

LA VIA VADINIENSE. Una vía secundaria de montaña en la Cantabria romana*

David Martino García

A la memoria de mi abuela Josefa

El pueblo cántabro de los **vadinienses** nos es conocido por la mención de Ptolomeo a Vadinia (II, 6, 50), una de las ocho *civitates* del interior del territorio cántabro y especialmente por el importante conjunto epigráfico funerario, más de 70 inscripciones. Estas inscripciones tienen unas características muy particulares, y comunes entre ellas, en cuanto a forma, onomástica y decoración. Además, proporcionan mucha información sobre aspectos de parentesco y organización social; motivos por los que han sido estudiadas con detenimiento por varios investigadores¹. La distribución geográfica de las inscripciones ha ayudado a determinar la extensión territorial con cierta precisión. Aunque todavía persisten muchas dudas e incógnitas en el conocimiento de este pueblo, uno de los aspectos más desconocidos, por ser poco tratado, es el de las vías romanas que atravesaban su territorio.

Los **estudios de las vías romanas** que comunicaban la Meseta norte con la costa cantábrica a través de los pasos de montaña de la cordillera han sido planteados generalmente (muchas veces influidos por las demarcaciones provinciales actuales) en dos ámbitos etnogeográficos claramente diferenciados: el cántabro y el astur.

Las vías del **ámbito cántabro**² han recibido atención desigual. Evidentemente, se ha estudiado con mayor profundidad la vía *Segisamo-Pisoraca-Iuliobriga-Portus Blendium*, la vía principal de acceso a Cantabria, de la que tenemos abundantes estudios³. Esta abundancia de estudios ha venido favo-

recida por varios motivos: se conservan varios miliarios, se describe la vía en la Placa I del Itinerario de Barro⁴, su trazado discurre por importantes núcleos urbanos de Cantabria, y todavía se pueden observar algunos tramos pavimentados, como los más de 5 kilómetros entre Somaconcha y Pie de Concha⁵. Otra vía, no tan importante como este eje Norte-Sur, también ha sido estudiada con cierto detenimiento; es la vía de *Flaviobriga* a *Pisoraca*⁶, a través del valle de Mena, de la que también se conservan algunos miliarios.

El resto de vías romanas de Cantabria, a pesar de la afirmación de J. González Echegaray, de la existencia de «una buena red de comunicaciones en el interior del país»⁷ sólo ha sido investigada en los últimos años y en lugares puntuales. Estas vías de menor importancia, de las que no conservamos miliarios ni otras referencias que confirmen la existencia de un camino romano, tienen que ser estudiadas bajo planteamientos metodológicos nuevos. Exponentes claros de estos nuevos esfuerzos son los estudios sobre la vía romana del puerto del Escudo y valle del Pas⁸ y sobre la vía romana del Collado Somahoz⁹. El resto de vías que configuraban las comunicaciones romanas en Cantabria, sólo han sido esbozadas, sin emprender un estudio sistemático¹⁰. Un caso muy llamativo de la falta de estudio son las vías romanas que se internaban por territorio vadiniense, en el extremo occidental de Cantabria.

En el **ámbito de los astures**¹¹, la investigación sobre las vías romanas que comunicaban a los astures transmontanos con los augustanos, a través de la cordillera cantábrica, ha llegado a un punto en el que se dispone de una síntesis bastante completa, en la que se trata toda esta zona en conjunto evitando así la sensación de desigualdad que presenta el conocimiento de las vías en la Cantabria romana. Si bien, la existencia de este estudio de conjunto de C. Fernández Ochoa¹² no evita que las dificultades para identificar las vías romanas en zona astur sean mayores que para el territorio de los cántabros. En principio, no se conserva ningún miliario en toda la Asturias transmontana, y tampoco tenemos un documento como la Placa I del Itinerario de Barro. La única referencia literaria la proporciona el Anónimo de Rávena, una fuente tardía de utilidad muy desigual que nos ofrece la descripción de una vía entre *Asturica Augusta* y *Lucus Augusti* a través del territorio de los astures transmontanos, citando una serie de *mansiones* y ciudades¹³. Con muchas dificultades y algunas lagunas en el trazado, se ha podido realizar una reconstrucción muy probable de esta vía, que en el tramo que cruza la cordillera va, en líneas ge-

nerales, desde Pola de Gordón (León) a través del Puerto de La Carisa o Pajares por Memoriana (Vega del Ciego, Asturias) hasta *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera, Asturias)¹⁴.

La escasez de las fuentes tradicionales para el conocimiento de una vía romana, es decir, los itinerarios y miliarios, ha provocado la necesidad de acudir a nuevos planteamientos metodológicos para avanzar en el conocimiento de las comunicaciones romanas en zonas montañosas. Esta labor fue emprendida por C. Fernández Ochoa en el territorio astur, y ha permitido presentar una relación de las vías romanas que atravesaban la cordillera, gracias también a la aportación de otros autores¹⁵; concluyendo que se puede hablar de 4 vías seguras; Leitariegos, La Mesa, La Carisa y Puerto de San Isidro; y de otras tres probables; Puerto Trayecto, del Tarna-Nalón y Las Rutas del Oro¹⁶. Las comunicaciones en la zona oriental quedan sin un estudio sistemático, aunque la autora menciona algún camino romano en esta zona que linda con los vadinienses¹⁷.

Recapitulando la información sobre las vías romanas que atraviesan la cordillera cantábrica en el solar de astures y cántabros, observamos la existencia de una vía principal de comunicación norte-sur en el territorio de cada uno de estos pueblos: la vía de *Segisamo-Pisoraca-Iuliobriga-Portus Blendium* para los cántabros y la vía *Legio VII-Pola de Gordón-Puerto de Pajares o Puerto de La Carisa-Memoriana-Lucus Asturum* para los astures. La situación geográfica de cada una de estas dos vías, como eje central de comunicación norte-sur y la existencia de información literaria y/o epigráfica confirman un papel principal de cada una de estas vías en las comunicaciones de estos pueblos con la Meseta, y por tanto con las vías principales que unen el norte de Hispania con el Imperio; en concreto, la primera va a dar a la vía I del Itinerario de Antonino (It. Ant. 391, 4-395, 4) que une *Legio VII Gemina* con *Tarraco*, y la segunda a la vía XXXII del Itinerario de Antonino que une *Asturica* con *Tarraco* (It. Ant. 448, 2-452, 5), si bien en este tramo coincide con la vía I. A la vez, otra serie de vías secundarias se internan por el territorio de estos dos pueblos; en el caso de los astures, la síntesis de C. Fernández Ochoa nos reporta un panorama bastante completo. Para los cántabros, todavía hay importantes zonas de su territorio que no han recibido una investigación sistemática.

Ya apuntábamos que el territorio de los vadinienses, en la parte más occidental de Cantabria, en el límite con los astures, es una de estas zonas. Este pueblo se extendía por la siguiente área: zona montañosa de la cuen-

ca alta del río Esla y sus afluentes el Porma y Cea, en la provincia de León, y del río Carrión en Palencia; esta zona se prolonga hacia el norte, ya en Asturias, por los valles del Sella y sus afluentes el Ponga y el Güeña. Desde luego, la distribución de los hallazgos epigráficos, nos permite agruparlos en dos grandes focos, claramente separados por la cordillera cantábrica; el grupo norte (alrededor de una veintena de inscripciones) en torno al valle del alto Sella y su afluente el Güeña; y el grupo sur en el alto Esla (algo más de medio centenar) (ver mapa nº 1).

El **objetivo de nuestro trabajo** se centra en presentar el trazado de la principal vía de comunicación norte-sur del territorio vadiniense; especialmente en cuanto a las comunicaciones internas de este pueblo; esto es, por un lado cuál era la ruta que enlazaba los principales núcleos de población vadiniense y por otra parte, por qué paso de montaña discurría el enlace principal entre los grupos norte y sur. A la vez que presentamos el trazado, se proporcionan también algunos apuntes sobre otros ramales que tienen indudable importancia en las comunicaciones regionales.

