

ALBERTO ANSOLA FERNÁNDEZ Y JOSÉ SIERRA ÁLVAREZ

Departamento de Geografía U. y O. del T. Grupo de Geografía Histórica del Paisaje. Univ. de Cantabria

El Camino Real de La Montaña: de Liébana a la costa por el valle de Lamasón (Cantabria)

RESUMEN

Este artículo muestra los resultados del trabajo que los autores vienen realizando sobre los caminos históricos del valle de Lamasón (Cantabria). Se divide en dos apartados: el primero, basado en fuentes documentales y en trabajo de gabinete, analiza la evolución de la red viaria supralocal del valle y su tráfico principal; el segundo, sustentado en trabajo de campo, reproduce el itinerario y estudia los vestigios que se conservan del Camino Real. Por último, a tenor de los resultados, se sopesa la viabilidad de esa combinación de fuentes y se plantean otras vías metodológicas alternativas.

RÉSUMÉ

La Grande Route de La Montaña: de Liébana à la côte pour le val de Lamasón (Cantabria).- Cet étude montre les résultats du travail que les auteurs tiennent sur les routes historiques de la vallée du Lamasón (Cantabria). Il s'organise en deux sections; la première, fondée sur les sources documentaires et le travail de cabinet, analyse l'évolution du réseau viarie supralocal de la vallée et son trafic. La deuxième section, qui profite du travail sur le terrain, reproduit l'itinéraire et étudie les vestiges du Chemin Royal. Finalement, l'évaluation des résultats induit à pondérer la viabilité de cette combinaison de sources et pose d'autres voies méthodologiques.

ABSTRACT

The Royal Road of La Montaña: from Liébana to coast through the Lamasón's valley (Cantabria).- This paper shows the results of the work which the authors had been making about the historical roads of Lamasón's valley (Cantabria). The investigation has two great sections: the first, based on documental sources and work of library, analyses the evolution of supralocal road network of Lamasón's valley; the second, based in fieldwork, reproduces the route and studies the vestiges of the Royal Road. Finally, on the lines of results, the paper concludes considering the viability of the combination of sources and proposing alternative methodological ways.

Palabras clave / Mots clé / Key words

Caminos, red viaria, valle de Lamasón, geografía histórica del paisaje.

Chemins, réseau viarie, val de Lamasón, géographie historique du paysage.

Roads, road network, valley of Lamasón, historical geography of landscape.

I

LA GEOGRAFÍA HISTÓRICA DEL PAISAJE Y LOS CAMINOS DEL VALLE DE LAMASÓN

LA CAMINERÍA histórica no ha sido un campo que haya andado con asiduidad la geografía española. Es cierto que casi todas las monografías regionales han de-

dicado en mayor o menor medida algunas páginas a la evolución de la red viaria principal y a su influencia territorial, pero los estudios específicos sobre los caminos históricos no parecen haber llegado a cundir dentro de la producción geográfica. Pese a significativas llamadas de atención al respecto, como las tempranas de QUIRÓS (1971) o MUÑOZ (1972) y la más cercana de CABO

(2002), el terreno aquí ha sido sobremanera acotado por investigadores procedentes de la historia, local y erudita muchas veces, y de la ingeniería histórica. Las aportaciones de unos y otros, aunque desarrolladas a muy diversas escalas tanto espaciales como temporales, en su conjunto han contribuido no sólo a ampliar el conocimiento sobre la evolución de la red viaria nacional, sino también a mostrar las fuentes más fértiles, los métodos más idóneos y las problemáticas más frecuentes. Tal es así que, hoy por hoy, no es poco lo que se conoce de al menos los grandes ejes viarios para ciertos momentos históricos, especialmente para el romano, el medieval y el ilustrado.

En cualquier caso, el estudio de los caminos tiene un evidente interés para la geografía histórica, y más en concreto para la geografía histórica del paisaje. Dentro de esta última parcela, desde una perspectiva geo-histórica directamente emparentada con la tradición clásica estadounidense, y especialmente con la obra de Carl Sauer, con su concepción fisionómica del paisaje y su método morfológico de acercamiento al mismo, los autores vienen estudiando los caminos en tanto que elementos fundamentales (junto con el poblamiento y los espacios productivos) de los paisajes históricos, en tanto que vías articuladoras e integradoras de los demás elementos y espacios de esos paisajes culturales. La idea final, el punto de fuga, busca la reconstrucción de las redes viarias del pasado para, desde ahí, contribuir al conocimiento más general de los paisajes históricos que integraron. Tarea en la que el trabajo no sólo se centra en los grandes ejes de comunicación y en los caminos supralocales, los que en mayor medida han ocupado a la caminería histórica, sino también, y quizás con mayor atención, en los caminos más locales, los más secundarios cuya función preferente era unir núcleos de población entre sí y dar acceso a sus espacios productivos, los viales que en última instancia más contribuían a la articulación interna de un territorio específico y, por consiguiente, de su paisaje (ANSOLA; 2006).

