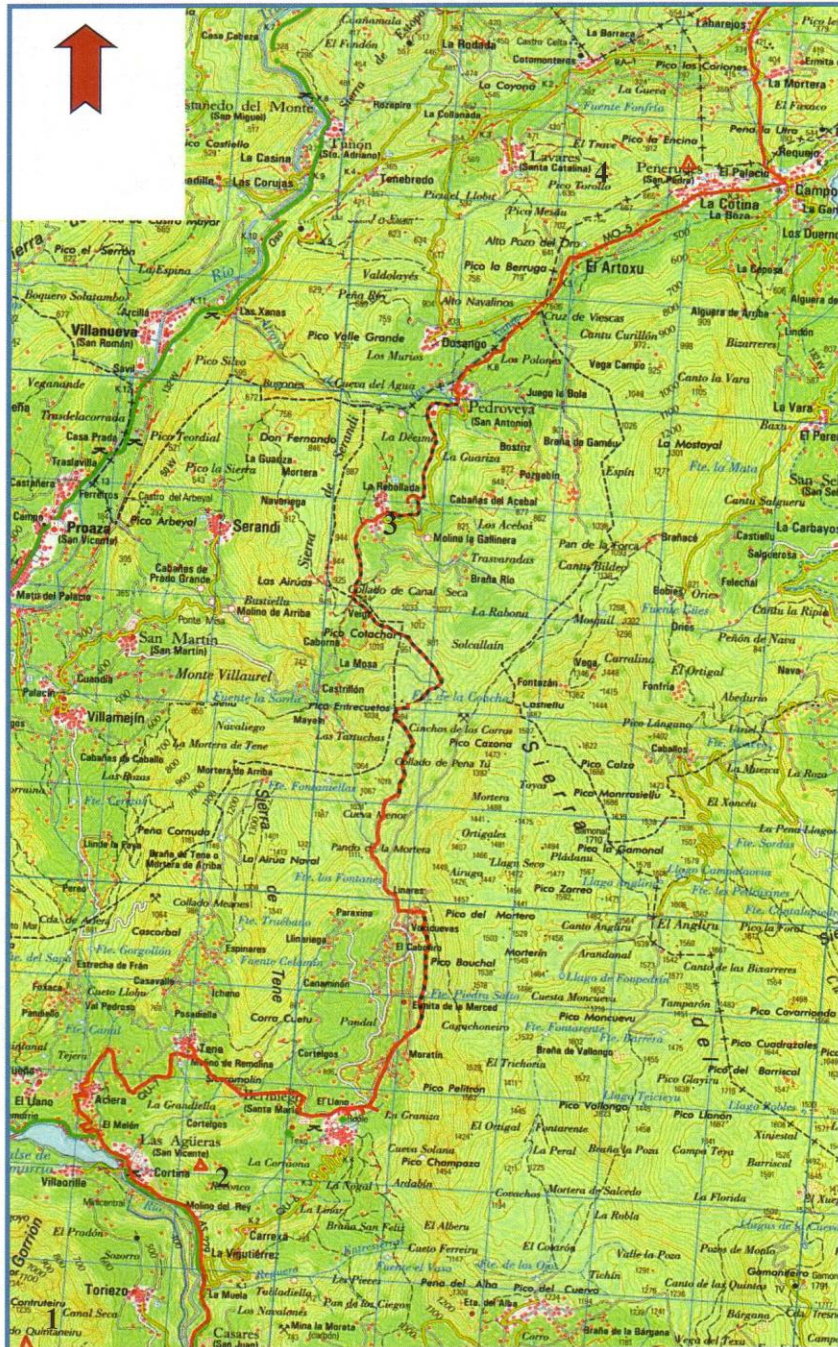


Leyenda: 1. Castillo del Alba, 2. Torreón de Bárzana, 3. Puente de Santa Marina, 4. Cochao Castro Ronderos, 5. Castro de la Picona.

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Vía del Puerto de Ventana Mapa 2/3 (Pedroveya)

Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Castro de Vachicastro, 2. Torre de Agüeras, 3. Puente de piedra, 4. Torreón de Peñerudes

Vía de I Puerto de Ventana Mapa 3/3 (Tubía)
 □ Puente □ Castro ⊗ Asent. Prerromano y romano △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano
 ○ Explotación minera romana

(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados). E.1:50.000



1. Puente de Gubín, 2. Castro Pico El Cogollo, 3. Castro de El Perlín, 4. Castro de Pozobal.

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Via del Puerto de la Mesa Mapa 1/4 (El Puerto de la Mesa)

- Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



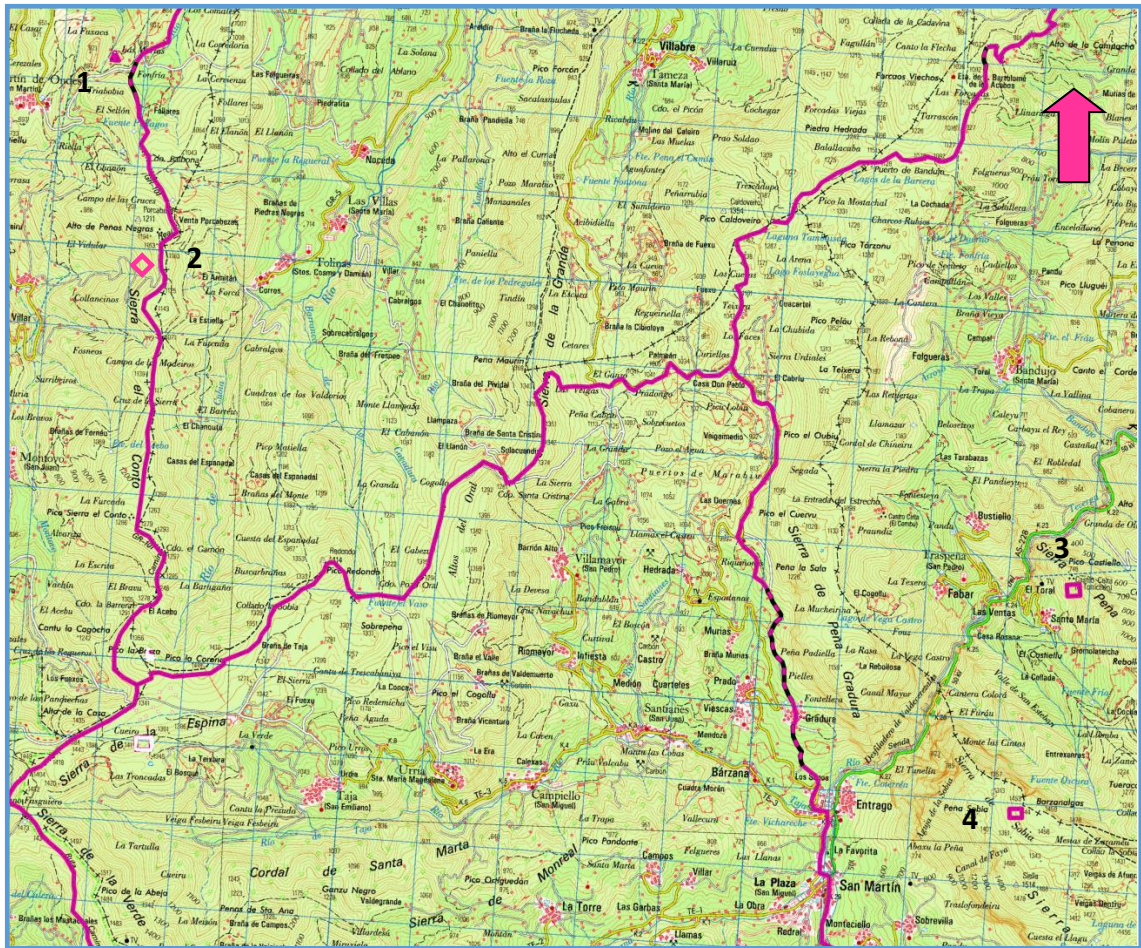
Legenda: 1. Fortificación El Muro

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Via del Puerto de la Mesa Mapa 2/4 (Sierra del Conto. Al Noreste el ramal Jovellanista y al Sureste el ramal por Teverga)

- ⌒ Puente □ Castro ⊠ Asent. prerromano y romano
- △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano ○ Explotación minera romana

(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Castro de Ondes, 2. Campamento romano El Mouru, 3. Castro de la Garba, 4. Castro de la Cogollin

“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Vía del Puerto de la Mesa Mapa 3/4 (Sierra del Pedroiro)

- ⌒ Puente □ Castro ⊠ Asent. prerromano y romano
- △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano ○ Explotación minera romana

(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000

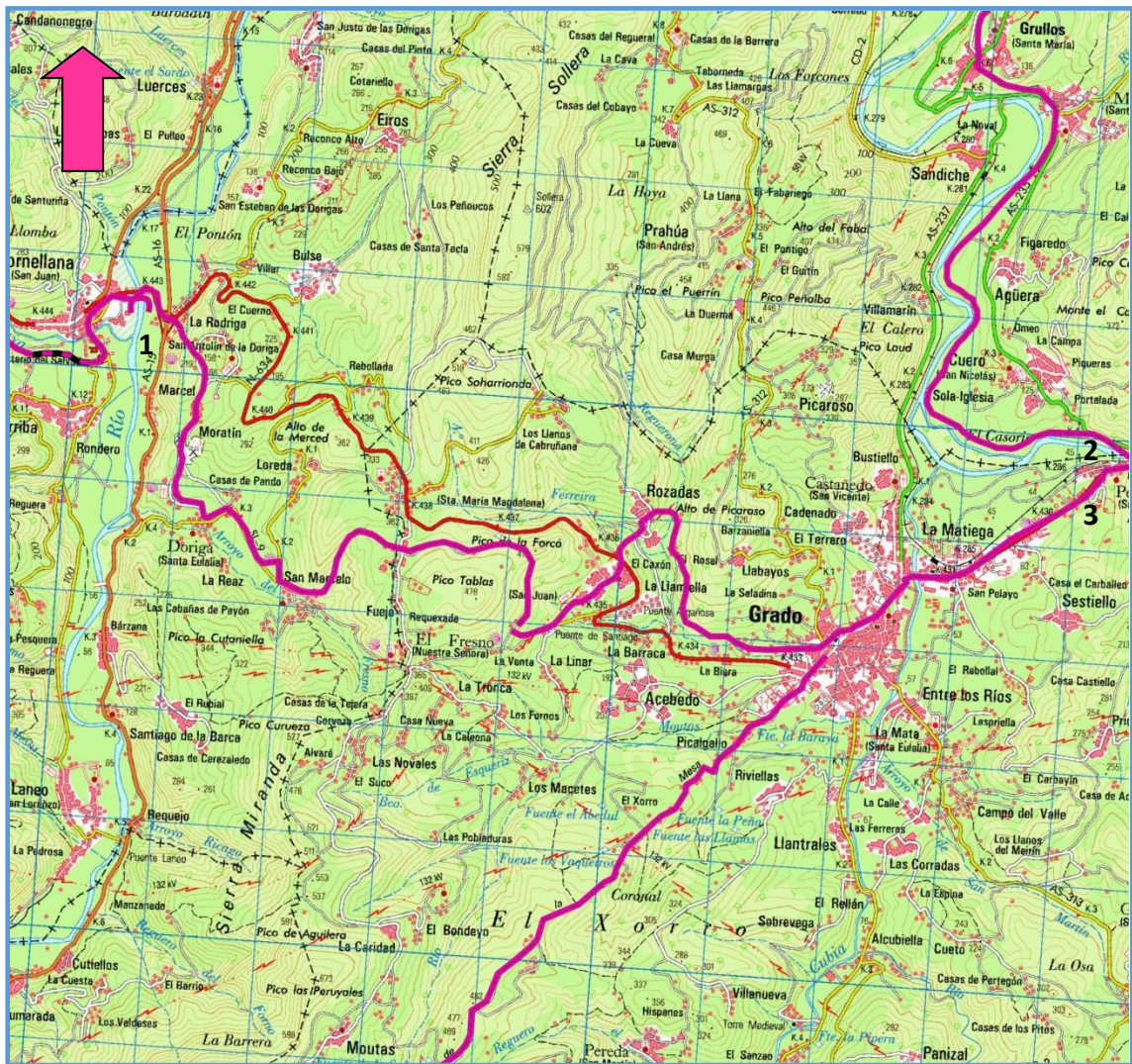


Legenda: 1. Torre de Villandás, 2. Castro de Vigaña.