Antes de comenzar la descripción del trazado, queremos exponer brevemente la **metodología** que hemos empleado. Tradicionalmente el estudio de las vías romanas se fundamenta sobre tres tipos de fuentes básicas: literarias, epigráficas y arqueológicas. Las literarias se reducen prácticamente a los itinerarios. Los miliarios son el principal apoyo epigráfico, aunque no el único. En cuanto a las arqueológicas son más variadas, dividiéndose en dos grupos; las que afectan a la vía directamente, como pueden ser los restos de pavimentación, puentes, desagües, etc.; y los restos arqueológicos asociados a la vía, como son los restos constructivos de las *mansiones* o de núcleos urbanos por los que atraviesa. Los itinerarios describen vías principales del imperio, por las que se desplaza el *cursus publicus*, y que suelen ir enlosadas y jalonadas con miliarios. Cuando nos enfrentamos al estudio de vías secundarias y en zonas de montaña, como es el caso que nos ocupa, lo habitual es no disponer de itinerarios ni de miliarios. Por tanto, el conocimiento de las vías de comunicación en estas zonas debe abordarse con nuevos planteamientos metodológicos. Nuestra metodología consiste en conjugar una serie de elementos geográficos e histórico-arqueológicos para presentar un trazado aproximado. El primer paso es una revisión de las investigaciones precedentes. A partir de este estado de la cuestión comienza la estructuración de la hipótesis del trazado siguiendo los siguientes pasos: primero se procede al estudio de las condiciones geográficas de la región, teniendo en

cuenta especialmente los corredores naturales, así como los diferentes pasos de montaña¹⁸. Sobre esta base de comunicaciones naturales, se observa la situación de los yacimientos arqueológicos (atendiendo a los núcleos destacados) en relación con esas comunicaciones naturales, ya que la situación de los principales yacimientos suele ser una buena guía para afianzar la hipótesis del trazado¹⁹. La cartografía de los principales núcleos de población se establece, debido al escaso conocimiento de la arqueología de la zona²⁰, tomando como guía la distribución geográfica de la epigrafía, considerando los puntos con mayor densidad de inscripciones. Esta cartografía se completa con la situación de los castros, en la práctica el único tipo de asentamiento conocido en la zona; algo que no debe extrañarnos si tenemos en cuenta que las condiciones geográficas no permiten la formación de grandes núcleos urbanos. De modo que, aun bajo una aparente organización en forma de *civitas*; en realidad la comunidad vadiniense ofrece un panorama de aldeas en la que alguna de ellas ejercía el papel de centro administrativo²¹.

Ultimamente se viene utilizando la documentación medieval para apoyar y concretar el trazado de vías romanas; pasajes cuanto más arcaicos mejor, y nunca posteriores al siglo XIII. Interesan aquellos que se refieren a vías, especialmente menciones del tipo *strata, calzada*; y también *carrale* o *via*, aunque estas últimas son indicios más débiles a menos que lleven el apelativo *antiqua*²². Por último, se revisa el terreno en busca de tramos pavimentados y otras obras de fábrica, como puentes, para dar una máxima concreción al trazado. Somos conscientes de las dificultades de otorgar un origen romano a un camino sólo por el hecho de estar pavimentado o a un puente por el aspecto general del mismo. De todas formas, consideramos que la conjunción de varios de estos cuatro elementos (condiciones naturales, cartografía del poblamiento, documentación medieval y restos arqueológicos del camino) nos parece suficiente garantía para considerar la existencia de la vía romana, aunque reconocemos la necesidad de futuros estudios arqueológicos específicos, tanto topográficos como de los elementos constructivos, especialmente puentes y tramos pavimentados.

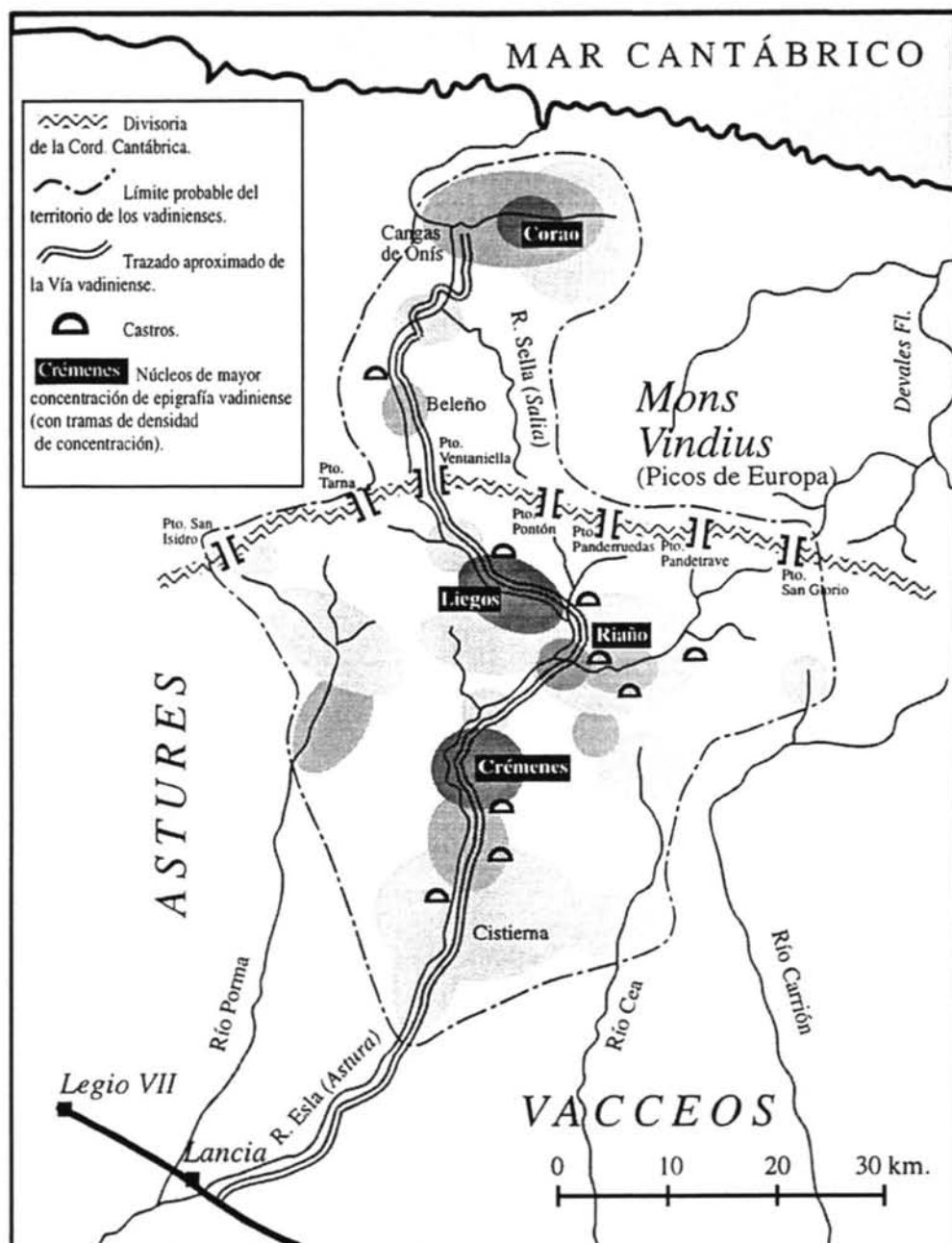
Trazado

El trazado se desarrolla a grandes rasgos de sur a norte entre la vía I del Itinerario de Antonino, en las cercanías de Lancia (Villasabariago, Le-

ón) y Cangas de Onís, donde se junta con la vía transversal²³ que va hasta *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera, Asturias). A grandes rasgos, la vía discurre a lo largo del valle del Esla hasta Riaño, y de aquí por Valdeburón hasta el puerto de Ventaniella, donde cruza la divisoria de la cordillera. Seguidamente desciende por el río Ponga hasta unirse al Sella y de allí a Cangas de Onís (ver mapa 1). Desde luego, el primer tramo, hasta Sorriba, no podemos considerarlo propiamente como vadiniense, pues a pesar de encontrarse dos inscripciones vadinienses en la zona; Villapadierna (IRPLE n° 299)²⁴ y Vega de Monasterio (IRPLE n° 295), más bien debemos considerarlo dentro del territorio de Lancia, ciudad astur. En adelante vamos a denominar a este camino romano como la vía vadiniense, atendiendo a que es eje norte-sur vertebrador del territorio de Vadinia, es enlace del foco norte con el foco sur vadiniense y a la vez entre los principales núcleos de población.