Perspectiva a la que sigue una técnica de trabajo que se basa esencialmente en la alternancia del archivo y el gabinete con el campo, en la combinación de fuentes documentales y de fuentes arqueológicas. Los documentos, ya sean escritos (archivados o publicados) o gráficos (cartográficos, fotográficos o iconográficos), pueden llegar a contener mucha información sobre trazados e itinerarios, sobre las características técnicas de las vías, sobre el tipo de tráfico y su gestión, sobre los equipamientos camineros, sobre las prácticas de composición y arreglo, o sobre los períodos funcionales. Por su parte,

los restos físicos conservados, tanto estrictamente viarios (huellas del trazado, sección de la caja o restos del firme) como de elementos asociados de defensa del agua (puentes, alcantarillas, cunetas o canalillos transversales), de jalonamiento (hitos de señalización y distancias, señales de nieve, fuentes, apartaderos o mojones guardarruedas) y de auxilio y gestión (humilladeros, ventas, casas de postas, portazgos, fieltos o casetas de peones camineros), pueden facilitar, aparte de información muy variada sobre el trazado y el tráfico, la identificación de técnicas constructivas asociadas a determinados momentos históricos, la siempre compleja identificación de cronotipologías. Además, la constante interrelación entre ambos tipos de fuentes contribuye a su mutuo enriquecimiento; si los documentos permiten en muchos casos hallar, interpretar e incluso datar los vestigios conservados, éstos también pueden posibilitar lecturas más amplias, certeras y ricas de aquéllos.

Una perspectiva y una técnica que vienen poniéndose en práctica en el valle y municipio de Lamasón. El término, emplazado en el extremo occidental de la región de Cantabria y con el característico relieve quebrado de la media montaña cántabrica, se dispone como un auténtico valle cerrado: al Sur por el macizo de Peña Sagra y la sierra de Las Cuerres, que lo separan de los valles (jurisdicciones) de Rionansa y de Polaciones al Sureste y de la comarca de Liébana al Suroeste; al Oeste por una serie de sierras (Las Coronas, Mesa Gándara Llana) y collados (Carracedo, Hoz) que marcan el límite con el término de Peñarrubia y la divisoria respecto del valle del río Deva; al Este por otro cordal de cuetos (Cagigo, Bustitur, Jorro) y de collados (La Carrizosa, Horzalisas, Piedrahita, Ozalba) que hacen lo propio respecto del municipio de Rionansa y el valle del río Nansa; y al Norte, en su parte más baja, por la Peña de Lamasón, prolongación occidental de la sierra del Escudo de Cabuérniga, que a su vez también marca el límite con el término de Herrerías. Precisamente esa última sierra es seccionada en desfiladero por el río Lamasón después de recoger los aportes del arroyo de Lafuente, que desciende del collado de Hoz, del arroyo de Sopena, que baja igualmente del sector occidental, y del río Tanea, que lo hace de Peña Sagra, y antes de desaguar en el Nansa ya en Herrerías. Y también al socaire de esa sierra más septentrional se emplazan los pequeños núcleos de población de Sobrelapeña, Quintanilla, Lafuente (con sus dos barrios de Los Pumares y Burio), Río y Cires, quedando el más diminuto, la Venta de Fresnedo, al otro lado de esa masa rocosa, ya en contacto con Herrerías. En definitiva, un ámbito espacial muy bien delimitado

físicamente, de extensión abarcable (en torno a las 7.000 Has.) y marginal respecto de las grandes vías de comunicación extrarregionales y de sus influencias transformadoras, lo que ha permitido la conservación de no pocas características de su paisaje tradicional. En otras palabras: un ámbito ideal como laboratorio de trabajo sobre el que experimentar en materia de evolución paisajística y de caminería histórica (ANSOLA *et al.*; 2002).

Pues bien, esa perspectiva de entrada, esa técnica de investigación y ese laboratorio de trabajo vienen coincidiendo desde hace algo más de un lustro. Primero, de forma un tanto espontánea e iniciática, y con el escaso apoyo de la cartografía convencional (1:50.000 y 1:25.000) y de la fotografía aérea del IGN del año 1986 (con escala aproximada 1:18.000), realizando algunas prospecciones de campo con objeto de localizar restos físicos camineros. Después, con la mirada más habitual al trabajo de campo, y con un primer vaciado de algunas fuentes documentales cercanas (por publicadas), se intentó plasmar la información de la que se iba disponiendo en mapas y fichas de inventario, siguiendo en cierta medida protocolos metodológicos elaborados por los autores suizos (SCHNEIDER; 1992, entre otros que participan en esa misma publicación monográfica) integrados en el marco de investigación Ivs (Inventaire des Voies de communication historiques de la Suisse). Finalmente, ya con las ideas más claras en cuanto a la viabilidad del proyecto, se fue profundizando tanto en el trabajo de campo, en la esfera de la prospección y en la descripción de vestigios viarios, como en el documental, ampliado hacia fuentes más complejas, y en especial hacia las contenidas en archivos.

Dicha investigación, aunque con el retraso y la escasez que imponen sus planteamientos, comienza ya a dar algunos resultados mostrables. En concreto, ha permitido para al menos ciertos momentos identificar la red viaria supralocal, el trazado de los caminos que unían el valle de Lamasón con otros términos vecinos, y sobremanera el itinerario y los restos físicos conservados del principal de ellos, el denominado Camino Real de La Montaña, el que utilizaba fundamentalmente, aunque no sólo, la comarca de Liébana para evitar la vía abierta por el río Deva por el intratable desfiladero de La Hermita y dirigirse hacia la costa cantábrica. Y esos resultados, divididos en dos apartados, son los que se vuelcan aquí. En primer lugar (apartado II), y a partir de la documentación recabada, se analiza la evolución de la red viaria supralocal y del Camino Real de la Montaña a través de determinados momentos históricos mejor conocidos, como son sobre todo el siglo XVIII, los años

centrales del XIX o la primera mitad del XX. En segundo lugar (apartado III), tomando de manera exclusiva el Camino Real de La Montaña desde Liébana (desde Bedoya y Lebeña) hasta su salida del valle de Lamasón hacia Herrerías, el estudio se centra en el análisis arqueológico de su itinerario concreto y de sus diferentes restos físicos, para lo cual dicho itinerario se divide primeramente en tramos significativos, y éstos, a su vez, en segmentos y puntos contenedores de vestigios y huellas camineras.