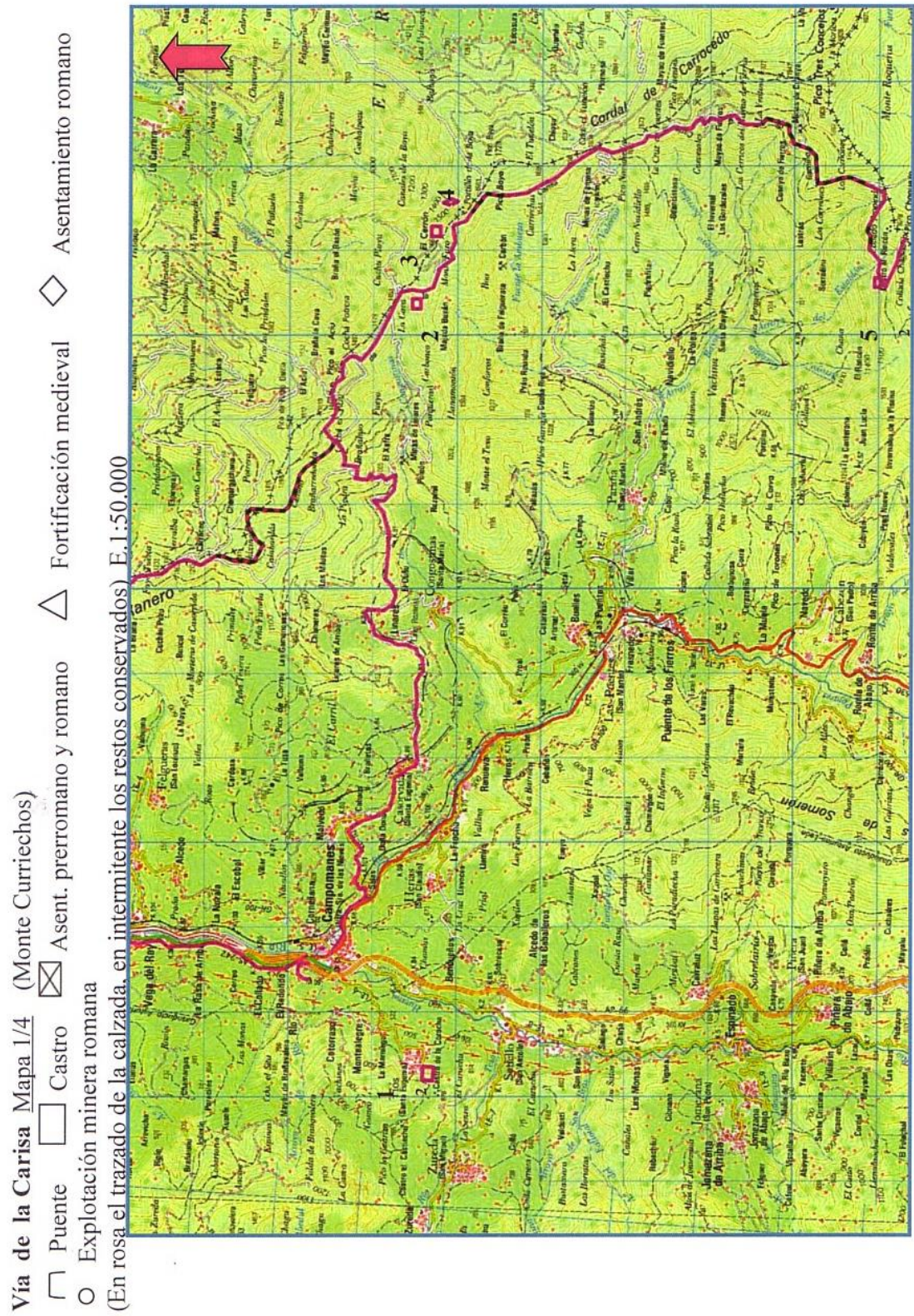
“Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde tiempos antiguos hasta siglos medievales: El caso del viario romano en el sector transmontano”. - Patricia Ana Argüelles Alvarez-

Via del Puerto de la Mesa Mapa 4/4 Grado. Al Norte el ramal a Pravia, y al Este – Oeste la vía de Lugo de Llanera a Lugo).

- Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera

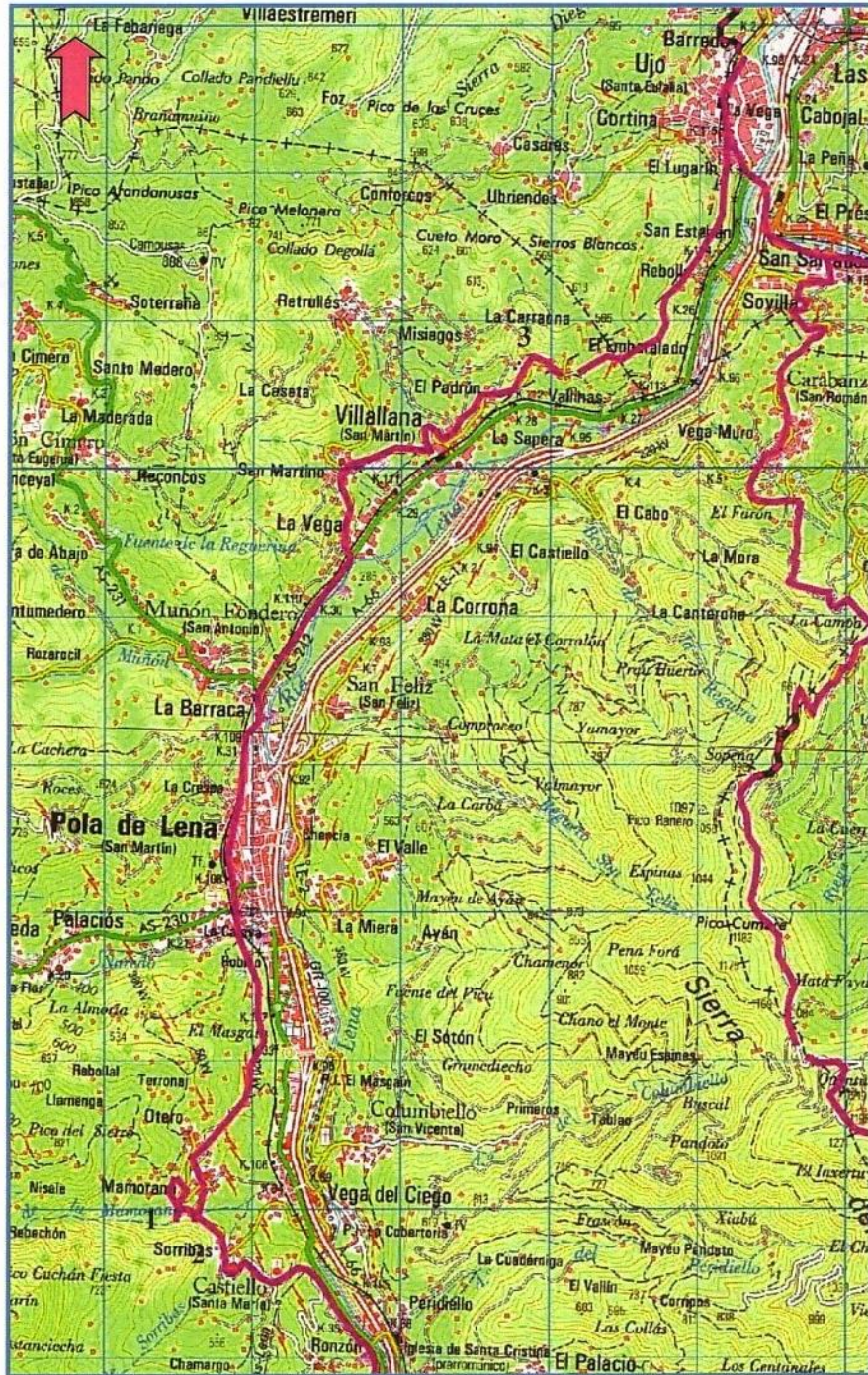


Leyenda: 1. Puente de Casas del Puente, 2. Puente de La Carril, 3. Puente de Peñaflor



Vía de la Carisa Mapa 2/4 (Ujo)

◡ Puente □ Castro ⊠ Asent. prerromano y romano
 △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano ○ Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Legenda: 1. Villa de Mamorana, 2. Puente de la Foxaca, 3. Castro de Villallana.

Vía de la Carisa Mapa 3/4 (Mieres)

Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Legenda: 1. Puente sobre el río Caudal, 2. Castro de Castiello de Lladredo.

Vía de la Carisa Mapa 4/4 (Oviedo)

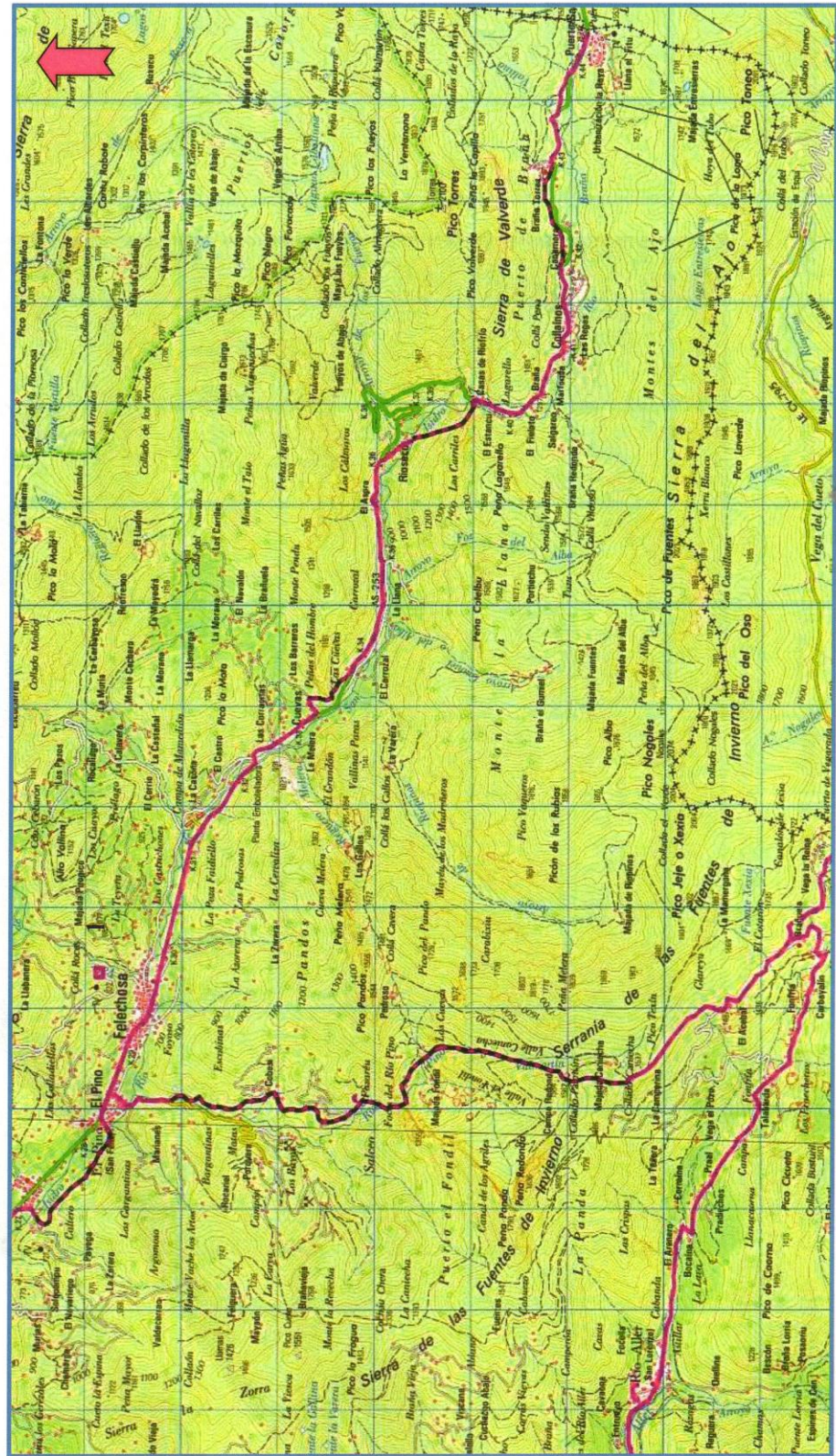
 Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos *in situ*) E.1:50.000



Leyenda: 1. Castro de La Corona, 2. Castro del Cueto, 3. Puente del Portazgo, 4. Puente de Olloniego, 5. Castiello de Tudela.