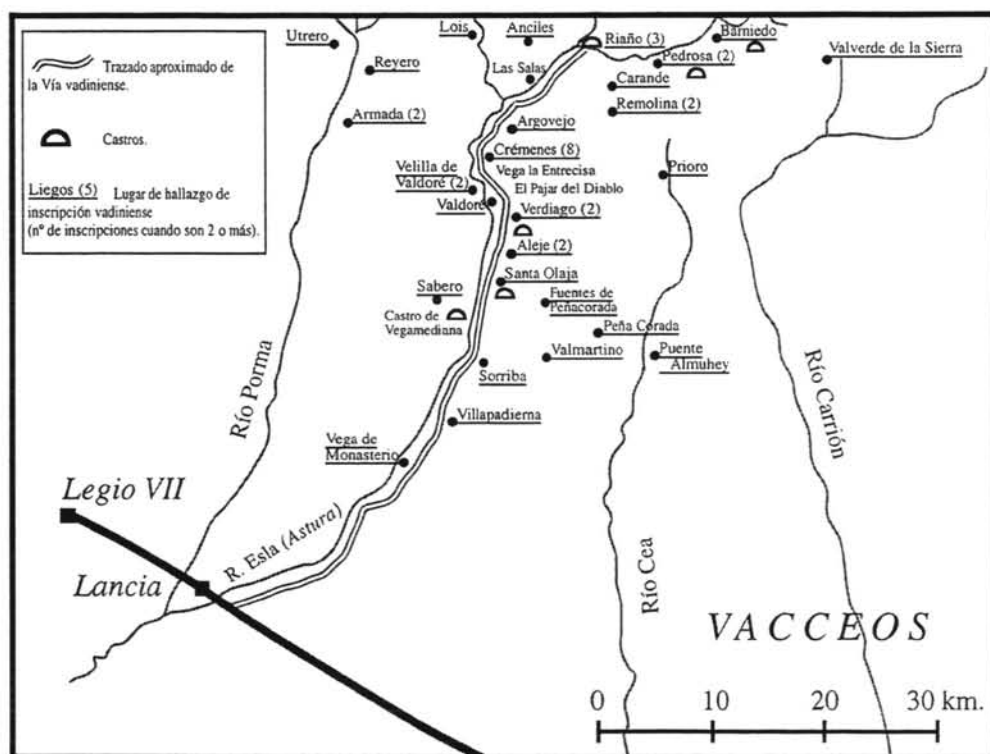
Sector 1º: Sorriba - Riaño (Mapa 2)

Este primer sector de la vía, el más meridional, es el mejor documentado; además de hallarse núcleos de población destacados, conocidos por la concentración epigráfica y por la arqueología, se cuenta con varias referencias medievales interesantes así como algunos tramos pavimentados muy destacados. Antes de llegar a Sorriba, la vía discurre por la vega del Esla, pero este trazado no lo veremos en detalle por quedar fuera del ámbito vadiniense. En cualquier caso, existen otras posibles vías de penetración desde la Meseta hasta el corazón del territorio vadiniense; la del Porma²⁵, la del Cea²⁶, y la del Carrión²⁷, pero todas ellas las consideramos secundarias con respecto a la del Esla, pues además de no seguir un trazado tan directo, presentan mayores dificultades orográficas al tener que superar algún puerto de montaña para acceder a la comarca de Riaño, en el valle del Esla. Futuros estudios deberán aclarar el trazado e importancia de estas vías. Este papel principal en las comunicaciones de los vadinienses se ve avalado por la concentración de los hallazgos epigráficos; del total de 52 inscripciones conocidas hasta el momento; una es de procedencia desconocida, 5 (10%) corresponden al valle del Porma, 3 (6%) al del Cea y 2 (4%) al Carrión. Por el contrario, 41 (78%) se sitúan en el valle del Esla.



Mapa 1. Mapa general del trazado de la vía vadiense

Este primer sector desarrolla su trazado a lo largo de la vega del Esla, que queda como único corredor natural de acceso a la comarca de Riaño, acentuada esta ruta natural por la escarpada orografía de la zona. Es camino de enlace entre importantes núcleos de población; entre Aleje, Verdiago y Valdoré con Crémenes y a su vez con Riaño, tal como propuso hace bastante tiempo, pero sin entrar en detalle, C. Sánchez Albornoz²⁸, que es comúnmente aceptado por los investigadores posteriores²⁹, de los que sólo algunos se han detenido en concretar aspectos del trazado, así, por un lado J. Rodríguez y E. Martino³⁰ destacan los tramos pavimentados entre Cistierna y Riaño. Por otra parte, recientemente algunos investigadores, en especial J. M. Solana y T. Mañanes³¹ han supuesto encontrar la descripción del trazado de la vía vadiniense en el Anónimo de Rávena; a través de la mención de tres localidades: *Equosera*, *Cougion* y *Belisarium* (*Ravenn.* 313, 5-7). La pertenencia de estos tres núcleos urbanos al territorio vadiniense la basan en ciertas relaciones toponímicas sin confirmar. De



Mapa 2. Mapa del sector Sorriba-Riaño

momento, la identificación de este tramo del Anónimo de Rávena queda en hipótesis por comprobar³².

En detalle, la vía entraba desde la llanura bruscamente en territorio montañoso por Sorriba (1 inscripción, *IRPLE* n° 290) y Cistierna. Superada esta población, en el mismo límite sur de la cordillera, en la margen opuesta a Peña Corada, se encuentra el Castro de «Vegamediana», también conocido por «La Cildad» en el término de Sabero, municipio donde se ha recogido otra inscripción vadiniense (*IRPLE* n° 288). Este asentamiento es un imponente recinto en altura sobre el Esla, con destacadas defensas naturales y donde todavía se pueden observar restos de viviendas circulares; no ha sido excavado, pero se tienen noticias de hallazgos romanos en el mismo. Lo cierto es que la vía no entra en el castro, lo costea por bajo siguiendo el río. Cabe suponer cierta importancia dentro de los núcleos de población vadinienses, si tenemos en cuenta el tamaño del castro así como su posición estratégica, por un lado como punto que domina los accesos a la cordillera y por otro como enlace entre la meseta y la montaña. Frente a este asentamiento, por el lugar donde discurre la vía, en Santa Olaja de la Varga, se conoce otra inscripción (*IRPLE* n° 289) y castro menor ocupado en época romana³³.

La vía continúa por la margen izquierda para llegar a un tramo del río que es un importante foco de asentamientos vadinienses; el que engloba los pueblos de Aleje-Verdiago-Valdoré-Velilla de Valdoré. Conocemos un total de siete inscripciones; dos en Aleje (*IRPLE* n° 253, 254); dos en Verdiago (*IRPLE* n° 298 y E. MARTINO *Roma contra...*, p. 74), una en Valdoré (*IRPLE* n° 292) y otras dos en Velilla de Valdoré (*IRPLE* n° 296, 297), población esta última por la que no pasa la vía. Además se tiene constancia de la existencia de un castro con ocupación romana en Verdiago³⁴. Una referencia medieval completa los indicios de camino romano en este tramo; una «*carrera Antiqua*» en el año 958 en Aleje³⁵.

Superado Valdoré, todavía por la margen izquierda, la vía deja la vega y va tomando altura progresivamente para dirigirse a Crémenes. El valle se estrecha considerablemente y el Esla llega a encajonarse; aparecen los primeros restos visibles de calzada en un lugar muy escarpado y rocoso, conocido como «El Pajar del diablo». Somos conscientes de que en muchas ocasiones resulta muy complejo diferenciar los caminos romanos de los medievales³⁶; aunque, por otra parte, muchos caminos medievales, son sólo reutilizaciones, con sus pertinentes reparaciones y remodelacio-

nes, de caminos romanos³⁷; y en zonas apartadas, frecuentemente puertos de montaña y desfiladeros, lugares que no han sufrido transformaciones agrícolas posteriores, es donde se conservan mejor estos tramos pavimentados³⁸; a pesar de que la continua utilización de estos caminos, incluso hasta nuestros días, pueda haber hecho transformar o desaparecer el revestimiento original³⁹. El tramo de «El Pajar del diablo», se conserva en cerca de 500 metros de longitud (Foto 1). Por el lado interno, la calzada va cortando la peña, mientras que por el externo se asienta sobre un destacado muro de contención, un elemento característico de vías romanas en tramos montañosos⁴⁰. Se puede estimar en por lo menos tres metros la



Foto 1. Vista general de la vía en «El Pajar de Diablo». Villayandre, Crémenes

anchura del camino. La vegetación que crece sobre el mismo no oculta el pavimento, y en varios puntos se pueden observar grandes losas de más de 1 m², preferentemente marcando el borde externo de la calzada⁴¹. El final de este tramo continúa directamente en otro con restos de pavimento en el lugar conocido actualmente como «La Vega Entrecisa». El río forma un pronunciado meandro alrededor de un importante espigón rocoso. El camino opta por cortar la peña para evitar el rodeo. El paso, tallado en la roca, tiene una anchura de unos tres metros, aunque ha perdido el revestimiento pétreo. Por el contrario, los tramos de calzada de entrada y salida de este paso, todavía conservan el pavimento visible y en buen estado (foto 2). Volvemos a contemplar grandes losas en el borde, dejando otras de menor tamaño en el interior. Las más grandes, en muchos casos superiores al metro de lado (foto 3). La anchura de la calzada supera siempre los tres metros. Por si los restos conservados fueran poco ilustrativos, tenemos otros indicios que remontan la construcción de este camino a la

época romana. Un documento medieval que recoge una donación de Alfonso III al presbítero Sisnando en 874, menciona en Crémenes un lugar llamado *intercisa*⁴², del que deriva la «Entrecisa» actual. La etimología de este término latino es evidente al observar el corte de la roca en este paso; y es que semejante obra en la roca deja también su impronta en el nombre del lugar. Así lo podemos constatar mediante algunos paralelismos en otros lugares de Imperio romano. En Italia, en Umbria, en la Vía Flaminia los itinerarios mencionan *Intercisa*⁴³, un lugar que ha recibido ese nombre por la misma causa, e incluso se conoce otra forma para referirse al mismo; «*vulgariter Pertussa petra vocitatur*» (Epit. de Caesaribus IX, 10). Más cercano, en Hispania, la *mansio Pertusa* (It. Ant. 391, 4) en la vía *Tarraco-Osca*, que ha conservado el nombre hasta nuestros días; se refiere también al corte de la roca para el paso del camino, obra que todavía podemos observar en esta localidad oscense.