II

LA EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA RED VIARIA SUPRALOCAL Y DEL CAMINO REAL DE LA MONTAÑA

Las primeras evidencias de la presencia humana en el valle de Lamasón se retrotraen a la Edad de los Metales. Se ha apuntado, amparándose en una proyección cartográfica de los poblados citados por Ptolomeo, y sin los necesarios sondeos de prospección, la posibilidad de que algunos amontonamientos de piedras y taludes en los lugares de Llano y Cotera Branillas, en el valle del Tanea, pudieran ser por su disposición restos de un emplazamiento castreño prerromano (OCEJO; 1985). Asimismo, y con mayor rigor, Luis César TEIRA (1994, págs. 58-61 y 201-213) ha señalado y estudiado diversos túmulos megalíticos en los términos del valle y sus cercanías. En concreto, este especialista ha inventariado y localizado catorce estructuras al Sur de Cires y entre Cires y Peñarrubia, así como otras seis en el cordal de divisoria con Puentenansa (Rionansa). Esto, dada la bastante habitual coincidencia en el Norte peninsular entre itinerarios de caminos viejos y alineaciones de monumentos megalíticos (BARRENA; 1991, pág. 66 y NÁRDIZ; 1992, págs. 61-79), y si se sigue la arriesgada hipótesis de BELLO *et al.* (1987, págs. 107-121) de que las mámoas ejercían también una función de señalización de rutas y caminos coetáneos, puede sugerir la existencia de varios pasos, sendas probablemente más que caminos, tanto hacia el Oeste y el Este, hacia Peñarrubia y Rionansa, como hacia el Sur, hacia Liébana¹.

Conjeturas similares abarcan también la época romana. En el trabajo más riguroso acerca de las vías roma-

¹ Por el contrario, si se siguen hipótesis más cautas, como la de ANDRÉS (1999, pág. 31), los sepulcros megalíticos, en tanto que puntos de referencia paisajística, serían los que a la postre habrían condicionado el trazado posterior de los caminos.

nas que surcaban la región, IGLESIAS y MUÑIZ (1992, págs. 137-141) tampoco pasan de señalar un hipotético camino entre Liébana y la costa cantábrica por el valle de Lamasón. Estos autores, fundamentándose en la aparición de restos cerámicos en su recorrido palentino y de una estela funeraria en Liébana, y sin más restos arqueológicos ni mención alguna en los repertorios camineros de la época, trazan una vía romana (la del Burejo) desde Herrera de Pisuerga hasta Cervera, y de ahí hasta Liébana, desde donde lo normal era que se buscara la costa no por el angosto y prolongado desfiladero de La Hermida, sino por la divisoria del Noreste, por el collado de Pasaneo y el valle de Lamasón, de más recorrido y grandes pendientes, pero más factible².

1. CAMINO CON PORTAZGO, DESCAMINO Y CAMINO REAL (DEL SIGLO XV AL XVII)

Para iniciar la historia documental de los caminos de Lamasón hay que irse, por el momento al menos, a los comienzos del siglo XV. Apenas iniciada esa centuria, según consta en un apeo de las Asturias de Santillana del año 1404 (GONZÁLEZ CAMINO; 1930, pág. 67), en uno de los barrios del concejo de Lamasón, el de «Cares», existía un portazgo por el cual tenían que dar cuentas al rey. Aunque el dato es muy escueto, todo hace indicar que el barrio de Cares se corresponde con el núcleo de Cires, y sobre todo que había camino de recorrido y tráfico supralocales, y quizás de cierta importancia si se tiene en cuenta que es el único portazgo, junto con el de Pie de Concha, que se registra en esos momentos en toda las Asturias de Santillana, jurisdicción que abarcaba buena parte del territorio cántabro actual.

Esa situación debió sufrir cambios de alguna consideración un siglo después. Ya con los principales núcleos del valle convertidos en concejos, y ya más o menos regulados los portazgos por los Reyes Católicos, la vía de Lamasón parece que adquirió otra categoría funcional. Las medievalistas ÁLVAREZ y BLANCO (1999, pág. 508) aluden a un documento del año 1513, procedente del Registro General del Sello del Archivo General de Simancas, en el que se menciona la incautación por parte del condestable de doscientas mulas cargadas con pastel y pescado cuando la recua atravesaba los valles de Herrerías y Lamasón en dirección a Castilla. Co-

mo las propias autoras aclaran, parece ser que con el fin de evitar la jurisdicción del marqués de Santillana y del portazgo de Aguilar de Campoo, los recueros que transportaban pescado desde San Vicente de la Barquera hacia La Meseta recurrían a las vías alternativas que por el Nansa y por Lamasón y Liébana llegaban a Cervera de Pisuerga. Unas vías alternativas que la documentación denomina con el expresivo nombre de «descaminos», y cuya existencia debió ser bastante frecuente en los últimos años bajomedievales y primeros modernos como defensa, con o sin regulación real, ante los reiterados abusos por parte de los portazgueros (FERREIRA; 1988, págs. 52-53).

Claro que descamino podía ser desde la costa cantábrica hacia Castilla, pero no de la costa hasta Liébana o, en sentido contrario, de Liébana a la costa, trayecto exento de portazgos o, cuando menos, de portazgos muy onerosos. En cualquier caso, a pesar de su existencia y de su más que probable antigüedad, lo cierto es que el camino debía ser casi invisible para los foráneos a juzgar por las prácticamente nulas alusiones al mismo durante el siglo XVI y gran parte del XVII. Y no tanto porque no fuese elegido en 1517 por la comitiva de Carlos I para acceder a Castilla desde la costa oriental asturiana, prefiriendo el paso más alejado por el valle del Saja y el puerto de Palombera, o porque el canónigo suizo Pellegrino Zuyer hiciese lo propio ya en el siglo XVII, sino más bien porque no aparece en la detallada cosmografía de Fernando Colón (1517-1523), donde sí se alude, por el contrario, al camino de San Vicente de la Barquera a Castilla por el valle del Nansa (CASADO SOTO; 1980).