Vía de Puerto de San Isidro Mapa 1/4 (Puerto de San Isidro, Vegarada y Piedrafitra)

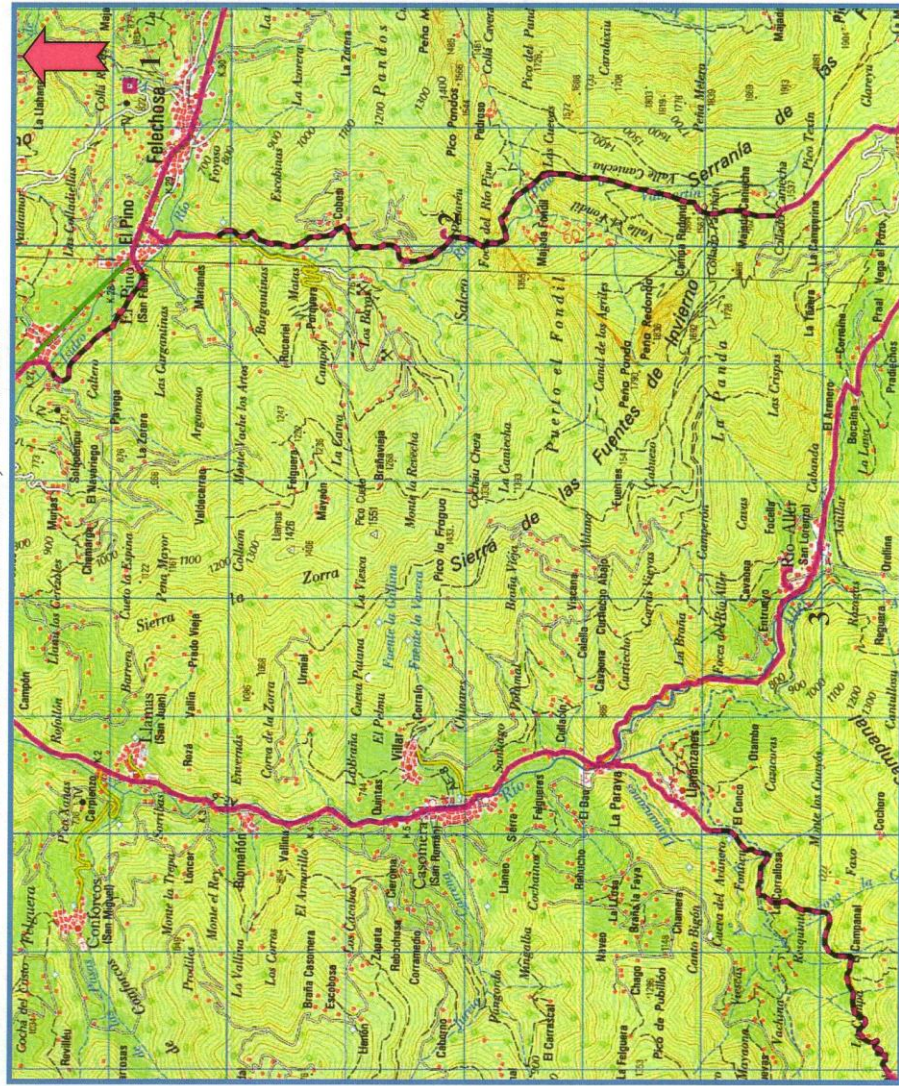
- Puente
 - ▣ Castro
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Castro de los Castiechos.

Vía de Puerto de San Isidro Mapa 2/4 (Ramal Oeste por el Puerto de Piedrafita, al Este los accesos por el Puerto de Vegarada)

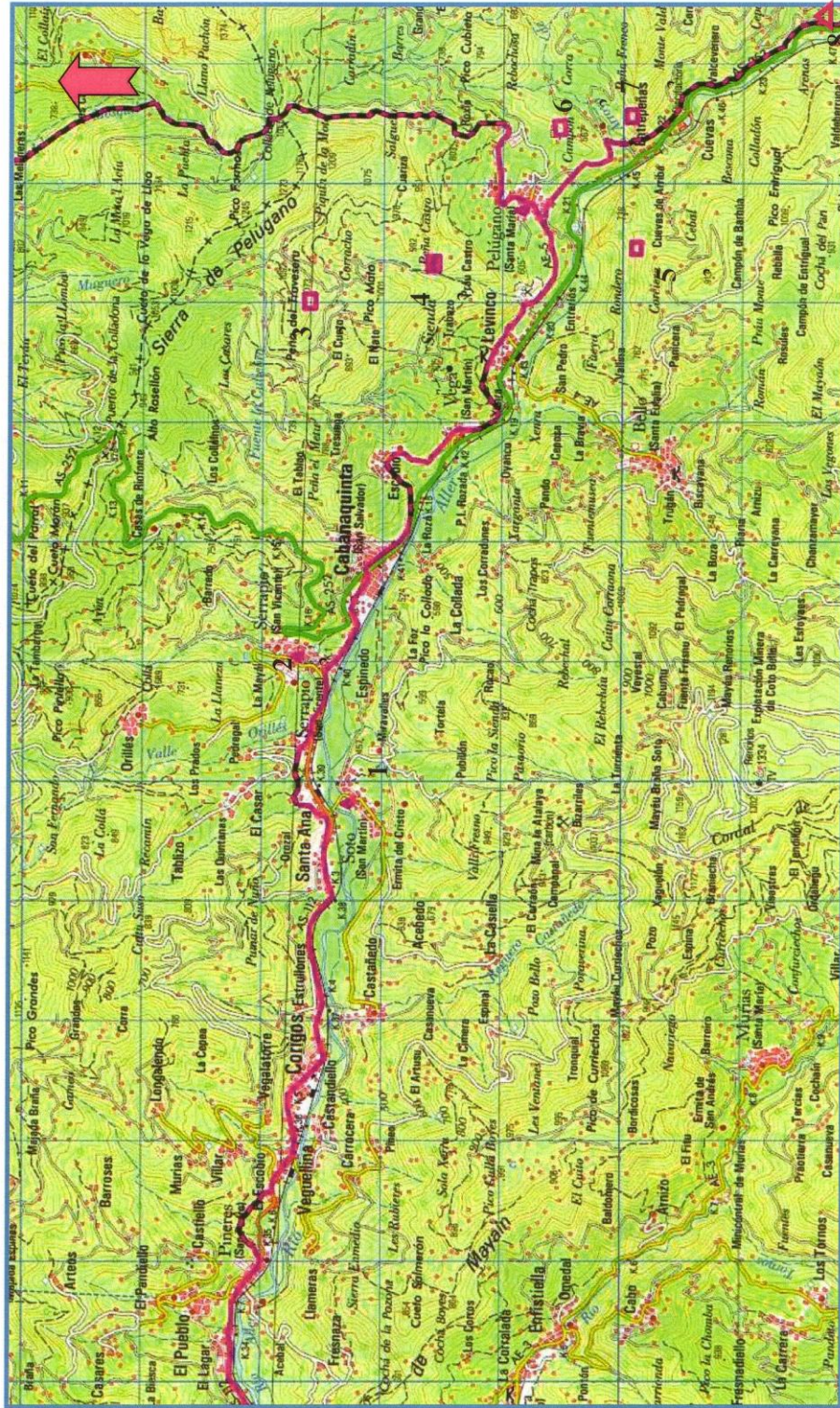
- Puente
 - ⊠ Castro
 - ⊞ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Legenda: 1. Castro de los Castiechos., 2. Puente de Pasaeru, 3. Puente de Río- Aller

Vía de Puerto de San Isidro Mapa 3/4 (Cabañaquinta. Ramal al norte a Pola de Laviana)

- Puente
 - Castro
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Torre de Villamayor, 2. Torre de Serrapio, 3. Castro El Pico Rondero, 4. Castro de Navalcuchá, 5. Castro Pico Rondero, 6. Castro Felguera, 7. Castro de Entrepeñas, 8. Torre de Collanzo.

Vía de Puerto de San Isidro Mapa 4/4 (Caborana)

- Puente
- ▣ Castro
- ⊠ Asent. prerromano y romano
- ◊ Fortificación medieval
- ◊ Asentamiento romano
- Explotación minera romana

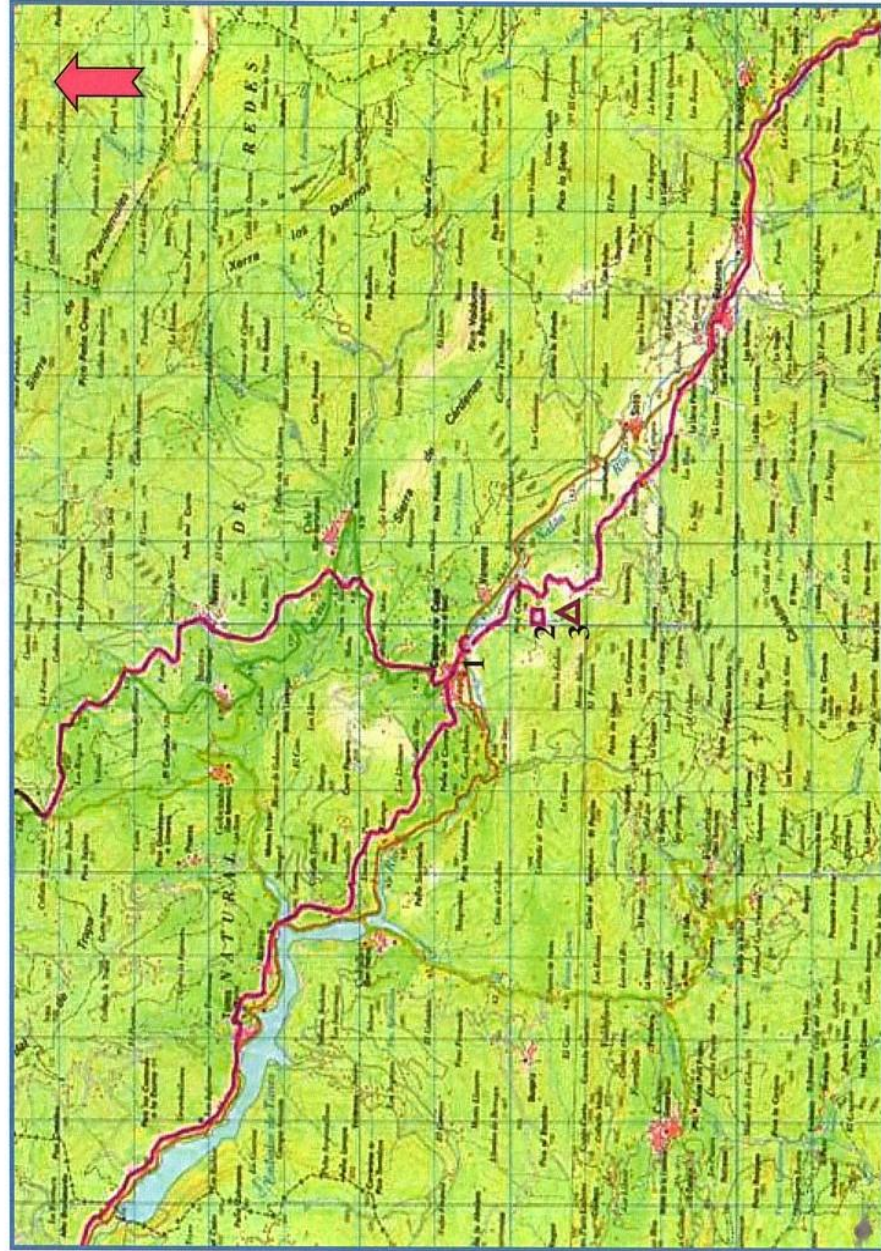
(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: Castro Pico los Moros, 2. Castro El Castiello de Villanueva, 3. Despoblado de Boo, 4. Castro el Castiello de Bustiello, 5. Puente de Taruelo.

Vía de Puerto de Tarna Mapa 1/4 (Puerto de Tarna, al Norte de Campo Caso el ramal a Infiesto)

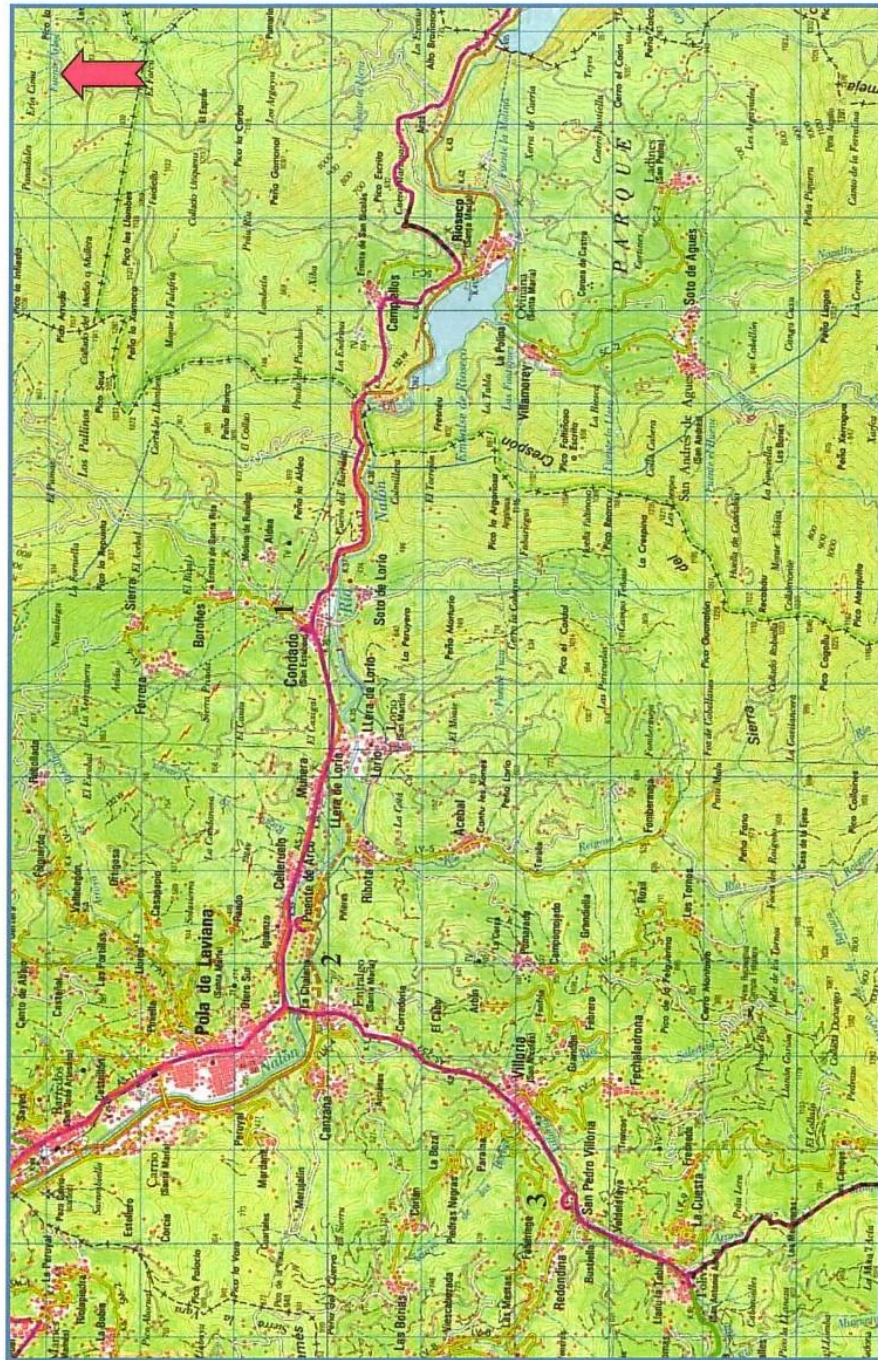
- Puente □ Castro ⊠ Asent. prerromano y romano
- △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano ○ Explotación minera romana
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los conservados) E.1:50.000







Leyenda: 1. Puente de Veneos, 2. Castro Pico los Castiellos, 3. Fortificación de Xerru el Castiellu.