El paso de «la Vega Entrecisa» abre el acceso a la vega de Crémenes; desciende la calzada hasta dicha población a través de Villayandre. El valle se abre sensiblemente en esta zona. Hasta el momento, Crémenes es el



Foto 2. Vista del pavimento a la salida del corte en la roca de «La Vega entrecisa». Villayandre, Crémenes



Foto 3. Detalle de las losas de la vía en el tramo de «La Vega Entrecisa». Villayandre, Crémenes

lugar de mayor concentración de inscripciones de época romana, hasta diez ejemplares. Se conocen ocho epígrafes vadinienses (IRPLE n° 263-270), a los que hay que añadir, otros dos nada despreciables epígrafes romanos actualmente desaparecidos; un ara a Júpiter Optimo Máximo (IRPLE n° 29) y una estela funeraria de un veterano de la XX Legión (IRPLE n° 252). Sin duda Crémenes tuvo que ser un núcleo de población importante entre los vadinienses.

La vía continuaba probablemente por la margen izquierda hasta las cercanías de Las Salas, lugar donde aparecen de nuevo algunos tramos empedrados. El tramo de río entre Crémenes y Riaño no ha depurado ningún hallazgo epigráfico en la propia vega del Esla, pero sí en los valles laterales, como en Lois (IRPLE n° 277) y Anciles (IRPLE n° 255) por la margen derecha, o en Argovejo (IRPLE n° 256) y Remolina (IRPLE n° 282, 283) por la izquierda. Por otra parte, el deficiente conocimiento de la arqueología y la anegación de la vega por el Pantano de Riaño, que tiene su dique de contención en Las Salas, hace que sólo podamos presentar los tramos pavimentados de Las Salas para ilustrar esta zona de la vía.

En Las Salas se conservan dos tramos empedrados; el primero, según subimos, se encuentra en el lugar conocido como «El Escobio de Remanganes», en la margen izquierda. La calzada se hace visible en unos 150 metros de largo y con una anchura siempre superior a los tres metros. Los puntos mejor conservados son aquellos en los que va cortando la roca por el lado interno, observando también, las losas que forman el bordillo exterior (foto 4). El revestimiento central se ha perdido en muchos puntos. En este tramo destaca un paso en la roca en el que se observan las huellas dejadas en la peña por las rodaduras de los carros durante tantos siglos de utilización.



Foto 4. Detalle de la pavimentación en «El Escobio de Remanganes». Las Salas

El segundo tramo, también en la margen izquierda, se encuentra en el lugar de «San Roque»⁴⁴. Un tramo largo, superior a los quinientos metros de longitud, aunque no todo él en el mismo estado de conservación. Se pueden observar varios pasos cortados en la roca. La anchura de la calzada nunca es inferior a tres metros, llegando incluso a los 3,75. Volvemos a encontrar las losas más grandes formando el bordillo exterior, algunas de ellas de más de 70 cm de largo (foto 5). Se han realizado prospecciones arqueológicas durante el año 1997 en este tramo de calzada⁴⁵.

A la salida de Las Salas, ya en las cercanías del muro de contención del pantano, se vuelve a perder la calzada. No vamos a entrar en la descripción de este último segmento de vía, hasta llegar a Riaño, por encontrarse anegado.

Sector 2º: Riaño - Puerto de Ventaniella (Mapa 3)

Una vez superado el encajonamiento del río en el primer sector, la vega del Esla se abre considerablemente en Riaño. La confluencia en el mismo

pueblo de los dos ríos que forman el Esla contribuye a esta amplitud. Desde oriente llega el río Yuso y desde el norte el Suso, denominado así en Riaño, pero que normalmente se viene considerando como el propio Esla.

La documentación que manejamos para este sector se reduce considerablemente; no conocemos ninguna referencia medieval ni hemos conseguido observar ningún resto de camino pavimentado o de muros de contención, pues probablemente estén ocultos o destruidos. El intenso trabajo agrícola en toda la zona ha contribuido sin duda a este extremo. No entraremos pues en una descripción detallada del trazado, nos limitaremos a dar las líneas generales del mismo atendiendo a las necesidades de comunicación entre los principales núcleos vadinienses y a las consideraciones estratégicas de comunicaciones regionales.

En primer lugar debemos centrarnos en Riaño. Su estratégica ubicación es evidente. Hasta el momento se conocen tres inscripciones vadinienses en el mismo Riaño (IRPLE n° 285-287) y el castro «Encima la Cueva», separado por foso del castillo medieval⁴⁶.

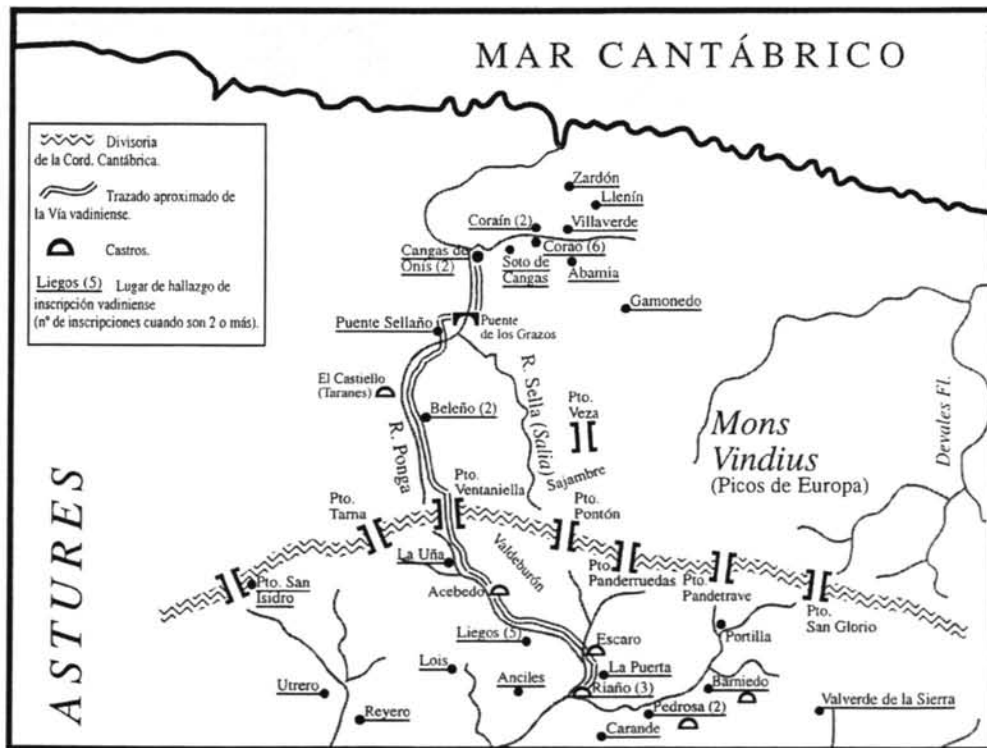
Riaño es nudo de comunicaciones regional⁴⁷. Hacia oriente, siguiendo el río Yuso, parte un ramal importante⁴⁸ que a grandes rasgos discurre



Foto 5. Paso de la vía en «San Roque». Las Salas

por Pedrosa del Rey, lugar donde se conocen dos inscripciones (*IRPLE* n° 278 e *Hispania Epigraphica* n° 2, 1990, p. 135) y castro; atraviesa por Barniedo de la Reina, con una lápida (*IRPLE* n° 259) y castro⁴⁹. Desde esta última localidad, a través de Portilla de la Reina se alcanza el puerto de San Glorio, en la divisoria, y el camino se adentra en la Liébana para llegar hasta Potes, de manera que une el solar vadiniense con el corazón de la Cantabria romana y la costa.

A nosotros nos interesa más el ramal norte, pues éste además de llevarnos por una variante hasta territorio astur, es el camino para enlazar con el grupo norte vadiniense. La vía sale de Riaño por el vecino pueblo de La Puerta, con otra inscripción vadiniense (*IRPLE* n° 280) y llega hasta Escaro, con su formidable castro «Las Coronas»⁵⁰, encima de Puente Torteros, en la confluencia del Esla con el Ocza, donde se abre el valle de Valdeburón. El castro de Escaro ocupa un lugar estratégico al controlar la entrada a Valdeburón y al valle que lleva al puerto de Pontón.