Invisible para los foráneos pero muy cierto y útil para los lugareños tanto de Lamasón como de los alrededores. Así lo demuestra un documento de finales del siglo XVII en el que el valle de Lamasón da poder a dos personas ante el Consejo de Castilla para que

«pidan compeler a los vecinos y naturales del valle de bedoya de la provincia de Liebana confinante con este dicho valle, por Real provision, a que reedifiquen y compongan el camino Real que sale de dicho Valle de Vedoya para este: en todo lo que alcanza la juridizion de dicho valle y provincia, de calidad, que le puedan andar caros cargados y vazios mediante que este dicho valle de Lamason tiene avierto dicho camino Real desde sus Lugares asta entrar en la juridizion de dicha provincia, y porque dicho valle de Vedoya, no a compuesto lo que le tocava desde sus Lugares asta el puerto de Taruei, y paraje que llaman la Venta de los Lovos».

La importancia de esa composición, y de su carácter carretero, la justificaban por tratarse de una vía fundamental de tráfico entre Castilla y Liébana con la costa:

² Según GONZÁLEZ RODRÍGUEZ (1999, pág. 430) el topónimo Cires proviene de un cognomen latino referente a pelo rizado.

«el andar los caros desde heste valle a dicha provincia y el que anden es mui útil y conveniente así al servicio de su majestad como al vien y utilidad de entranvas Republicas y de otras de esta costa de la mar, por ser dicho camino la salida para Castilla y llevarse pescados de los puertos de mar de las villas de Comillas San Vizente de la barquera pesues y llanes: y para sacar la sal de las Reales salinas de cabezón y treceño; y cualesquiera otros bastimentos que aya en la costa y se necesiten en Castilla, pernia y Liébana: y a un mismo tiempo gozar esta costa de la conveniencia de carreterías; para traer pan y vino de Castilla y Liebana, y llevar maderas y otros efetos»³.

El documento anterior establece con bastante claridad cuáles eran las características de ese camino en los años finales del siglo XVII. Esclarece el itinerario, de la costa hacia Liébana y Castilla por Lamasón, la Venta de los Lobos y el puerto de Taruey; el tráfico más habitual, de pescado y sal hacia el interior y de cereal y vino hacia la costa; la categoría, considerable por su denominación de real y por su pretensión carreteril; y la necesidad de arreglos, precisamente para su transformación en camino carretero. Asimismo, otro documento de esa segunda mitad del mismo siglo alude a su tramo más bajo y peligroso, el que pasaba por el desfiladero de la Peña de Lamasón, entre Sobrelapeña y la Venta de Fresnedo, el cual se hacía «sobre unos maderos [...] porque cayen mas de ducientas braças [...] y algunas personas se an ahogado y caido en dicha peña». Un tramo en el que «cada año este dicho Valle se gasta mucho dinero en composición», pero que era necesario arreglar constantemente porque «quanto se saca en dichos puertos es preciso pasar por dicha peña y el ir por otra parte es gastar mucho tiempo y causar mucho daño a los que caminan»⁴. Paso peligroso e ineludible que explica la presencia de un «asistente en la benta de Fresnedo» en los últimos años de esa centuria y los primeros de la siguiente⁵.

2. EL CAMINO REAL DE LA MONTAÑA Y LA RED VIARIA SUPRALOCAL EN EL SIGLO XVIII

Más información se tiene para el siglo XVIII. Apenas iniciado, en el año 1701, el pueblo de Cires en concejo, dado que

«se halla al pie de un puerto y en el camino publico Real, donde se prezisa para pasar a tierra de Castilla y la provinzia de

Liébana para conduzir de unas partes a otras los abastos de pan y vino»,

y dado que no existía «hasta oy en este dicho lugar casa de meson ni posada», acordó la apertura de un mesón y las reglas que debía seguir su mesonero, entre las que se encontraba preñar a cualquier arriero que, «mientras ay coto de dehesa que es del dia de San Pedro de Junio hasta el dia de todos Santos», pasase «con sus bagaxes desde la Peña los Vados al Collado y toambo de Peña de ajo»⁶. Luego el camino, aparte de merecer un posadero vigilante, desde la Peña de Lamasón, también llamada por entonces de los Vados, pasaba efectivamente por Cires y se dirigía hacia Peñadajo, el primero de los pasos de montaña que había que franquear. Después de ese paso, como otros documentos certifican, para alcanzar Liébana todavía era necesarios atravesar el collado de «Goldupe», la «Venta de los Lodos» (que pasaba a sustituir a «Lobos»), el «Vallejo de Poda» y, con la inevitable intromisión del collado de Pasaneo, el «Puerto de Taruey»⁷.

Un poco más avanzado el siglo, entorno a 1740, se añade que el camino de Liébana hacia la Marina occidental era

«sumamente penoso, no sólo por la altura que es forzoso montar, como porque después de vencida ésta, en las dos leguas que restan del valle de Lamasón y el de las Herrerías hasta S. Vicente, es terreno quebrado y peñascoso que sólo se trafica con cavalierías y mucho riesgo en diferentes partes» (documento del Archivo General de Simancas citado por MAISO; 1990, pág. 108).