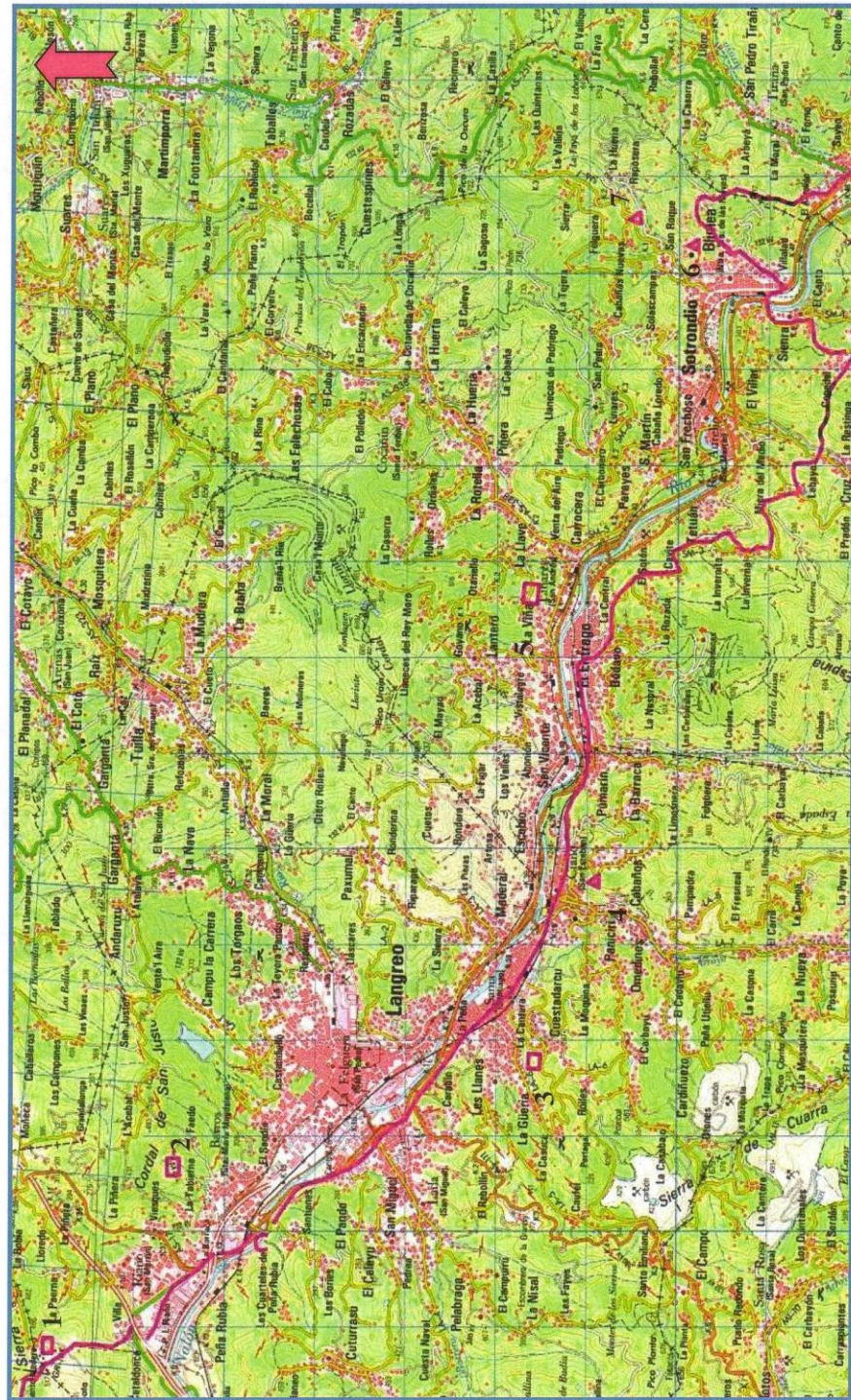
Vía de Puerto de Tarna Mapa 2/4 (Pola de Laviana. Al Sur ramal a Pelúgano)

 Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los conservados) E.1:50.000



Leyenda: : 1. Torre del Condado, 2. Puente del Arco, 3. Puente de Villoria

Vía de Puerto de Tarna Mapa 3/4 (Langreo)
 6 Puente  Castro  Asent. Prerromano y romano  Fortificación medieval  Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Puente de Tiriellos, 2. Castro del Castillo de la Riorda, 3. Castro Picu Castiello, 4. Torre de Ciaño, 5. Castro del Español, 6. Torre de Sotro, 7. Castillo de Campo Sagrado.

Vía de Puerto de Tarna Mapa 4/4 (Tudela Veguín)

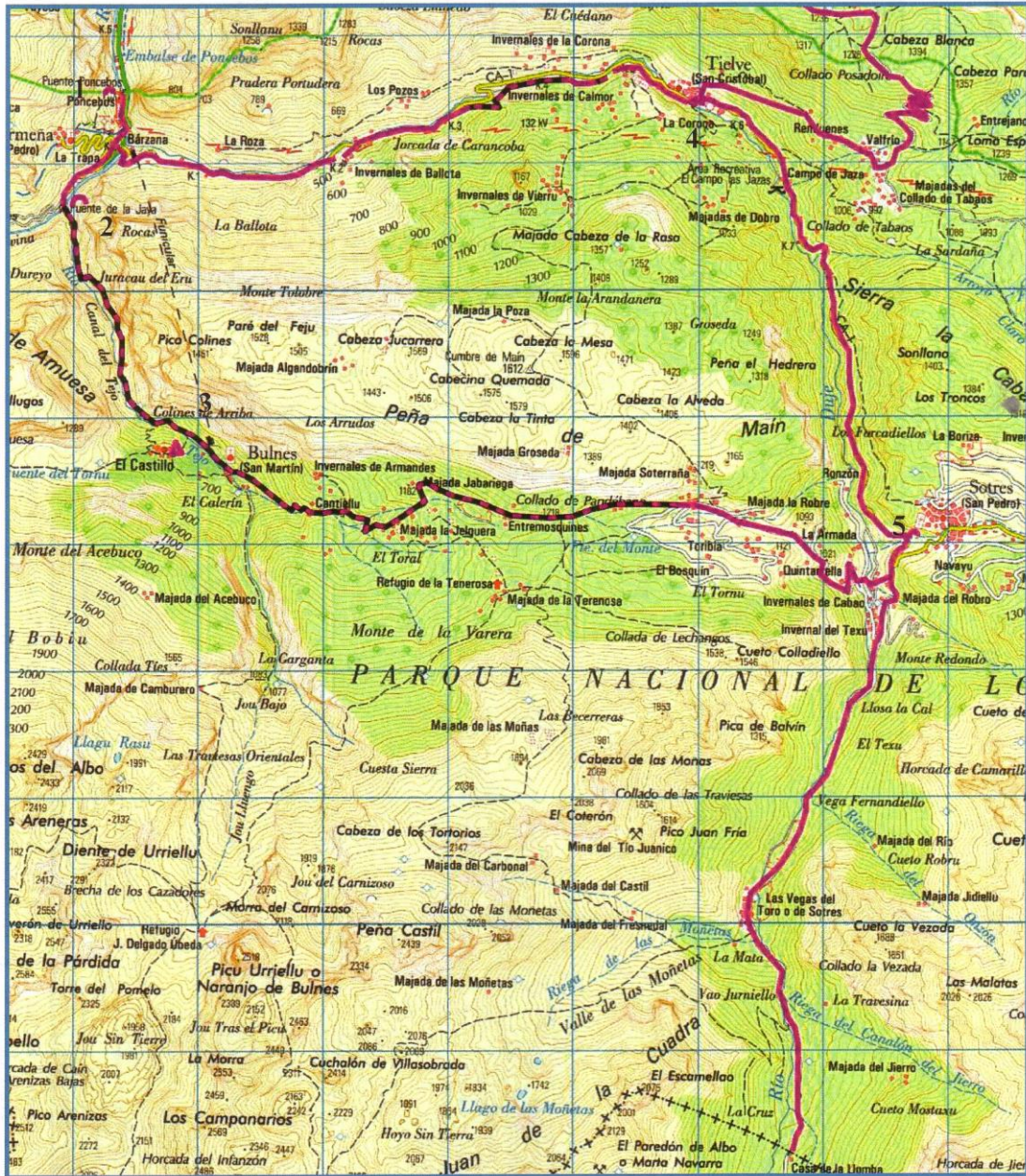
⌒ Puente □ Castro ⊠ Asent. Prerromano y romano
△ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano ○ Explotación minera romana
(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Castro de La Corona, 2. Picu la Torre, 3. Centro alfarero de Faro, 4. Castro El Castiello de Fozana, 5. Puente de Colloto

Vía de los Picos de Europa Mapa 1/8 (Sotres)

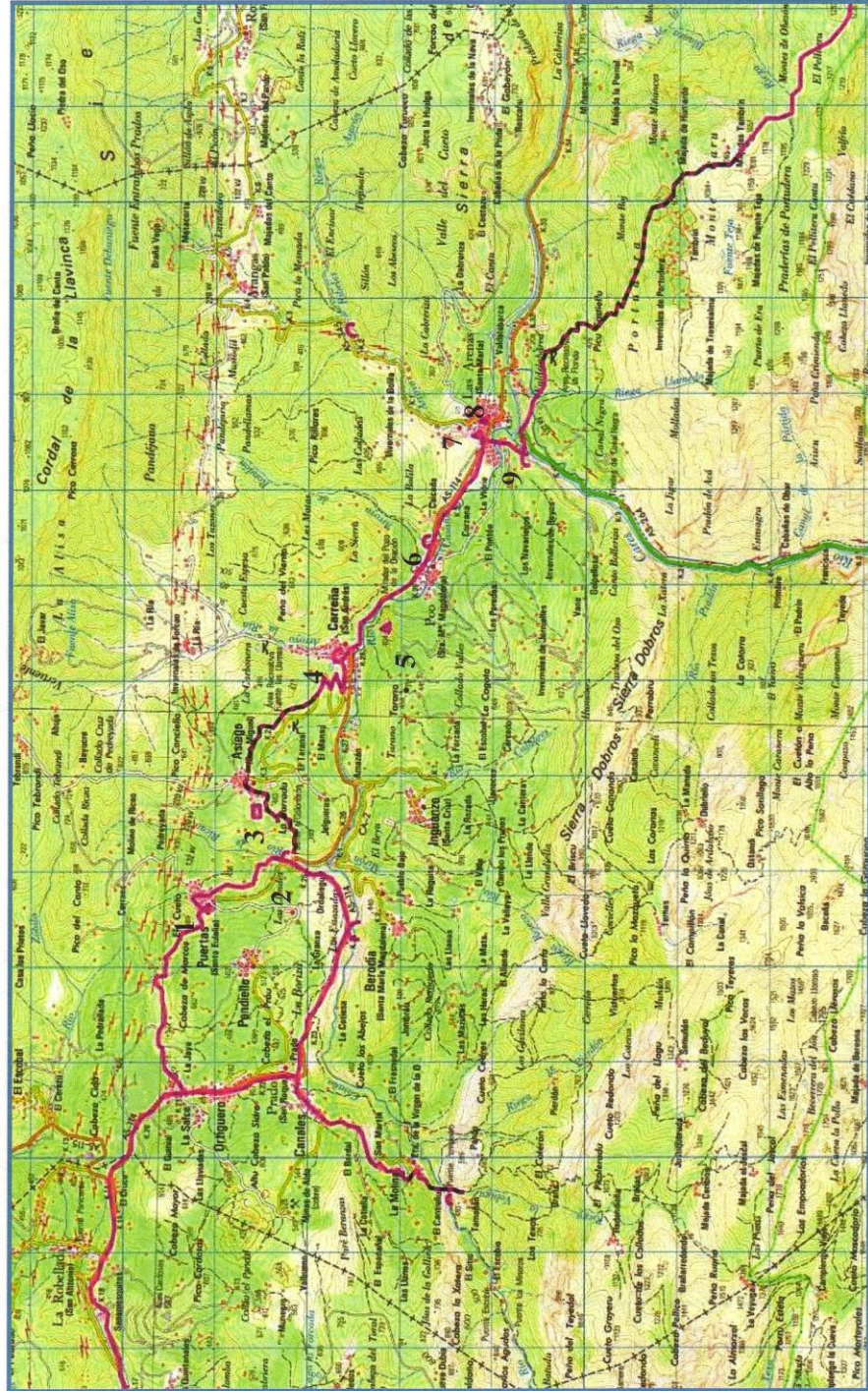
Puente Castro Asent. Prerromano y romano
 Fortificación medieval Asentamiento romano Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Puente de Poncebos, 2. Puente de La Jaya, 3. Torre del Castillo de Bulnes, 4. Puente del Duje, 5. Puente del Texu.