Mapa 3. Mapa de los sectores Riaño-Puerto de Ventaniella y Pto. Ventaniella-Cangas de Onís

El amplio valle de Valdeburón es de capital importancia, pues se dominan los accesos directos para todos los pasos de montaña que conectan con las dos cabeceras de la cuenca del Sella, es decir, el propio alto Sella y el alto Ponga. A la vez, encontramos una importante concentración de lápidas y de castros romanizados de importancia. Sin poder precisar el trazado de la vía, ésta seguramente avanza a través de Burón hasta Liegos, un importante núcleo vadiniense donde se conocen cinco epígrafes (*IR-PLA* n° 272-276), y de allí a La Uña, donde recientemente se dio a conocer otra inscripción⁵¹. Entre estas dos localidades se halla el imponente castro de «La Corona» de Acebedo, del que se observan restos de muro y foso, aunque no se ha practicado ningún sondeo arqueológico que permita concretar los momentos de ocupación⁵². Desde La Uña se accede directamente por el río de Riosol al puerto de Tarna y de allí se baja por el Nalón hacia el corazón del territorio astur transmontano⁵³, lo que por sí sólo justifica la existencia de vía romana por Valdeburón.

En cuanto a los pasos de montaña para enlazar con el grupo norte vadiniense, hay varias posibilidades, desde oriente tenemos los puertos de Pontón, Zarambral, Valdemagán, Fonfría y Ventaniella, aunque en la práctica se reducen a dos; el Puerto de Pontón y el Puerto de Ventaniella. El de La Fonfría, a pesar de tener camino, permanece en un claro segundo plano debido a su altura, 1.648 metros, y a las difíciles condiciones orográficas de las zonas que atraviesa; algo parecido ocurre con los otros pasos, que no han llegado a ser utilizados más que por pastores. De aquellos dos puertos veamos cuál fue el principal paso en las comunicaciones vadinienses.

El ramal del Puerto de Pontón sale en Puente Torteros y asciende suavemente a través de Vegacerneja, por el valle del Ocza, y de su afluente el Tuerto hasta el Puerto Pontón, en la divisoria. Aunque esta ruta es más directa y el puerto de Pontón es el paso de menos altura, 1.280 metros, una vez en la vertiente norte, tras atravesar el pequeño valle de Sajambre, el río Sella se encajona por el desfiladero de Los Beyos, dificultando seriamente las comunicaciones; de hecho, el desfiladero apenas fue practicable hasta la construcción de la carretera actual a fines del siglo pasado. Hasta entonces, la alternativa era el Puerto de Veza, 1.495 metros, siguiendo un camino conocido como la «Senda del Arcediano»⁵⁴, este camino, además de ser apto sólo para caballerías, es de recorrido difícil por los fuertes desniveles. Por otro lado, no conocemos ninguna inscripción, ni castro destacable en todo el tramo entre Puente Torteros-Puerto de Pon-

tón-Valle del Sella hasta Santillán. Pero por otra parte, hay testimonios medievales en favor de la importancia de esta ruta. Así, se nombra una *carrera maiore*⁵⁵ en Sajambre, y se denomina *via Saliamica*⁵⁶ a la ruta que lleva a este valle. En el Puerto de Pontón existe ermita y alberguería, por lo menos desde comienzos del siglo XII, protegida y auspiciada por el Rey, para dar cobijo a los viajeros⁵⁷; lo que demuestra el tránsito fluido por el puerto y el interés del poder central por mantener abierta esta ruta.

Veamos ahora la alternativa de Ventaniella. Una vez rebasada la población de La Uña, la vía se bifurca en dos ramales; el ramal occidental, que ya hemos visto, se dirige hacia el puerto de Tarna. El otro ramal sale en dirección norte, hacia el puerto de Ventaniella. La vía discurre a través de las praderías de Valdosín, ascendiendo suavemente hasta Ventaniella, 1.420 metros, para cruzar la cordillera por un camino carretero. En la vertiente norte, el camino desciende hasta la ermita y alberguería, en las praderías de Ventaniella. Desde allí, sin fuertes desniveles discurre por el valle del Ponga hasta el núcleo norte vadiniense. La importancia de este camino en época romana ya fue destacada por J. M. Canal Sánchez-Pagín⁵⁸, que menciona la existencia de algunos tramos «enlosados» (que nosotros no hemos visto) y por E. Martino⁵⁹. Tenemos otro indicio que apoya la importancia de este camino, aunque esta vez en época medieval. En la entrada a las praderías de Valdosín, sobre el arroyo homónimo, se levanta un pico rocoso conocido como «Peña del Castiello». Prospecciones arqueológicas llevadas a cabo en el mismo han dado como resultado la existencia de restos de una torre medieval. Para su descubridor, que conocía otros casos similares, esta torre tenía como función el control fiscal y la vigilancia del camino de Ventaniella. La falta de referencias documentales u otros restos arqueológicos no permite concretar sus momentos de ocupación⁶⁰.

Nuestra propuesta se inclina por considerar el Puerto de Ventaniella como la ruta más utilizada en las comunicaciones entre los grupos norte y sur. Esta propuesta se apoya en varios aspectos; por una parte es muy importante la existencia de camino carretero así como de buenas condiciones topográficas. Por otra parte, nos parece muy significativo, en contraposición de que se hayan encontrado varias inscripciones y castros vadinienses tanto en Valdeburón como en el valle del Ponga. De todas formas, creemos que el camino del Puerto de Pontón-«senda del Arcediano» también fue utilizado en época romana, sobre todo si tenemos en cuenta que la homogeneidad de los caracteres de las lápidas vadinienses de los

dos focos suponen un contacto fluido a través de la cordillera. Un enlace que, durante la estación del buen tiempo no tenía por qué limitarse a la ruta de Ventaniella.

Sector 3º: Puerto de Ventaniella - Cangas de Onís (Mapa 3)

La documentación que tenemos para este último sector de la vía es muy escasa. Por ello, sólo presentamos el trazado a grandes rasgos. Este se desarrolla desde el Puerto de Ventaniella a través del valle del Ponga hasta confluir con el Sella, siguiendo este último río hasta llegar a Cangas de Onís.

La vía desciende desde la alberguería y ermita de Ventaniella, lugar donde se encuentran las fuentes del Ponga. No conocemos documentación medieval referente a esta alberguería, pero es de suponer, por similitud con la del Puerto de Pontón, que la existencia de la alberguería, con sus probables privilegios, refleje unas comunicaciones fluidas en época medieval a través de este paso. El camino continúa paralelo al curso del río probablemente por la margen derecha hasta Sobrefoz. A partir de esta localidad es difícil concretar el trazado. Destacamos el paso probable de la vía por San Juan de Beleño, localidad en la que se hallaron dos inscripciones vadinienses (*ERA* n° 40-41). Continuaría por el mismo valle, con un recorrido que no podemos determinar pero que pasa por las cercanías del castro de «El Castiello», el único conocido hasta el momento en toda la zona⁶¹. Dicho yacimiento se sitúa en la confluencia del río Taranes, afluente por la izquierda del Ponga, en un punto estratégico que domina un importante sector del valle del Ponga así como el acceso al valle de Taranes. El castro se encuentra encima del antiguo Balneario de Mestas, sobre el extremo de un espolón rocoso que está cortado a pico sobre el río Ponga. Las prospecciones han puesto de manifiesto un recinto semicónico, defendido por un foso en el istmo del espolón. Se observaron restos de construcciones derruidas. No ha sido excavado y las prospecciones no permitieron establecer los momentos de ocupación⁶².

Por último, la vía discurre a través del camino natural abierto por el río hasta Puente Sellaño, en el curso bajo del Ponga, lugar en el que tenemos la noticia de un fragmento de lápida actualmente desaparecido (*ERA* n° 42); y desde allí hasta Santillán, localidad en la que el Ponga confluye con el Sella.

Poco antes de la confluencia se hace visible de nuevo un tramo de camino con destacados muros de contención que discurre por la margen izquierda del Ponga. Se puede observar dicho tramo en unos 500 metros en los que se aprecia claramente el muro de contención (foto 6). El revestimiento pétreo se ha perdido, pero podemos establecer la anchura del camino en unos 3,5 metros. Este tramo visible termina en el Puente de Los Grazos, donde la vía pasa a la margen derecha del Sella (foto 7 y dibujo 1). No conocemos ningún estudio pormenorizado de este puente, únicamente la escueta frase «pudiera ser romano» de C. Fernández Casado⁶³. Se aprecian varias obras de reconstrucción y reparación en el mismo, algo normal si tenemos en cuenta su utilización continuada durante tantos siglos.