Precisamente en ese año de 1740, y de nuevo según Jesús Maiso, los valles de Rionansa y Lamasón acondicionaron como carretero el camino que corría por el Nansa desde el puerto marítimo de San Vicente de la Barquera hasta el puerto de montaña de Piedras Luengas, entre La Pernía y Liébana, lo que al parecer hizo competitivos a los vinos castellanos en los núcleos costeros del Occidente cántabro y el Oriente asturiano, en detrimento de los lebaniegos⁸.

Sin embargo, dos décadas y media después, los caldos lebaniegos seguían cruzando por Lamasón y el ca-

³ Archivo Histórico Provincial de Cantabria (en adelante AHPC), *Protocolos notariales*, Leg. 2.347 (1697).

⁴ AHPC, *Protocolos notariales*, Leg. 2.384 (1674).

⁵ AHPC, *Protocolos notariales*, Leg. 2.347 (1694) y Leg. 2.348 (1701).

⁶ AHPC, *Protocolos notariales*, Leg. 2.348 (1701).

⁷ AHPC, *Protocolos notariales*, Leg. 2.348 (1701) y Leg. 2.350 (1711).

⁸ Quizás también el tráfico de sal procedente de Treceño y de Cabezón de la Sal tuviera algo que ver en esa conversión carreteril del camino del Nansa, pues en 1757 parece ser que los nueve pueblos del valle de Polaciones abrieron un nuevo camino carretero desde Piedras Luengas hacia Cervera de Pisuerga, por la comarca palentina de La Pernía, con el objeto de poder cumplir el asiento del suministro a los alfólies de Salas de Garaño, Riollo y los cuatro del Bierzo (TRUEBA; 1993, págs. 191-197).

mino mantenía su peligrosidad, pese a algún arreglo en la Peña de los Vados en relación con el acarreo de maderas. Eso al menos dejaba traslucir el párroco de Prío (núcleo ya cercano a la Marina), a la sazón informante de Tomás López, al afirmar que el camino, además de ser «transito inevitable para conducirnos el vino de Liébana», el paso de la Peña era «el mas peligroso que se conocia por aca abajo, y donde perecieron hombres y caballos»⁹. No queda muy claro, seguramente por ser un área ya demasiado meridional para el horizonte del párroco de Prío, cuál era el paso desde Lamasón hacia Liébana, pues alude a dos caminos peoniles desde Sobrelapeña hacia Peñarrubia, uno por Lafuente y Roza y otro por Cires y Cicera, que no parecen tener continuidad¹⁰. Y tampoco ayuda mucho la cartografía de Tomás López, pues sólo traza un sorprendente acceso desde la costa hacia Liébana que circulaba por el valle del Nansa hasta el núcleo de Cosío y, de ahí, atravesando nada menos que Peña Sagra, hasta Tama (Liébana)¹¹.

Esos pasos entre Liébana y Lamasón quedan bastante bien perfilados en dos croquis de los años ochenta procedentes de sendos pleitos. En el primero, del año 1780, y fruto de pleito entre Lebeña y Peñarrubia, un camino que parece proceder de Bedoya atraviesa el «Puerto de Taroi» (Taruey) y la «Benta de los Lodos» para descender hacia Lamasón; pero también se trazan otros caminos algo más norteños con arranque en Lebeña, uno con dirección hacia Cicera (Peñarrubia), y sin aparente continuidad, y otro que atraviesa una agrupación de invernales y los «Prados de Arcedon» para acabar reuniéndose con el camino de Taruey antes de la «Valleja de Ruizerezo» (*La imagen*; 1997, pág. 34)¹². En el segundo de los croquis, del año 1785 y asociado a pleito entre los valles de Bedoya y Lamasón, aparece con ente-

ra claridad el camino procedente de Bedoya, denominado «Camino Real de La Montaña», y que es trazado por el «Collado de Taruei», el «Collado de Pasanedo» y la «Venta de los Lodos» en dirección hacia los «Lugares de Lamasón» (*La imagen*; 1997, pág. 36). Precisamente la continuación de ese pleito entre Bedoya y Lamasón, cuyos orígenes parecen estar en 1779, propicia una nueva vista de ojos en el año 1788 que aporta más información sobre el camino: se dice que

«dicho Camino Real desde Pasanedo hasta el mojón de la Venta de los Lodos, siempre lo ha compuesto y reparado dicho Valle de Bedoya y además abierto la huella en tiempo de nieves»;

se alude a la ruina de la venta de los Lodos, que «se reconoce y advierte tener como tiene claros vestigios de su edificio por estar permanentes en la mayor parte de sus formas y con algunas piedras artificiales descubiertas»; se hace referencia a varios vados o «armaditas», compuestas con «leñas, piedra y céspedes», y al «pontón de los Lodos»; y se describe el itinerario desde la Venta de los Lobos hacia Lamasón por el «Vado de las Armaditas», «Cinchadorio», «Llano de Oldupe» y «Los Agudos»¹³.

Las ordenanzas concejiles del año 1764, por su parte, mencionan hasta cuatro pasos desde Lamasón hacia Liébana. Dos de ellos, el del Tanea y el de Las Coronas, no se recomendaban a ningún arriero con caballerías o con ganado para la feria y los mercados de Potes debido a «los robos y rapineries que se an experimentado en las casas hibernales», aconsejándose que el tránsito se hiciese por los reales, el de la sierra de la Vallena y el de Cires¹⁴. Por Cires pasaba efectivamente el camino que por la Venta de los Lobos, Pasaneo y Taruey bajaba hasta Bedoya, pero antes de esos collados bordeaba también la sierra de la Vallena, una vez superado el Desvío a Carracedo y Arcedón, por lo que pudieran estar aludiendo a los dos pasos principales o, incluso, a dos tramos del mismo itinerario¹⁵. En cuanto a los dos pasos no recomendados, el de la sierra de Las

⁹ Biblioteca Nacional, *Diccionario*, ms. 7.296 (1766).