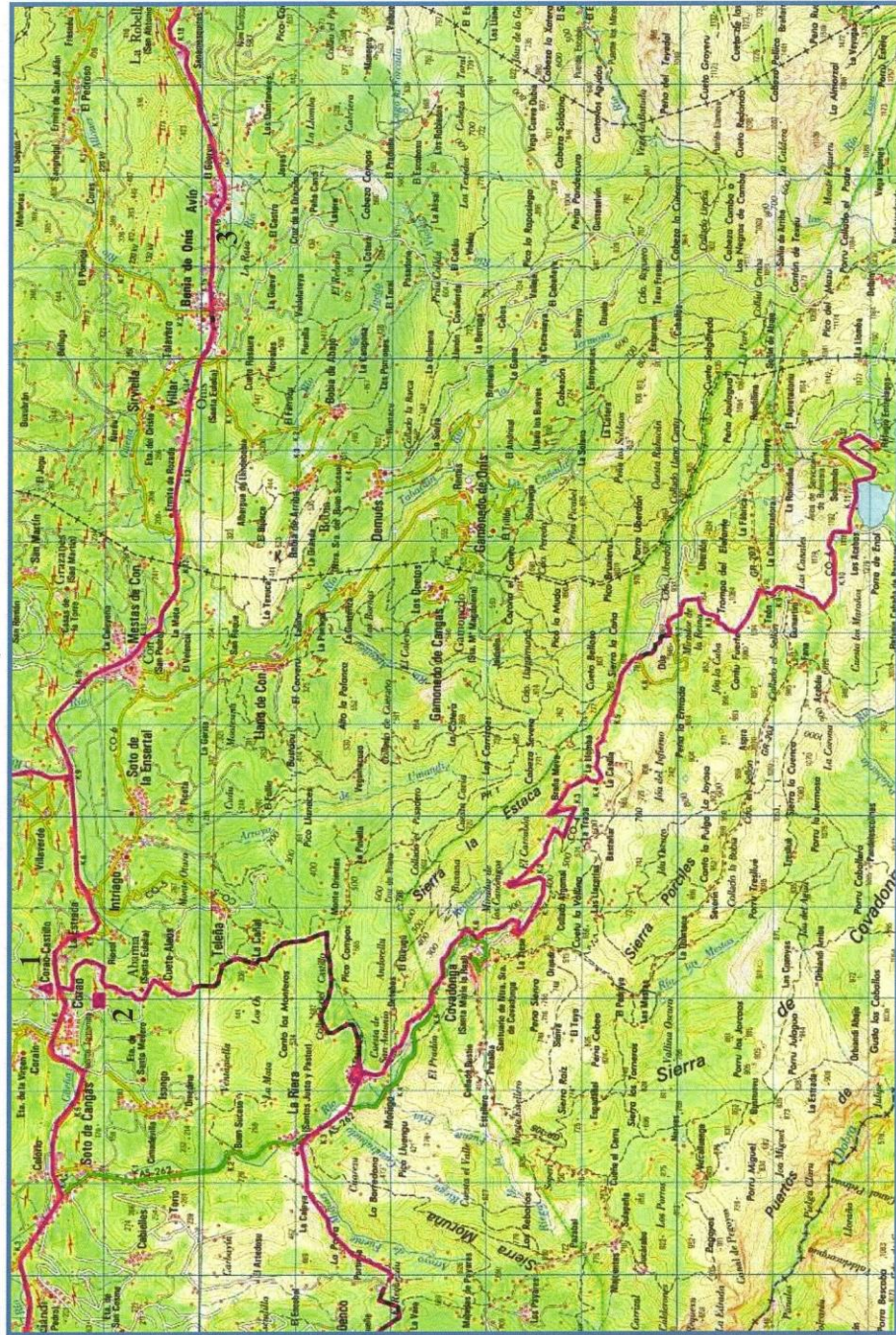
Vía de los Picos de Europa Mapa 2/8 (Arenas de Cabrales)

- ▭ Puente
 - ▭ Castro
 - ⊠ Asent. Prerromano y romano
 - Explotación minera romana
 - △ Fortificación medieval
 - ◇ Asentamiento romano
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



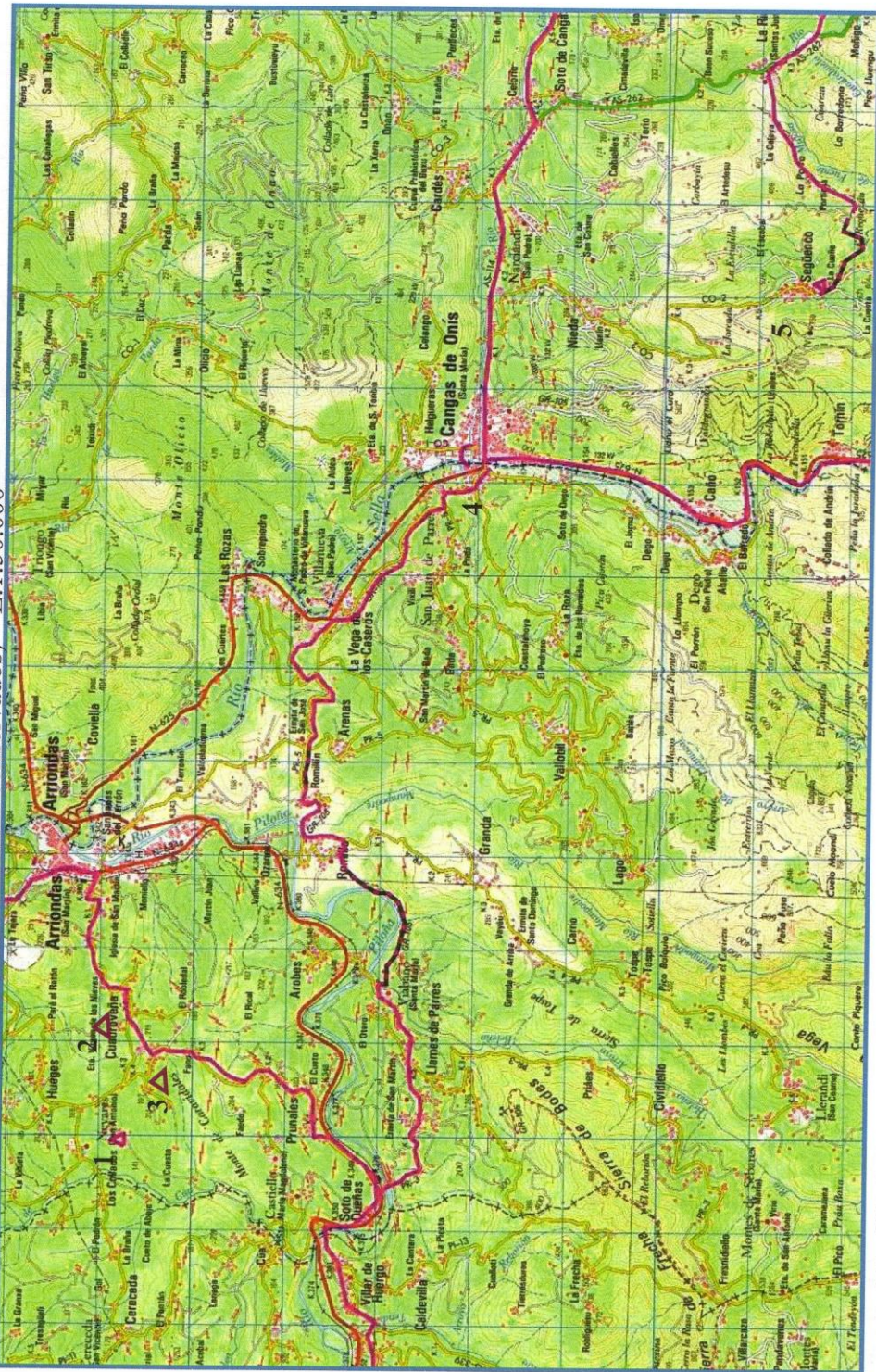
Leyenda: 1. Torre de Puertas, 2. Puente El Golondrón, 3. Castro El Tárano, 4. Ponte Vieyu, 5. Torre de Peña Alba, 6. Puente de Ridón o Canalrubia, 7. Torre de Jaces, 8. Torrejón de Arenas, 9. Antiguo puente.

Vía de los Picos de Europa Mapa 3/8 (Benia de Onís- Al Sur ramal de Frasinelli)
 □ Puento □ Castro ⊠ Asent. Prerromano y romano △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano
 ○ Explotación minera romana
 En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1.:50.000



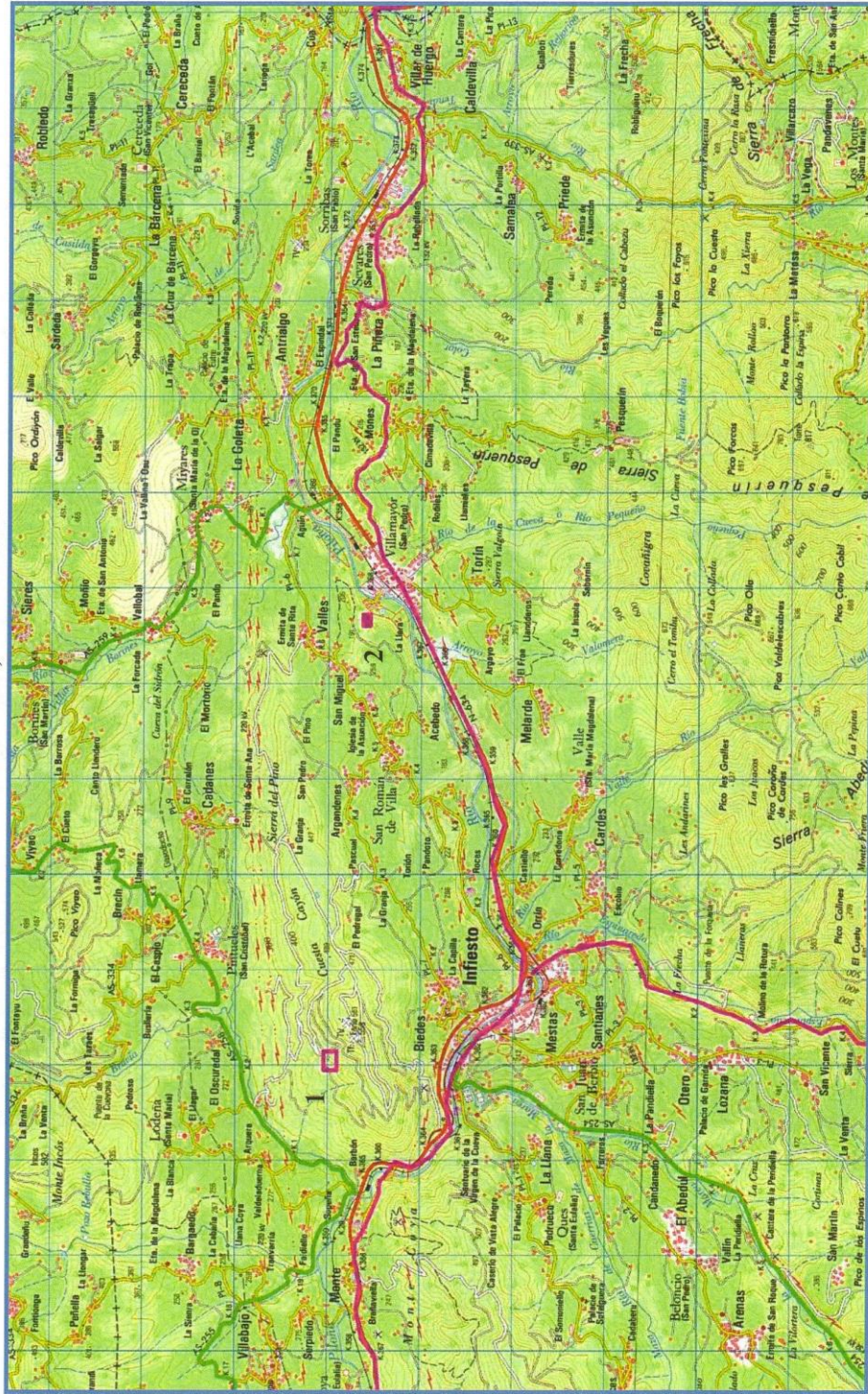
Legenda: 1. Castillo de Corao, 2. La Cavada, 3. Puente Campu.