No es la primera vez que se hace notar la necesidad de estudios arqueológicos detallados de la mayoría de los puentes que salpican la Hispania romana, sobre todo de aquellos de menor importancia; pues es la única forma de definir claramente su filiación⁶⁴. De todas formas, no es descabellado considerar al puente de Los Grazos cuanto menos como de origen romano⁶⁵. Recientemente, años 1996-1997, ha sido saneado, eliminando la vegetación adosada y a la vez realizando obras de restauración y reconstrucción, principalmente la piedra de los pretilos y la pavimentación.

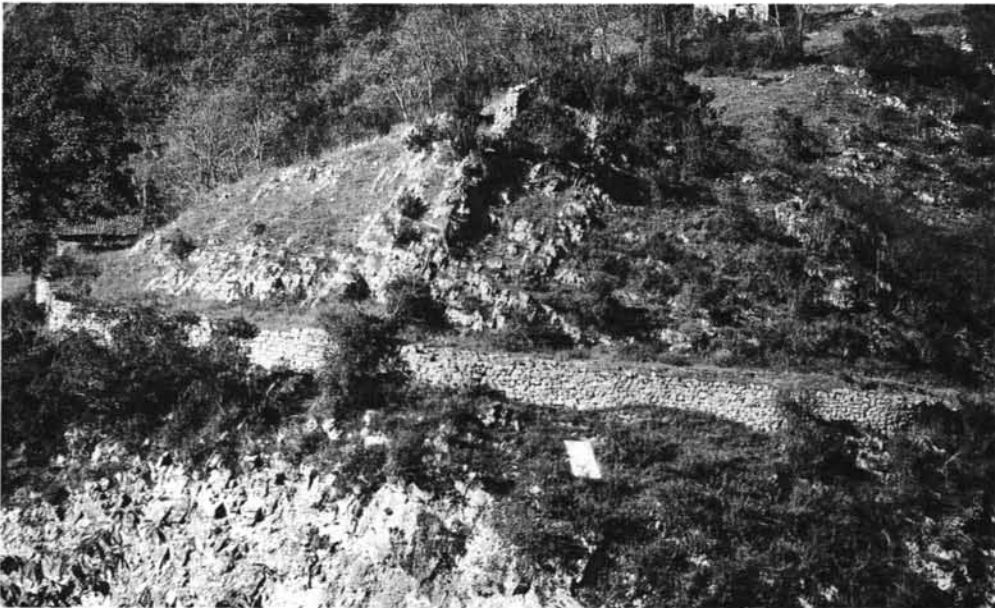


Foto 6. Muro de contención en el tramo de vía próximo al Puente de Los Grazos. Santillán, Amieva



Foto 7. Vista del Puente de Los Grazos desde aguas abajo. Santillán, Amieva

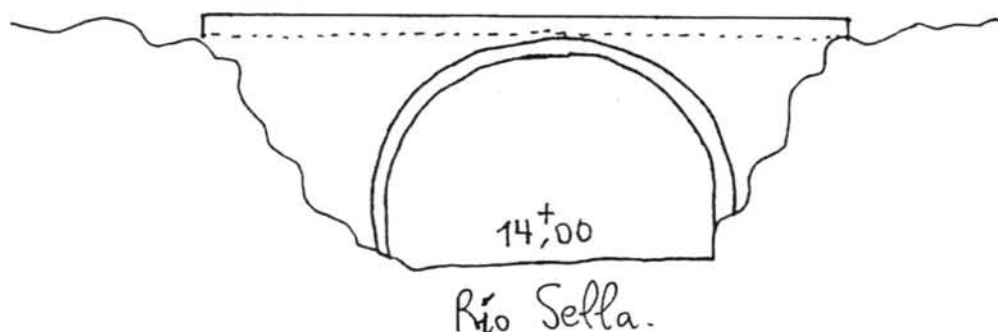


Lámina 1. Gráfico del Puente de Los Grazos visto desde aguas arriba.
Según C. FERNANDEZ CASADO

El sector septentrional de la vía vadiniense termina en Cangas de Onís, concretamente al empalmar con la vía transversal E-O Picos de Europa-Lucus Asturum.

En **conclusión**, hemos dado a conocer las líneas básicas del trazado de una vía romana secundaria de montaña que atravesaba el territorio de los cántabros vadinienses. Ante la falta de fuentes tradicionales para el es-

tudio de vías romanas, esto es, miliarios o referencias en los Itinerarios, nos hemos visto obligados a aplicar una metodología en la que se tengan en cuenta otros indicios. Una metodología que ha sido ensayada con éxito por varios investigadores en otras zonas de la Península. Así, la conjunción de varios de los siguientes cuatro elementos: condiciones naturales de la región, cartografía del poblamiento, documentación medieval y restos arqueológicos del camino, nos parece suficiente para definir la existencia de la vía y su trazado a grandes rasgos.

La vía romana que presentamos desarrolla su trazado a través de una región montañosa de la cordillera cantábrica en un eje sur-norte muy marcado por la disposición de la red hidrográfica. Para su descripción, hemos dividido el trazado en tres sectores. El primero, entre Sorriba y Riaño, es el mejor conocido; su trazado se define claramente por el corredor natural que supone el río Esla para adentrarse al interior de la montaña. Trazado que se ve confirmado por algunas referencias en documentos medievales, la importante densidad epigráfica en los márgenes del río, especialmente el sector Aleje-Crémenes y la existencia de varios castros ocupados en época romana. Incluso, en algunos puntos, se puede concretar el trazado topográfico del camino por la conservación de varios tramos pavimentados; de los cuales están por hacer estudios arqueológicos específicos que permitan establecer su estructura constructiva y su cronología, por citar sólo algunos aspectos⁶⁶.

En cuanto al segundo y tercer sector, la documentación que manejamos es sensiblemente inferior. No conocemos referencias medievales y el único resto arqueológico que presentamos es el puente de Los Grazos y el tramo viario inmediato. De todas formas, la existencia de puntos de concentración epigráfica y de castros en la zona de Valdeburón (en el alto Esla) apunta las líneas generales del trazado de la vía en este sector hacia el Puerto de Ventaniella, que por otra parte es el paso que reúne mejores condiciones topográficas para el cruce de la cordillera. Ya en el tercer sector, en la vertiente norte, el río Ponga, con su orientación norte-noreste actúa como corredor natural. En este mismo valle se conoce algún castro e inscripciones. Además, el camino que cruza el río Sella a través del puente de Los Grazos viene desde el valle del Ponga y conecta así con las tierras bajas de Cangas de Onís-Corao, comarca donde se sitúa el foco norte del poblamiento vadiniense.

No cabe duda de que la vía vadiniense es un camino secundario dentro del esquema de las comunicaciones del *conventus cluniensis*. Pero resul-

ta de interés fundamental para las comunicaciones regionales, como eje sur-norte vertebrador del territorio perteneciente a la circunscripción administrativa de la *civitas Vadiniensis*. Esto es así por dos motivos fundamentales; por un lado conecta los principales núcleos de población vadinienses, a lo largo de los valles del Esla, Ponga y Sella. Por otra parte, se pone de manifiesto la preeminencia de la ruta por el puerto de Ventaniella entre las diversas opciones de paso de la cordillera. En este sentido, esta ruta parece ser el eje de expansión territorial de este pueblo desde la comarca de Riaño hacia la vertiente norte de la Cordillera, tal como parece indicar la datación más tardía de las inscripciones del grupo norte⁶⁷. Por estos motivos hemos propuesto la denominación de vía vadiniense a esta ruta.

Para los planteamientos de la administración central romana es una vía de clara importancia en la movilización de tropas, pues enlaza la vía I del Itinerario de Antonino con el corazón del territorio vadiniense, y desde allí, se domina el acceso a los pasos de montaña de un amplio sector de la cordillera, el que se sitúa en torno a los Picos de Europa; sector de vital importancia para la estrategia militar de la pacificación, tal como hemos aludido en otro lugar⁶⁸. Entre estos puertos de montaña, citados de oriente a occidente, destacan tres: el de San Glorio, que conecta con La Liébana y el interior de la Cantabria transmontana; el de Ventaniella hacia el grupo norte vadiniense y el de Tarna, que a través de la vía del valle del Nalón se adentra en la Asturias transmontana y llega hasta *Lucus Asturum*.