¹⁰ La precisión de la fuente se encuentra más bien en las salidas hacia la costa, aguas abajo de la Peña de Lamasón y de Cades, de donde partían dos variantes: una, por la margen derecha del Nansa, seguramente no carretera, que iría por Otero, Casamaría y Helguera hacia Tinamayor; y otra, por la margen derecha, indudablemente carretera, que atravesaba mediante barca el Nansa para alcanzar Rábago y, desde allí, continuaba por Camijanes, donde un ramal conectaba por medio de un puente con la anterior a través de Cabanzón y Casamaría, y por Luey, con barcaje para conectar en Helguera igualmente con la anterior, hacia Tinamenor.

¹¹ *Mapa que comprende el Partido del Bastón de Laredo de Tomás López* (1774).

¹² En una escritura de deslinde y amojonamiento entre Peñarrubia y Lamasón del año 1762 que obra en poder del Archivo Municipal de este último término, y que al parecer es revisión de otra de 1663, se menciona «el camino de Gandarallana que ba a Carracedo», collado éste último que debía atravesar el camino procedente de Arcedón antes de entrar en contacto con el de Taruey.

¹³ *Pleito entre el Real Valle de Lamasón y el de Bedoya, perteneciente a la provincia de Liébana y señorío del Duque del Infantado, 1788*. Archivo Municipal de Lamasón (documento proporcionado por Manuel Corbera Millán).

¹⁴ AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.488 (1764).

¹⁵ Los propios concejos del valle no parecían, o no querían, tenerlo claro. En un pleito entre los concejos de Lafuente y de Cires acerca de la composición del camino del Tojo, tramo en las cercanías del Desvío a Carracedo, los vecinos de Lafuente afirmaban que el camino real que iba a Liébana pasaba por la sierra de la Vallena, mientras que los de Cires lo negaban y mantenían que ese camino pasaba por el Tojo, cuando aparentemente pasaba por ambos sitios, por el Tojo y la Vallena en dirección a Bedoya, y por el Tojo y Carracedo en dirección a Lebeña. AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.421 (1749).

Coronas, dado que la cartografía actual la localiza ligeramente al Sur del collado de Carracedo, tampoco estaría muy lejos del mismo, y el del Tanea remontaría su valle y, o bien cruzaría hacia el Nansa y por Polaciones llegaría hasta Liébana, o bien, más corto, subiría por el arroyo de la Venta de los Lobos hasta Holdupe para enlazar con el de Cires-Bedoya. Es decir, que cabe la posibilidad de que efectivamente existiesen cuatro caminos individualizados, pero también, dada la lejanía de los núcleos respecto de esos supuestos pasos y la información proporcionada por otras fuentes, cabe que las ordenanzas se estuviesen refiriendo a cuatro ramales en dirección a dos pasos, el de la Venta de los Lobos, Pasaneo y Taruey hacia Bedoya, y el de Carracedo y Arcedón hacia Lebeña. Esto último, aunque tampoco de forma totalmente clara, parecen sugerir algunas informaciones adicionales, como la propiciada por el fallecimiento por frío y carencia de albergue de un vecino de Río en el puerto de Taruey y sitio de Brana cuando volvía de la feria de Potes, pues si algunos testigos afirmaron que habían podido pasar por «aber hechado delante caballos y otros animales maiores que abrieron brecha benciendo las dificultades de las muchas nieves», otros «mas recatados se bolbieron de el camino y le tomaron por otro mas a propósito»¹⁶, y por supuesto de menor altitud, para lo cual había que partir desde Lebeña, bordear Peñarrubia y acceder a Lamasón por alguno de los collados que los separan, presumiblemente por el de Carracedo, e incluso por el de Hoz, ambos en torno a los 400 metros más bajos que los de Pasaneo y Taruey. Y también en este sentido, con motivo de una denuncia realizada por los vecinos de Cires respecto del intento de cerramientos de tierra común por parte de un particular en la «Cotera del Tojo» y la «Braña de Carracedo», se aludió como argumento contrario el que estos sitios estuviesen «entre los caminos que ban a Lebeña y Vedoya»¹⁷.

En cualquier caso, desde Bedoya o desde Lebeña, por dos o varios ramales, a Cires parecía llegar sólo un camino real, el que descendía después por la ería de Bricejás hasta Sobrelapeña y, de ahí, atravesaba los casi tres kilómetros del desfiladero de la peña de Lamasón para llegar a la Venta de Fresnedo¹⁸. Esos aproximada-

mente tres kilómetros de paso de la peña conformaban el tramo más temido y que mayor atención requería, pues la estrechez de la garganta obligaba a pasarlo mediante antepechos de madera en altura y necesitados de un arreglo continuado. Tal era así que en el año 1758, ante las exigencias de Polaciones para que otras jurisdicciones colaborasen en el mantenimiento del nuevo camino carretero abierto en La Pernía, entre los núcleos palentinos de Cervera y Cantalaguarda, el valle de Lamasón alegó para mantenerse al margen que

«por hallarse este dicho valle por su notoria aspereza de Peñas al Mar situado en tierra aspera y quebrada tiene gravissimas pensiones como son la conserbazion del camino de recua por la famosa Peña que llaman de la Mason que en distancia de media legua no se pisa sino pedernal calcar durissimo tan expuestos los transeúntes a riesgo de la vida, y lo mismo sus baaxes que se haze forzoso para preserbar el prezipizio que cae sobre el caudaloso rio llamado Thanea formar los naturales antepechos de madera lijera por no poder afianzarla de otra suerte que con ligaduras subseziabas a lo largo sobsteniendose de este modo los leños unos de otros y como estos por su debilidad se pudren fazilmente nezesitan de annual reforma en la que emplean en cada un año mas de seis-zientos obreros».

lo cual era indispensable

«a causa de ser transito preziso desde los puertos de Mar de Comillas, San Vizente de la Barquera, tinas mayor y menor, y el de la Villa de Llanes para la provincia de Liebana y Castilla»¹⁹.