Vía de los Picos de Europa Mapa 4/8 (Cangas de Onís- Al Sur ramal al Puerto del Pontón y Ventaniella)
 □ Puente ⊠ Castro ⊠ Asent. preirromano y romano △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano
 ○ Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



Leyenda: 1. Fortificación de La Forcada, 2. Fortificación de Mancobio, 3. Fortificación de Fios, 4. Puente de Cangas de Onís, 5. Fortificación de la Portiella.

Vía de los Picos de Europa Mapa 5/8 (Infiesto- Al Sur ramal a Campo Caso)
 □ Puento □ Castro ⊠ Asent. prerromano y romano △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano
 ○ Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000



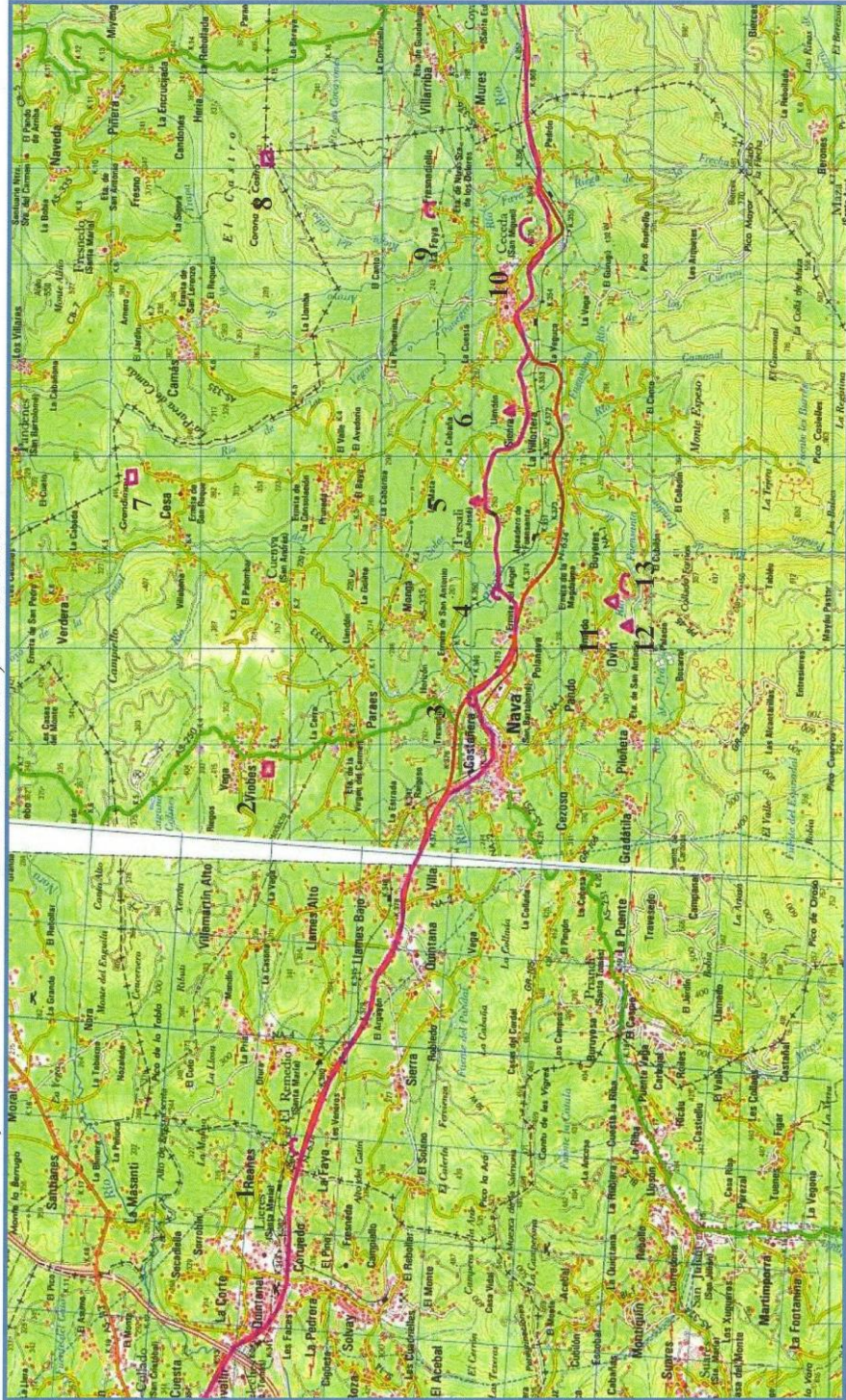
Leyenda: 1. Castro de Argandenes, 2. Campamento Picu Viayo

Vía de los Picos de Europa Mapa 6/8 (Nava)










□ Puentes □ Castro ⊗ Asent. prerromano y romano △ Fortificación medieval ◇ Asentamiento romano

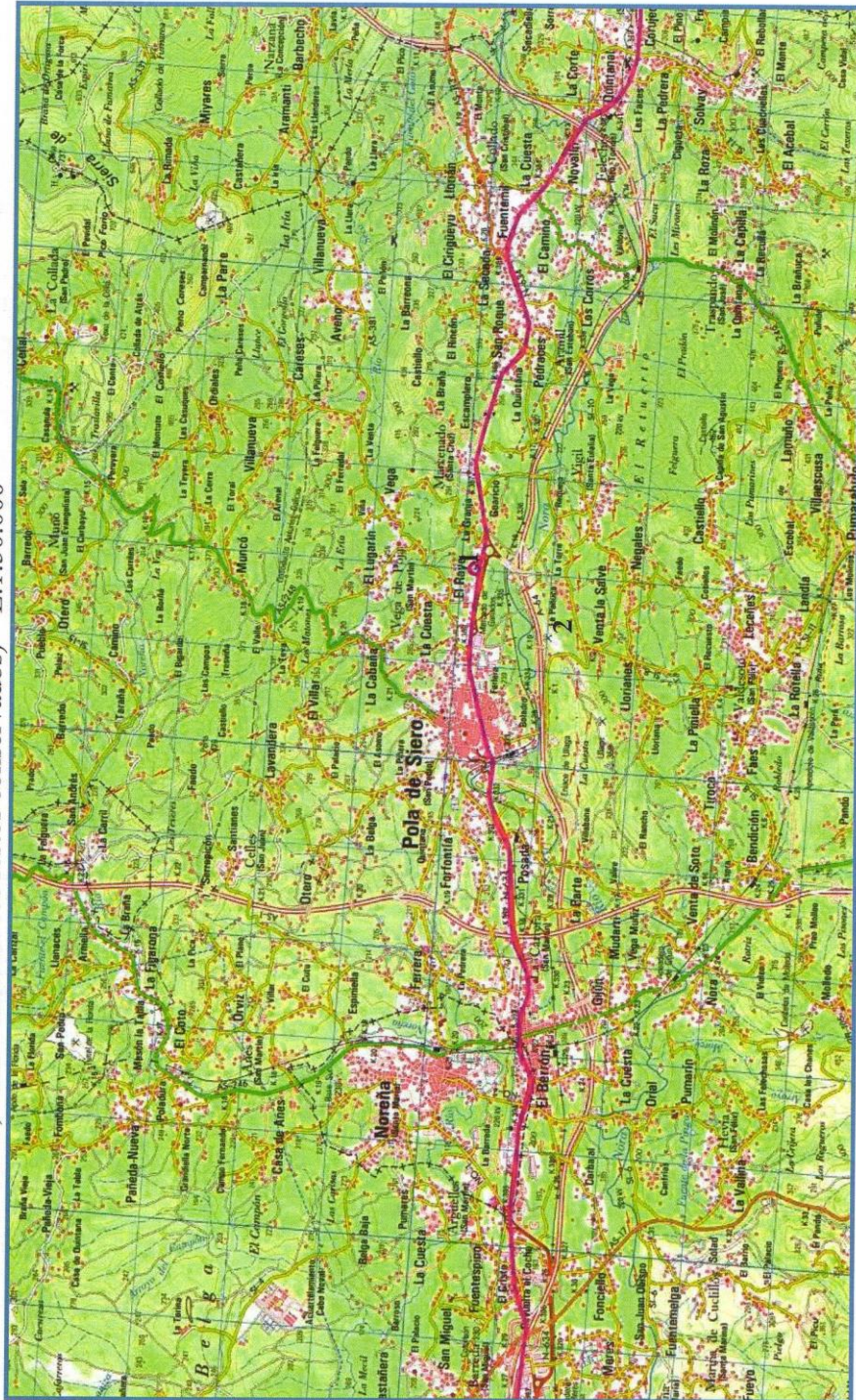
○ Explotación minera romana

(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Puente del Caneyu, 2. Castro de la Forcá, 3. Puente de Vegadali ó Ventorrillo, 4. Puente de Entrambosríos, 5. Castillo de Sales, 6. Torre de Siembra, 7. Castro de la Cogolla de Cesa, 8. Corona de Castro, 9. Puente de Fresnadiello, 10. Puente de Caceda, 11. Torre de la Ferrería, 12. Torre de la Ferrería.

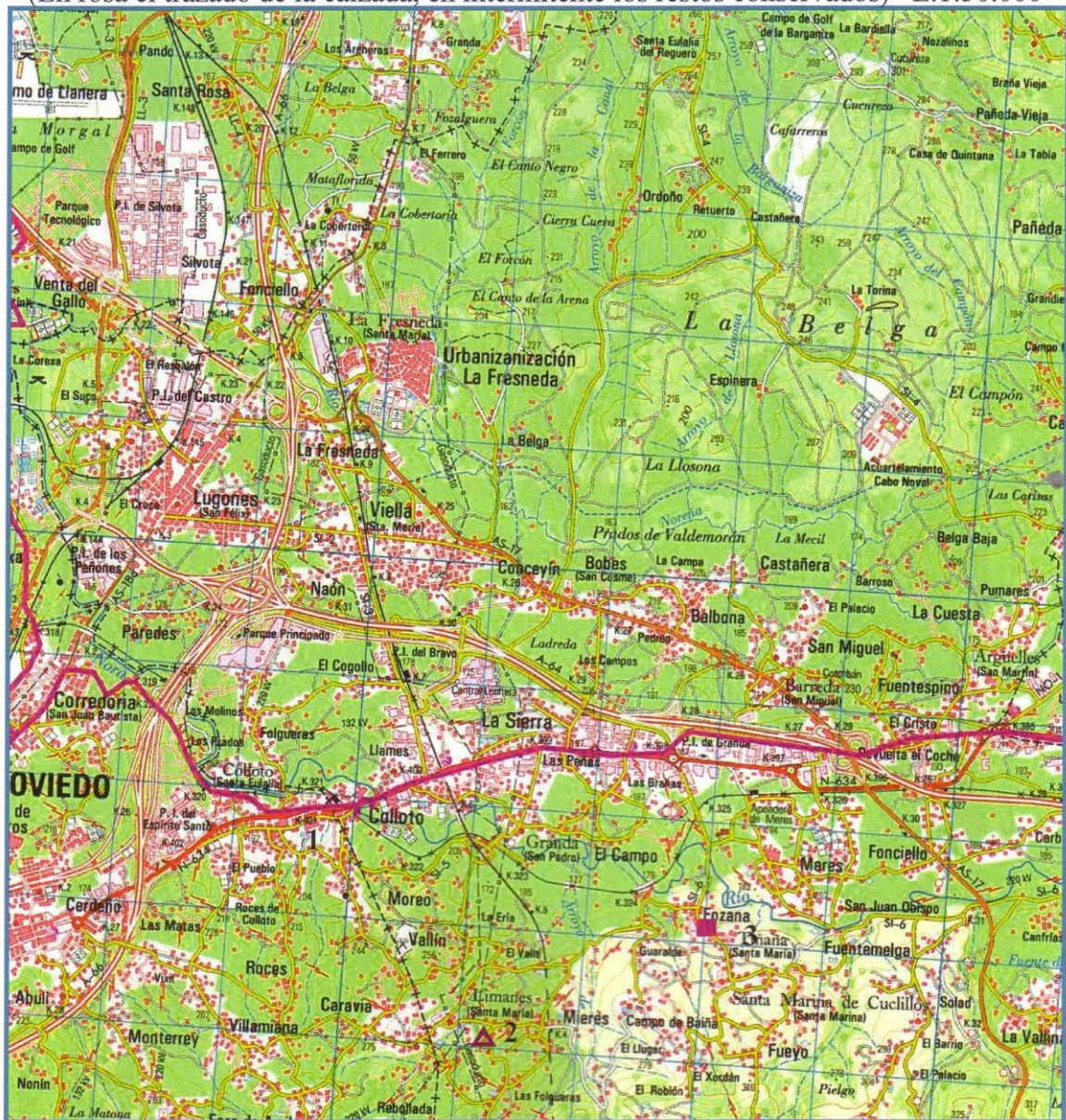
Vía de los Picos de Europa Mapa 7/8 (Pola de Siero)  Asent. prerromano y romano  Asentamiento romano 
 Puente  Castro  Fortificación medieval  Asentamiento romano 
 Explotación minera romana (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Legenda: 1. Puente de Recuna., 2. Puente de ergueres