Notas

- (*) Desde aquí queremos expresar nuestro agradecimiento especial al Dr. Eutimio Martino por sus sugerencias e indicaciones al presente trabajo, quien además nos acompañó en la inspección ocular del terreno y es autor de las fotografías. También agradecemos al Prof. Dr. Julio Mangas la lectura del manuscrito y sugerencias al mismo.
- (1) Estudios de conjunto más interesantes; C. GARCIA MERINO: *Población y poblamiento en Hispania Romana. El Conventus Cluniensis*. Valladolid, 1975. M. VIGIL: «Los vadinienses», *Lancia*, I, 1983, pp. 109-117; M^a C. GONZALEZ y J. SANTOS: «La epigrafía del Conventus Cluniense. I Las estelas vadinienses», *MHA*, VI, 1984, pp. 85-111. J. MANGAS y J. VIDAL: «Organización social y política de los vadinienses a la luz de una nueva inscripción», en A.A.V.V. *El solar vascón en la Antigüedad*. Vitoria, 1989, pp. 130-134; J. LIZ GUIRAL: «Epigrafía y Arqueología Vadinienses», *Arqueoleón*, León, 1996, pp. 83-90; F. DIEGO SANTOS: *Inscripciones romanas de la provincia de León*. León, 1986, n^o 253-300; del mismo autor *Epigrafía romana de Asturias*, 2^a ed. Oviedo, 1985, pp. 131-170 y 184-188; J. M. IGLESIAS GIL: *Epigrafía cántabra*. Santander, 1976; y J. GONZALEZ ECHEGARAY: *Los cántabros*, 3^a ed., Santander, 1993. M^a C. GONZALEZ RODRIGUEZ: *Los astures y cántabros vadinienses*. Vitoria, 1997, especialmente pp. 96-130.
- (2) En líneas generales la Cantabria romana abarcaba las actuales provincias de Cantabria, zonas montañosas del norte de Palencia, noroeste de Burgos y del noroeste de León, así como todo el oriente de Asturias a partir del río Sella. Para concretar estos límites J. GONZALEZ ECHEGARAY: *Los cántabros*, 3^a ed., Santander, 1993, pp. 18-20.
- (3) Vid. *T.I.R.* hoja K-30. Madrid, 1993; mapa IXb y IXc. Los estudios más recientes, en los que además se incluye bibliografía; J. GONZALEZ ECHEGARAY: *Los cántabros*, 3^a ed., 1993, pp. 91-92; J. M. IGLESIAS GIL y J. A. MUÑIZ CASTRO: *Las comunicaciones en la Cantabria romana*. Santander, 1992, pp. 27-31 para la bibliografía y pp. 97-184 para la descripción de las vías; y J. M. SOLANA SAINZ: *Los cántabros y la ciudad de Iuliobriga*. Santander, 1981, pp. 214-220.
- (4) Sobre las Placas del Itinerario de Barro, F. DIEGO SANTOS: *Inscripciones romanas de la Provincia de León*. León, 1985, n^o 328.
- (5) J. M. IGLESIAS GIL y J. A. MUÑIZ CASTRO: *Op. cit.*, p. 126.

- (6) T.I.R. hoja K-30, mapa VIIb. Para la bibliografía de la misma J. GONZALEZ ECHEGARAY: *Op. cit.*, pp. 91-92, notas 57-61.
- (7) J. GONZALEZ ECHEGARAY: *Op. cit.*, p. 91.
- (8) J. GONZALEZ DE RIANCHO MAZO: *La vía romana del puerto del Escudo*. Santander, 1986.
- (9) J. M. IGLESIAS GIL y J. A. MUÑIZ CASTRO: *Op. cit.*, pp. 141-144.
- (10) Así J. M. SOLANA SAINZ: *Los cántabros y la ciudad de Iuliobriga*, pp. 210-236, donde presenta una relación de vías romanas por todo el territorio cántabro, pero para las secundarias no entra en una descripción y estudio sistemático.
- (11) Los límites del territorio astur en época romana coinciden plenamente con el *Conventus Asturum*. Vid. T.I.R. hoja K-30, voz *Conventus Asturum*.
- (12) C. FERNANDEZ OCHOA: *Asturias en época romana*. Madrid, 1982, en el capítulo «Las vías de comunicación», pp. 29-59.
- (13) Las mansiones son *Asturica, Balsata, Interamnium, Memoriana, Luco Asturum, Passicin, Amneni, Lugisonis, Ponte Abei, Lucus Augusti* (*Ravenn.* 320, 12 - 321, 3).
- (14) T.I.R. hoja K-30, mapa XIIb y XIIc. De todas formas, la misma autora resalta que este trazado no está todavía resuelto del todo. C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, pp. 32-33.
- (15) Según C. FERNANDEZ OCHOA, autores importantes han sido C. Sánchez Albornoz y J. Uría Rúa para la vía de La Mesa, *op. cit.*, p. 37 y J. M. González para la vía de La Carisa, *ibidem*, p. 50.
- (16) C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, pp. 41-58. Recogido también por N. SANTOS: *La romanización de Asturias*. Madrid, 1991, pp. 264-266 y por J. A. GUTIERREZ GONZALEZ: *Poblamiento antiguo y medieval en la montaña central leonesa*. León, 1985, pp. 241-243.
- (17) C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, p. 54.
- (18) Un punto en el que se ponen de acuerdo muchos investigadores; así C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, p. 29; J. M. IGLESIAS GIL y J. A. MUÑIZ CASTRO: *Op. cit.*, p. 98; J. A. ABASOLO: «El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico». *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza, 1990, p. 10 y en el mismo Simposio A. BELTRAN: «La red viaria en la Hispania romana», p. 45.

-
- (19) J. A. ABASOLO: «El conocimiento de las vías romanas...», p. 10, donde recoge también bibliografía sobre esta nueva línea metodológica.
- (20) Recientemente ha vuelto a destacar el escaso conocimiento de la arqueología de este pueblo J. LIZ GUIRAL: «Arqueología y epigrafía vadinienses», *Arqueoleón*, León, 1996, p. 86.
- (21) No es extraño en el norte hispano la existencia de comunidades que no poseyeron la organización ciudadana bajo dominación romana; así, son muy conocidos algunos *fora* entre galaicos y astures. Sin que podamos considerar a los vadinienses como *forum*, su organización sería más parecida a éstos que a la urbana; tal como parece ser también entre los *luggones* transmontanos y los *orgenomesci* cántabros. La utilización generalizada del modelo de ciudad parece obedecer a un interés por tener el control del censo, de la recaudación de impuestos y de las prestaciones militares en estas comunidades escasamente romanizadas. Expuesto recientemente por J. MANGAS: *Aldea y ciudad en la antigüedad hispana*. Madrid, 1996, pp. 52-54.
- (22) En las dos últimas décadas, casi todos los investigadores han acudido a los cartularios medievales. Así lo expone J. A. ABASOLO: *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos, 1975, p. 25 y C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, pp. 34-37.
- (23) C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, p. 54, donde menciona la existencia de una vía este-oeste por el interior de Asturias desde los Picos de Europa, atravesando Corao y Cangas de Onís, en territorio vadiniense, para finalizar en *Lucus Asturum*.
- (24) En adelante IRPLE = *Inscripciones romanas de la provincia de León* y ERA = *Epigrafía romana de Asturias*.
- (25) J. A. GUTIERREZ: *Poblamiento antiguo...*, p. 243.
- (26) J. RODRIGUEZ: «Las vías militares romanas en la actual provincia de León», *Legio VII Gemina León*, 1970, p. 437.
- (27) C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, p. 54.
- (28) C. SANCHEZ ALBORNOZ: *Orígenes de la nación española*. I, 1972, pp. 34-36.
- (29) J. RODRIGUEZ: *Op. cit.*, p. 437; E. MARTINO: *Roma contra cántabros y astures*. Santander, 1982 (2ª ed. 1995, León), p. 74; J. A. GUTIERREZ: *Poblamiento antiguo...*, p. 243; N. SANTOS: *Op. cit.*, p. 264; M. A. RABANAL: *Vías romanas de la provincia de León*. León, 1988, p. 33.