Posteriormente, ya en el año 1762, y con motivo del acarreo de maderas para la Marina, se abrió y compuso camino carretero a lo largo de la peña, una obra promovida por Francisco Antonio de Rábago (Comisionado de Maderas de la Marina y propietario de la ferrería de Cades), ejecutada por Francisco Valentín de Cossío (Asentista de Maderas de la Marina) y costeada entre la Corona y los vecinos de Lamasón, Liébana y otras jurisdicciones cercanas²⁰. Aun así, y sin saber exactamente en qué consistió el arreglo²¹, a lo largo de toda la se-

¹⁹ AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.491 (1777).

²⁰ La descripción que entonces se hizo del viejo paso peonil y de caballerías coincide con la de la década anterior: «para conducir dichas maderas a los riberos de el mar se abrio y compuso el camino de carro tan costoso que se construyo por la famosa Peña que llaman de Lamason por otro nombre de los Bados, que antes era solo de peonil y caballerías pero muy penosa de modo que con dificultad se podia transitar cuyo estrecho camino ademas de ser muy peligroso por la eminenzia en que se allaba y fondura que tiene el rio que ba por la parte de abajo, lo era tambien por lo poco firme y seguro que estaba, pues todo estaba en la mayor parte de el fundado sobre antepechos de madera de trechos a trechos y sobre ellos unas empalizadas o baras amontonadas y atadas con velortos». AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.488 (1762).

²¹ Dadas las declaraciones de un vecino de Lafuente, que andaba «tirando las Maderas de su Majestad [...] para la fabrica de Navios con mis tres pares de bueyes [...] y Carro Rabon», o «carro con su caña rabona» (AHPC, *Protocolos*

¹⁶ AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.420 (1746).

¹⁷ AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.491 (1778).

¹⁸ Probablemente ya por entonces pequeña aldea más que venta funcional o, a lo sumo, mero albergue, pues la documentación no ubica allí ninguna taberna que necesitase abastecimiento. AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.494 (1793).

gunda mitad de la centuria persistieron los problemas de paso, especialmente en el sitio de la Cueva del Malato, punto que no sólo se quedaba intransitable con grandes avenidas, como la de 1775, sino que en los años noventa al menos los autos de buen gobierno demandaban para él composición anual²².

Este camino, el real de La Montaña, era el principal del valle no sólo por suponer la salida de Liébana hacia la costa, sino también por ser la arteria fundamental de abastecimiento a los núcleos de Lamasón tanto desde la costa como desde el interior. Por él, además de transitar el ganado hacia los pastizales y las ferias²³, entraba y pasaba el vino lebaniego²⁴ y, en dirección contraria, entraba y pasaba igualmente el pescado fresco o salado de los puertos cantábricos²⁵. No es de extrañar, por lo tanto, que los autos de buen gobierno, cuando mandaban a los regidores ocuparse de la composición de caminos, puentes y tránsitos recalcasen que «en especial el real que sale para Liebana tan frecuentado por prezicion de naturales y estraños»²⁶. Como tampoco debe extrañar que las ordenanzas concejiles regulasen con precisión los tiempos y lugares donde los arrieros podían hacer noche, estipulando que entre San Isidro y San Martín

«no se permita a arriero forastero ni transeunte con ganado que agan dormida con sus ganados o caballerías desde la Cueva

de el Malato, en la Peña de los Bados, a los collados de Holdupe, Peñadajo, y Carrazedo»²⁷.

Bien es verdad que la red viaria supralocal no se reducía al Camino Real de La Montaña. Es más, durante la primera mitad del siglo XVIII parece que se hizo un esfuerzo por abrir nuevos caminos carreteros hacia Peñarrubia y Rionansa, además de otro de incorporación al Nansa, de conexión con el camino que Rionansa había roto hasta Tudanca, participando también Lamasón en la continuación del mismo hasta Polaciones²⁸. Este último ramal de unión con el camino del Nansa pudo haber sido trazado por el Tanea, lo que en parte explicaría la participación de Lamasón en un proyecto más acorde a los intereses de Rionansa y Polaciones, pues esa vía pudo permitir un acceso más directo y rápido a los vinos castellanos, que tampoco estaban ausentes de las tabernas y las casas locales²⁹. De hecho, en varios documentos se hace referencia al Camino Real del Tanea a propósito de puntos de difícil paso, como el arruinado puente de Rexeda o el puente de la Cerca, ya en la entrada de Quintanilla³⁰. En cuanto a los otros dos pasos, el de Peñarrubia es de suponer que fuese por el collado de Hoz, pues en un pleito se menciona un camino de carro que unía Lafuente con dicho collado,

notariales, leg. 2.423, 1762), y dado que esa variante del carro chillón conocida como rabona y empleada para el acarreo de troncos no era muy exigente en cuanto a anchura y flexibilidad del afirmado, pero sí en cuanto a firmes sólidos y resistentes (lo que puede llegar a intuirse a través de la sucinta descripción de GONZÁLEZ ECHEGARAY; 1969, pág. 65), cabe pensar en un arreglo considerable.

²² AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.491 (1777) y 2.494 (1793 y 1796).

²³ Habida cuenta de la abundancia de ventas de potros cerriles (de vecinos de Lamasón a lebaniegos) que aparecen en los protocolos notariales, cabe suponer la existencia de un intenso intercambio ganadero entre ambos valles.