Vía de los Picos de Europa Mapa 8/8 (Oviedo)

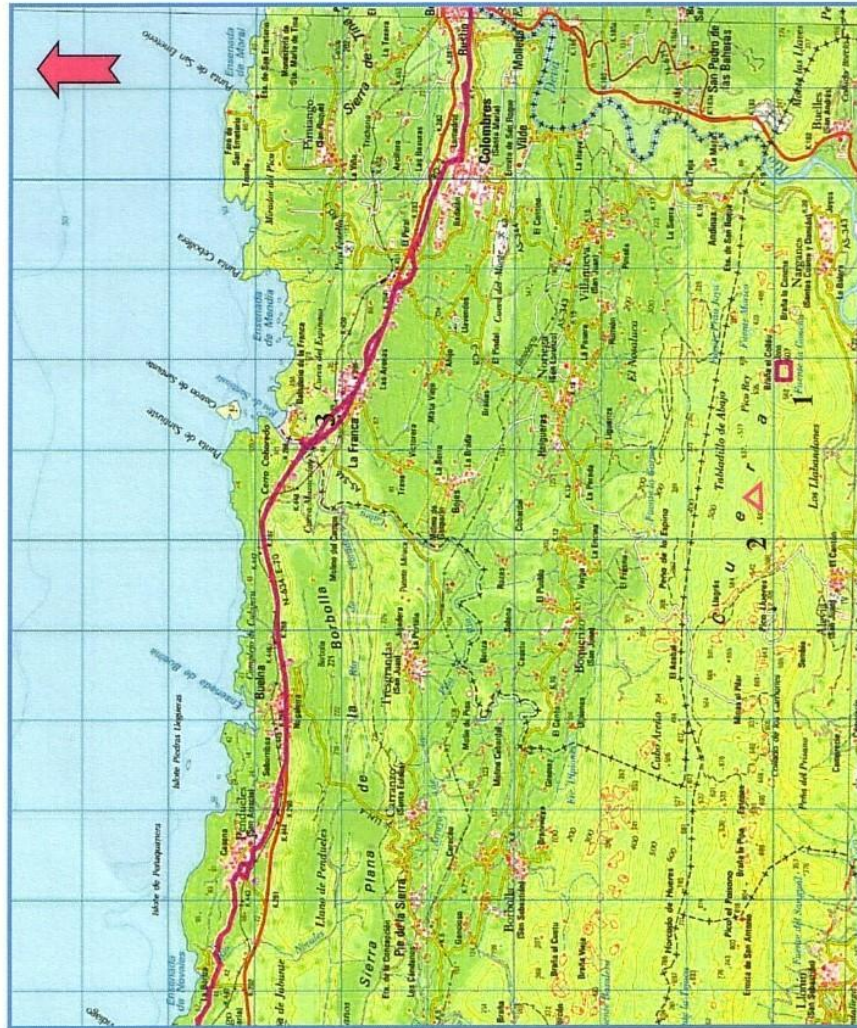
Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Puente de Colloto, 2. Alfares de Faro, 3. Castro El Castiello,

Vía de la Costa Mapa 1/12 (Colombres)

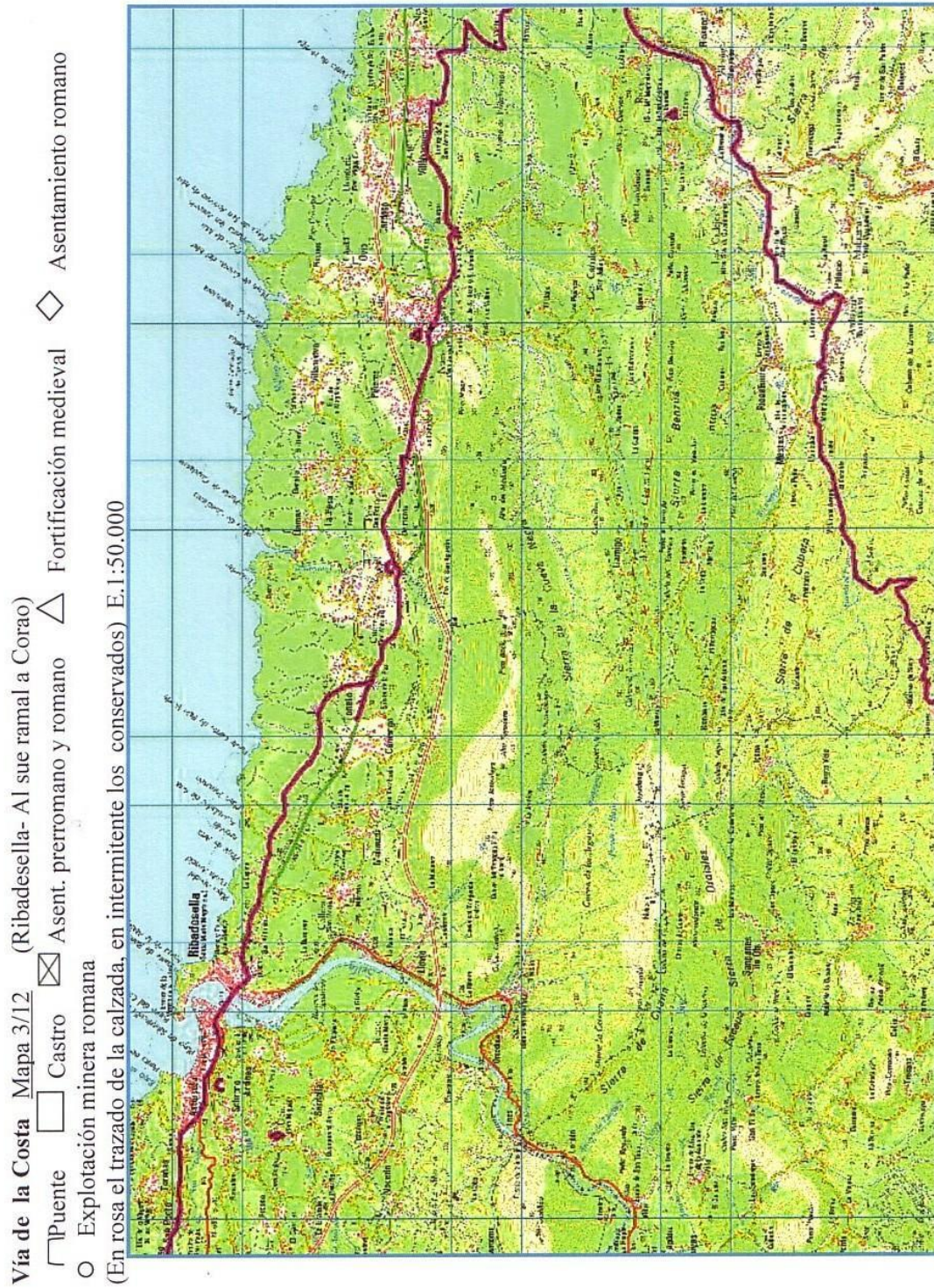
Puento
 Asent. prerromano y romano
 Explotación minera romana
 Fortificación medieval
 Asentamiento romano
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Fortificación del Picu Jana, 2. Torre de Noriega, 3. Puente del Campo.



Leyenda: 1. Torre de Revellín, 2. Castro de la Talá, 3. Castillo del Soberrón, 4. Torre de Tronquedo.



Leyenda: 1. Restos romanos de Ucio, 2. Puente sobre del Pilar, 3. Puente de Cuerres, 4. Torre del Aguilar de San Jorge.

Vía de la Costa Mapa 4/12 (Colunga)

Puente
 Castro
 Asent. prerromano y romano
 Asentamiento romano

Explotación minera romana
 Fortificación medieval

(En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E. 1:50.000

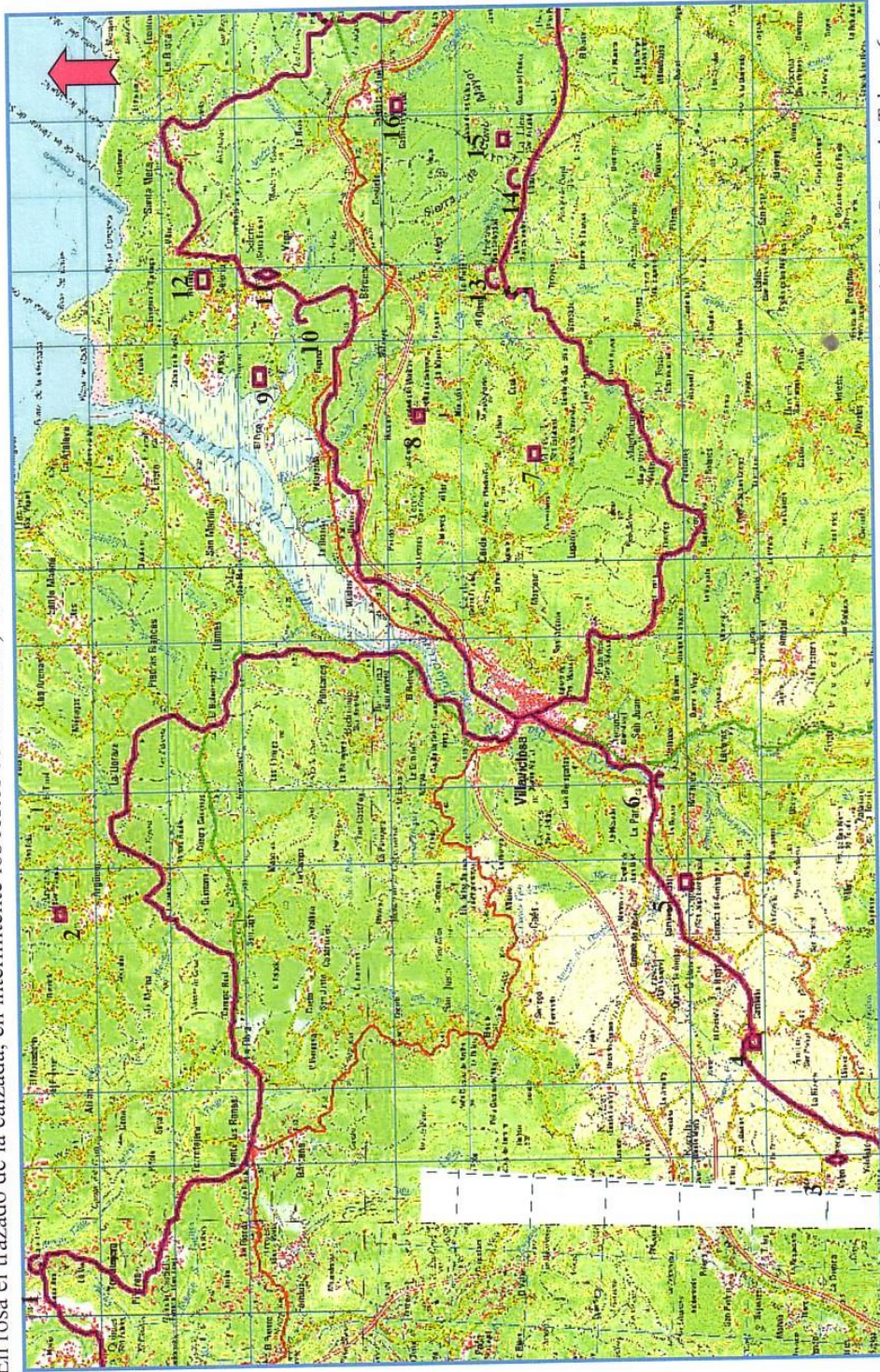


Leyenda: 1. Puente de La Llomba, 2. Hornos romanos de La Fana, 3. Puente de San Pedro, 4. Puente Sorribero, 5. Puente de Libardón, 6. Puente de Salés, 7. Restos romanos de la Isla, 8. Torre de La Atalaya, 9. El Pico Castro, 10. Pico de Vega, 11. Pico Las Torres.