- (30) J. RODRIGUEZ: *Op. cit.*, p. 437; E. MARTINO: *Op. cit.*, p. 74.
- (31) J. M. SOLANA SAINZ: *Op. cit.*, p. 229 y T. MAÑANES y J. M. SOLANA: *Ciudades y vías en la cuenca del Duero*. Valladolid, 1985, pp. 94-96 y 99.
- (32) Estos tres núcleos urbanos mencionados en el Anónimo de Rávena son desconocidos en el Itinerario Antonino. La reducción geográfica de los mismos es muy dificultosa. J. M. ROLDAN: *Itineraria Hispana*. Salamanca, 1975, p. 128.
- (33) Los castros de Vegamediana y de Santa Olaja recogidos por J. A. GUTIERREZ: «Desde la prehistoria hasta la Edad Moderna», *Riaño vive*, León, 1987, p. 34.
- (34) J. A. GUTIERREZ: «Desde la prehistoria...», p. 34.
- (35) J. M. MINGUEZ: Colección diplomática del Monasterio de Sahagún (siglos IX y X), tomo I. León, 1976, doc. 161. También en Aleje un testimonio menor, una *vía* en el año 959, doc. 163.
- (36) A. BELTRAN: *Op. cit.*, p. 49.
- (37) Es sobradamente conocida la persistencia de las vías de comunicación trazadas en época romana durante el Medievo e incluso la Edad Moderna, así lo exponen, entre otros, A. BELTRAN: *Op. cit.*, p. 47 para la Península, y C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, pp. 34 y 37 para el caso concreto de la cordillera cantábrica entre Asturias y León.
- (38) J. M. IGLESIAS y J. A. MUÑIZ CASTRO: *Op. cit.*, p. 193.
- (39) M. A. MAGALLON: *La red viaria romana de Aragón*. Zaragoza, 1987, p. 38.
- (40) Así lo destaca para los caminos romanos de los Pirineos M. A. MAGALLON: *Op. cit.*, p. 125.
- (41) Este enlosado formado por grandes piedras marcando los bordes y relleno de piedra de menor tamaño se adecúa al tipo romano, en contraposición con el empedrado medieval en forma de espina de pescado, así lo destaca J. A. ABASOLO: *Comunicaciones...*, p. 20.
- (42) A. C. FLORIANO: *Diplomática Astur*, II. Oviedo, 1949, doc. 107.
- (43) Todo ello recogido en la voz *Intercisa*, *RE Pauly-Wissowa* IX, col. 1608, Stuttgart, 1916.
- (44) Tramo dado a conocer por E. MARTINO: *Roma contra...*, p. 74.

- (45) Noticia proporcionada por su autora M^o L. GONZALEZ FERNANDEZ: *Miliario extravagante*, n^o 62, sept. 1997, p. 33.
- (46) J. A. GUTIERREZ: «Desde la Prehistoria...», p. 32.
- (47) Así se pone de manifiesto al hacer salir de esta población varios ramales, hacia los puertos de San Glorio y Tarna J. RODRIGUEZ: *Op. cit.*, p. 437 y J. A. GUTIERREZ: *Poblamiento antiguo...*, p. 243; hacia los Puertos de San Glorio y de Pontón. N. SANTOS: *Op. cit.*, p. 264; y hasta tres ramales; San Glorio, Pontón y Tarna para M. A. RABANAL: *Op. cit.*, p. 33.
- (48) Ramal del que se dio noticia ya en los años 20 por el montañero J. DELGADO UBEDA: «Comentario a la obra *Monographie des Picos de Europa* del Conde Saint-Saud, París, 1992», *Peñalara X*, 1923, n^o 110, pp. 34-36.
- (49) Los dos castros en J. A. GUTIERREZ: «Desde la Prehistoria...», p. 32.
- (50) J. A. GUTIERREZ: «Desde la Prehistoria...», p. 32.
- (51) Primera noticia y lectura de la inscripción presentada por J. A. GUTIERREZ: «Desde la Prehistoria...», p. 37.
- (52) T. MAÑANES y R. BOHIGAS: «Hallazgos arqueológicos en la zona vadiniense leonesa», *Tierras de León*, 36-37, 1979, pp. 73-74.
- (53) C. FERNANDEZ OCHA: *Op. cit.*, p. 53.
- (54) Recibe este nombre por Don Pedro Díaz de Oseja, natural de Sajambre, y que fue Arcediano de Villaviciosa, Asturias. En su testamento, de 1665, dota un fondo anual «*para siempre xamás*» para las reparaciones y mantenimiento del camino que por el Puerto de Veza unía Sajambre y Castilla con Asturias. Doc. en el Archivo de la Catedral de Oviedo, *Colegio de San José*. E. MARTINO: *La Montaña de Valdeburón*. Madrid, 1980, pp. 116 y 259-261.
- (55) En fecha tan temprana como 997 se testimonia ya camino carretero en Sajambre; E. MARTINO: *La montaña...*, pp. 26 y 204-5.
- (56) En un documento del año 973 se menciona una *vía saliamica* en la zona del río Tuer-to, en las cercanías del Puerto de Pontón. J. M. MINGUEZ: *Colección diplomática...*, pp. 324-325.
- (57) La primera referencia a la alberguería de Pontón se remonta a 1129, en que Alfonso VII pone bajo su protección y otorga privilegios fiscales a la familia encargada del

- mantenimiento del mismo. E. MARTINO: *La montaña...*, pp. 36 y 208. El privilegio es renovado periódicamente por lo menos hasta tiempos de Felipe II, en 1562. Se conservan los documentos de los años 1263, 1293, 1307, 1342, 1431 y 1513. E. MARTINO: *La montaña...*, p. 82.
- (58) J. M. CANAL SANCHEZ-PAGIN: «Un camino antiguo de montaña; de Valdeburón a Ponga», *Torrecedredo Dic.* 1976, pp. 180-2.
- (59) E. MARTINO: *La montaña...*, p. 18.
- (60) J. A. GUTIERREZ: *Fortificaciones y feudalismo en el origen y formación del reino leonés (siglos IX-XIII)*. Valladolid, 1995. Para la torre de «Peña del Castiello» de La Uña, pp. 303-4. Sobre la función de estas torres-puestos de control y vigilancia de vías pp. 69-73. Otro ejemplo de torre en la cercanía de un puerto lo tenemos en el «Castiello» de Portilla de la Reina en el acceso a San Glorio, pp. 275-6.
- (61) El oriente de Asturias, la zona ocupada por los cántabros en la antigüedad, es la región donde se han localizado menos castros. En el importante catálogo de castros asturianos realizado por el Dr. González y Fernández-Vallés, de los más de 250 localizados, sólo 3 se ubican en la zona cántabra, uno de ellos, como hemos visto, en el concejo de Ponga, y los otros dos en los concejos de Cangas de Onís y Cabrales. J. M. GONZALEZ Y FERNANDEZ-VALLES: *Historia de Asturias*. Ayalga, Ed. Tomo II. *Asturias Protohistórica*. Salinas, 1978, pp. 184-5.
- (62) J. M. GONZALEZ Y FERNANDEZ-VALLES: *Op. cit.*, pp. 185-6. C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, p. 393.
- (63) C. FERNANDEZ CASADO: *Historia del Puente en España. Puentes romanos* (Colección de artículos publicados en la revista *Informes de la construcción*). Madrid, 1980, sin paginar.
- (64) Esta observación se viene repitiendo últimamente en las publicaciones científicas; entre otros autores J. A. ABASOLO: «El conocimiento de las vías romanas...», p. 17.
- (65) C. FERNANDEZ OCHOA: *Op. cit.*, p. 40, donde destaca la base romana de la mayoría de los puentes medievales asturianos que se conservan.
- (66) Las excavaciones arqueológicas sobre tramos viarios en el norte peninsular se han comenzado a realizar en los últimos años. Como poco, estos estudios permiten conocer la estructura y técnica constructiva del camino, los materiales utilizados y la cronología del mismo. De este modo, se podrá establecer qué tramos conservan res-

tos de pavimentación realmente romanos y diferenciarlos de aquellos que, aún siendo una vía utilizada en época romana, su pavimentación es medieval. Algunas excavaciones realizadas en Cantabria han dado importantes resultados en esta línea, vid. J. M. IGLESIAS GIL y J. A. MUÑIZ CASTRO: «Prospecciones arqueológicas en la vía *Pisoraca-Iuliobriga-Portus Blendium* en 1988», *MHA*, XV-XVI, 1994-5, pp. 303-323 y M^a J. FERNANDEZ FONSECA: «Nuevos restos viarios romanos en el norte de Burgos ¿vía *Flaviobriga-Iuliobriga*? Intento de reconstrucción del trazado por medio de sistemas de información geográficos», *Veleia*, 13, 1996, 143-173.

- (67) M^a C. GONZALEZ y J. SANTOS: *Op. cit.*, pp. 86 y 89-91; después de un estudio exhaustivo del conjunto epigráfico vadiniense, proponen un marco cronológico desde el siglo II al IV d. C., con una mayor cantidad de inscripciones en el siglo III; aunque existen enormes dificultades para concretar la datación más allá del siglo. Dentro de este amplio marco se detecta una clara datación más tardía en las inscripciones del grupo norte. Aunque recientemente esta misma autora se inclina más por considerar esta extensión y expansión territorial de los vadinienses como consecuencia de una movilidad de carácter transhumante. M^a C. GONZALEZ RODRIGUEZ: *Los astures...*, pp. 128-129.
- (68) Al dar a conocer una nueva inscripción hallada en territorio vadiniense referente a un *princeps cantabrorum*, hemos destacado la importancia para la administración romana del control de los pasos de montaña en vistas a una rápida movilización militar hacia la vertiente norte en el caso de que se produjesen levantamientos de los indígenas que se intentasen aprovechar de las defensas de la cordillera. J. MANGAS y D. MARTINO: «*Princeps cantabrorum* en una nueva inscripción». *Gerión* 15, 1997, pp. 312-339 en especial 336-7.