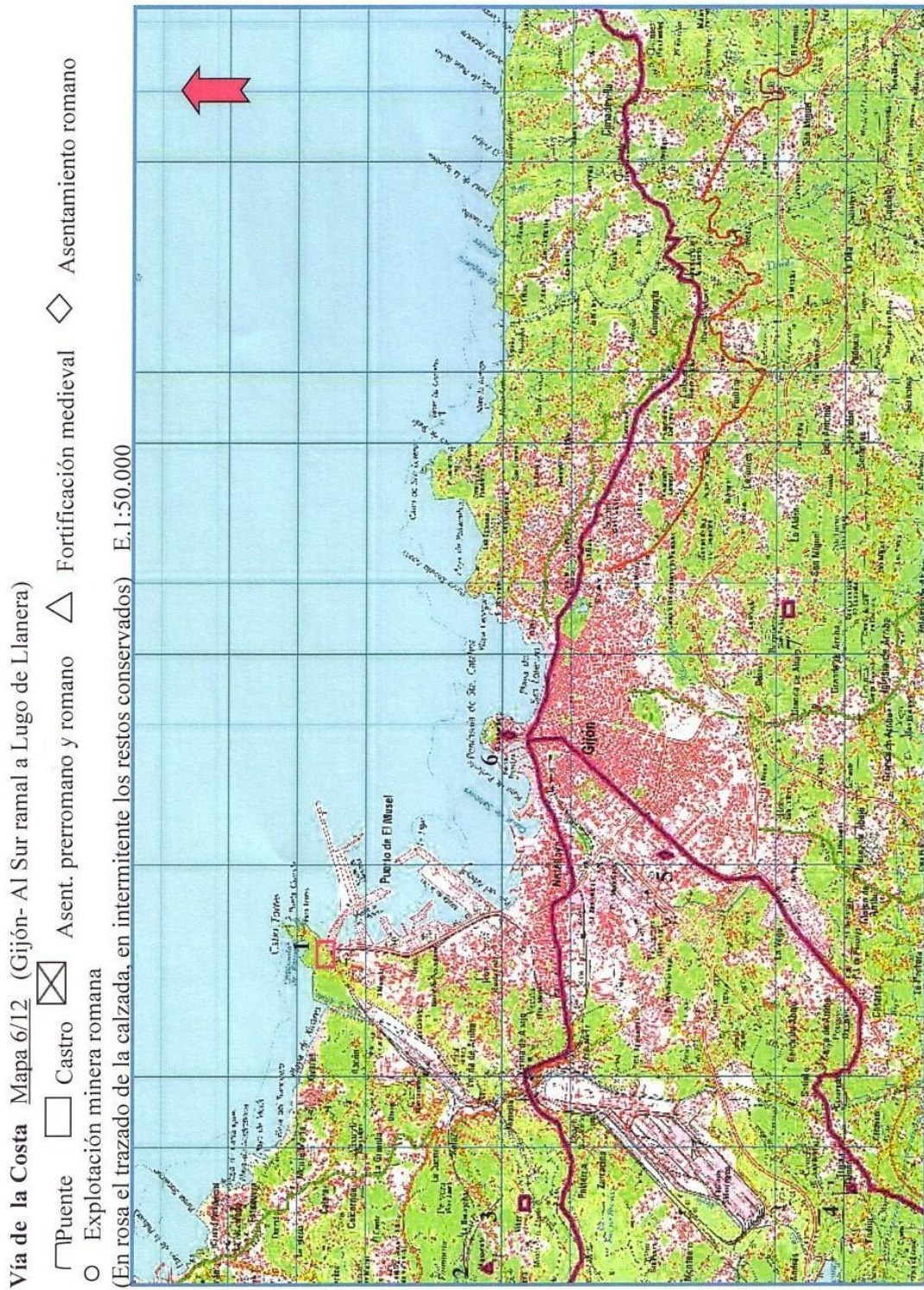
Vía de la Costa Mapa 5/12 (Villaviciosa- Al Sur ramal a Valdediós)

- ▭ Castro
- ⊠ Asent. prerromano y romano
- ◇ Fortificación medieval
- ◇ Asentamiento romano

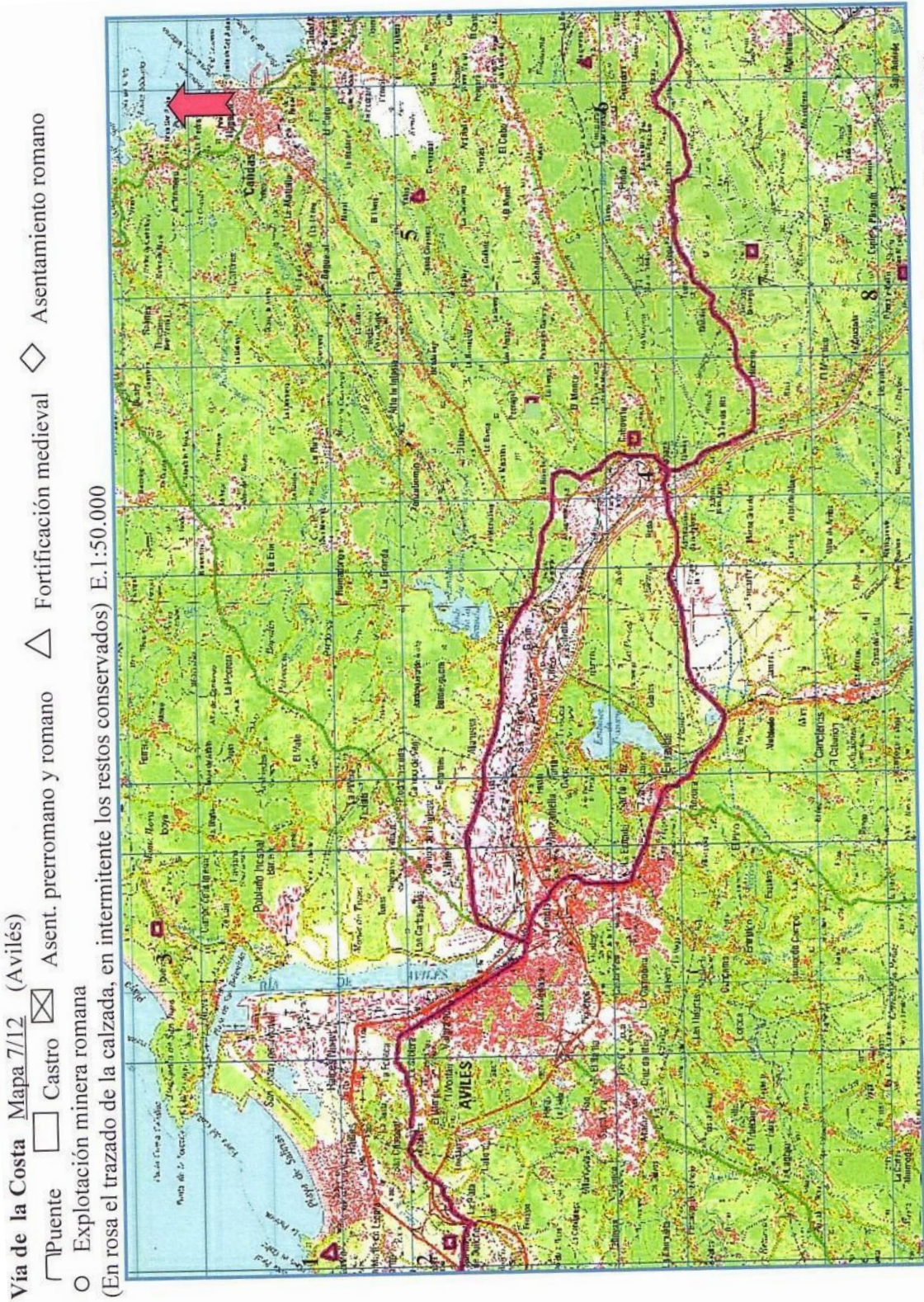
○ Explotación minera romana
 (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



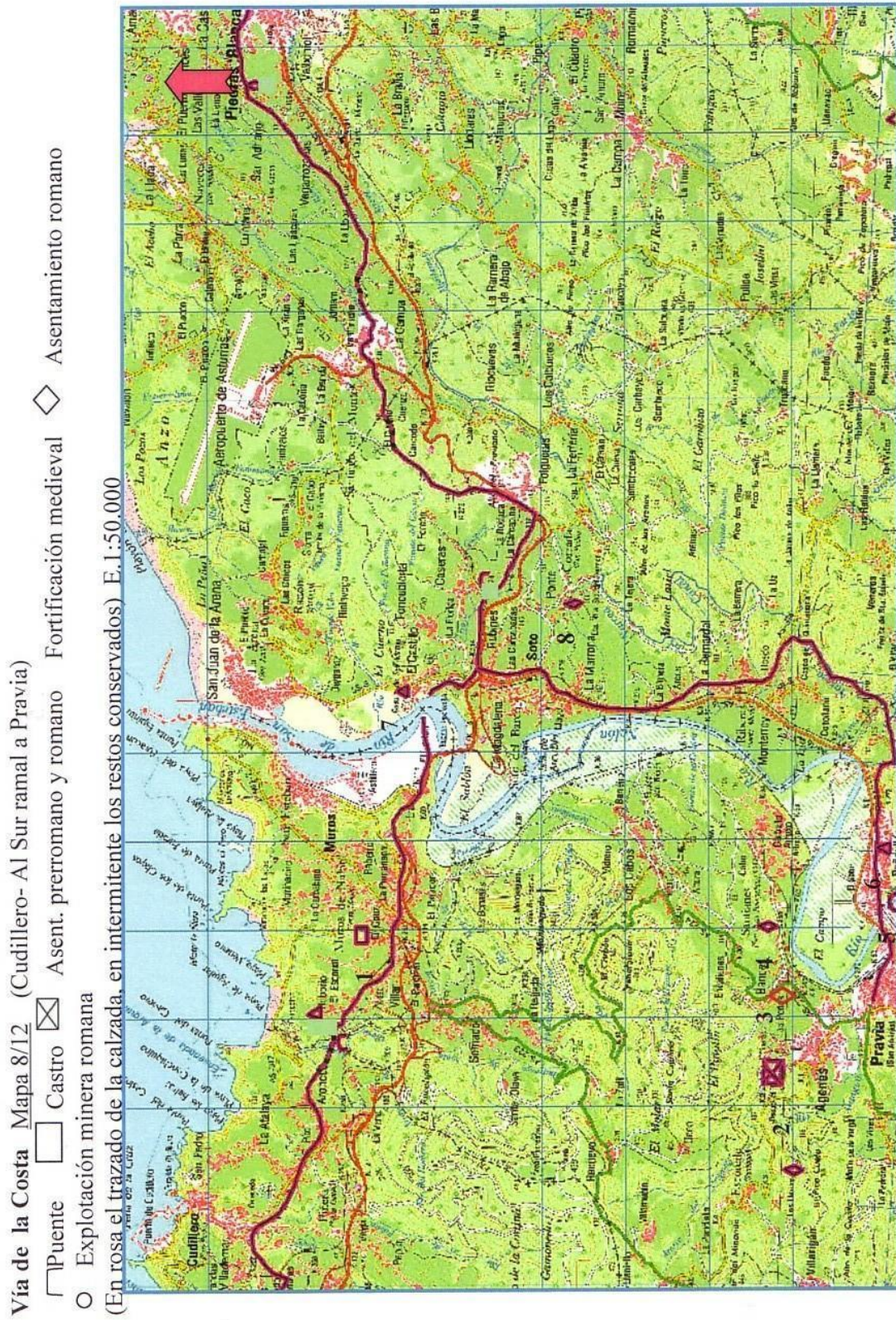
Leyenda: 1. Puente de Arroes, 2. Castro del Cerco de la Barquerona 3. Villa de Puelles, 4. Castro de Corona del Castiello, 5. Castro de Taloca, 6. Puente de La Ferrería, 7. Castro Pieu Castiello, 8. Castro de Morillón, 9. Castro de Selorio, 10. Puente de Obaya, 11. Villa de La Foncalada, 12. Castro el Campón del Olivar, 13. Puente de Sobrayo, 14. Puente de Priesca, 15. Castro de La Tura, 16. Castiello de Lue.



Leyenda: 1. Castro de Noega, 2. Torreón de San Pablo, 3. El Castro de El Cueto, 4. Murias de Beloño, 5. Villa de Pumarín, 6. Conjunto romano de Cimadevilla, 7. Castillo de Bermueces.



Leyenda: 1. Castillo de Raices, 2. Castro El Castro, 3. Castro del Cantu de La Figal, 4. Castro de La Corona, 5. Torre de Huerno, 6. Castillo de Yabio, 7. Castro de Serin, 8. Castro del Cueto de San Andrés de los Tacones.



Leyenda: 1. Castro El Campón, 2. Castro de Doña Palla, 3. Villa de Magdalena de Llera, 4. Enclave de Flavianavia, 5. Punte de Peañaullán, 6. Torre de Peañaullán, 7. Castillo de San Martín, 8. Villa de Murias de Ponte.



Leyenda: 1. Torre de Villademoros, 2. Puente sobre el río Cabo, 3. Torre de los Bravo, 4. Castro de la Cavona.



Leyenda: 1. Castro del Castiecho de la Caleyá, 2. Puente de la Olla, 3. Castro de Peña Castiel, 4. Mina de Camuro, 5. Castro de la Cogocho, 6. Mina de Navelgas.

Vía de la Costa Mapa 11/12 (Navia)

- Puente
 - ⊠ Castro
 - ⊠ Asent. prerromano y romano
 - ◊ Asentamiento romano
 - Explotación minera romana
 - △ Fortificación medieval
- (En rosa el trazado de la calzada, en intermitente los restos conservados) E.1:50.000



Leyenda: 1. Puente de Salgueiros, 2. Castro de Castrillón, 3. Castro de Mohías, 4. Castro de Coaña, 5. Castro del Armental, 6. Castro El Castiel de Soriana, 7. Mina de Freijufe, 8. Puente de Barayo.



Leyenda: 1. Restos romanos de Figueiras, 2. Fortificación de Corveira, 3. Castro Piñera, 4. Castro El Picón, 5. Castro Esteiro, 6. Castro de Represas, 7. Castro Castelo, 8. Mina de Lagos de Salave, 9. Castro de Caboblanco.