²⁴ La visión de las recuas cargadas con vino lebaniego debía ser bastante habitual para los vecinos de Lamasón, hasta con nieve, como expresaban los de Cires ante el estupor que les causó el hecho de que el cura párroco de Lafuente se negase a subir a Cires a decir misa por la nieve, pues según ellos «estaba hecha huella y por ella hiban y benian muchas personas caballos con ginetes y aun cargados de bino de Lievana que en el día pasaron por el mismo camino». AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.491 (1777).

²⁵ En el año 1769 se incautaron en el puerto de Comillas ocho cargas de bacalao salado a arrieros de Lamasón, que tenían por destino tanto su propio valle como Potes, en Liébana. AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.489 (1769). Un movimiento bastante frecuente debía ser acceder a Liébana y Castilla con pescado y volver con vino. En este sentido, un arriero vecino de Taranés (Ponga, Asturias), ante una acusación de amancebamiento con una posadera de Sobrelapeña, declaraba ser «trajinante con mis cinco o seys caballos de recua a las billas de billada rioseco balladoliz madriz y Liebana con pescado fresco y de buelta cargadas de bino blanco y tinto para el prencipado de Asturias y otras partes», a lo que los testigos añadieron que dicho arriero llevaba años transportando pescado fresco y salado procedente de Llanes y de San Vicente de la Barquera. AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.424 (1777).

²⁶ AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.494 (1797).

²⁷ Otro artículo de esas mismas ordenanzas establecía diferencias entre los arrieros de paso y los de abasto: «Que todo tratante o arriero que no fuese probeedor de habasto luego que benga la primera noche de su viaje llebe sus caballerías a dormir en el verano a la agostiza; y la segunda y adelante a el puerto, y los abastecedores de las tabernas, que las dos primeras noches duerman una en la agostiza; y primera en la sanmartiniega; y después a el puerto». AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.488 (1764).

²⁸ Ante la demanda ya citada del valle de Polaciones para que el de Lamasón también costease el camino de La Pernía, la segunda razón que se daba para no contribuir en el esfuerzo era esa apertura de caminos carreteros de comunicación con los valles vecinos. AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.422 (1758).

²⁹ Uno de los artículos de las ordenanzas concejiles estipulaba que si las tabernas estaban desabastecidas de vino y transitaban arrieros con dicho caldo, se les podría tomar la mitad de la carga para las tabernas, pagando coste y porte, que sería de un real si era lebaniego y de cinco (de verano) o seis (de invierno) si era castellano. AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.488 (1764). Vino castellano que supuestamente entraba por el valle del Nansa y, quizás, por el Tanea. En ese sentido, un testigo del valle de Lamasón citado para constatar la importancia del camino del Nansa, en esos momentos muy deteriorado, dijo «que haze mucho tiempo ha transitado y transita por este dicho valle yendo y viniendo a Castilla con carros y caballerías a conduzir pan y bino para el consumo de su casa». AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.490 (1774).

³⁰ En el año 1771 el valle se ajustó con un maestro cantero de Pendueles (Asturias) para hacer una pilastra al puente de la Cerca, el cual era de madera y muy frágil ante las subidas del río (AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.423, 1771). La obra o no se hizo o no duró, pues en el año 1788 se menciona el vado de la Cerca, donde a consecuencia de las fuertes lluvias las aguas del Tanea se habían llevado a un vecino de Quintanilla con el carro y los dos bueyes, sin que ni siquiera llegase a aparecer el cadáver del hombre, y el carro y los bueyes muy aguas abajo. AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.492 (1788).

donde además existía un sitio con la denominación de «Venta de Hoz»³¹, mientras que el de Rionansa lo hacía mal que bien por el collado de Ozalba, para desde allí descender a Obeso y Puenteansa³².

3. CONSTATAción Y DECADENCIA DEL CAMINO REAL DE LA MONTAÑA (SIGLO XIX)

No parece que esa estructura viaria sufriese grandes cambios durante buena parte del siglo XIX. Nada más comenzar esa centuria se tiene un diario de campaña de un oficial alemán enrolado en las tropas napoleónicas, y dentro de él un relato sobre el viaje de esas tropas desde Santillana del Mar hasta Potes, el cual debió transcurrir por Lamasón, pues además del frío que se dice que pasaron, y después de hacer noche en un punto alto, «al día siguiente, con peligro de muerte, tuvimos que bajar, o, mejor, resbalar, empujándonos unos a otros»; y todavía necesitaron atravesar «un angosto desfiladero», «cruzando puentes muy estrechos» hasta llegar a Potes, por lo que pudo tratarse de la bajada hacia La Hermida desde el collado de Hoz (RIGEL; 2000, págs. 179-180). Esta última idea la avalaría un plano del valle de Peñarrubia fechado en 1822 en el que se traza el paso del collado de Hoz y, además de un ramal de unión entre Lebeña y Cicera por Arcedón, un camino que nace en La Hermida y se dirige hacia Liébana cruzando varias veces el río Deva a través de puentes³³. Si bien en otro plano, en este caso de la Provincia de Liébana y fechado hacia los años treinta del siglo, se trazaban dos claras salidas de Liébana a la costa: una por Bedoya y el puerto de Taruey; la otra por Lebeña y Arcedón, con un ramal por el «Canal de Franco» presumiblemente con dirección hacia Cicera³⁴.

Más rica y convincente es, gracias al diccionario de MADUZ (1984), la información que se tiene para los años centrales del siglo. Según esa fuente, toda vez que la carretera de La Hermida todavía estaba en construcción, los pasos de Liébana hacia la costa se continuaban realizando bien por el puerto de Taruey, bien por el de Arcedón. Del primero se dice que es carretero unas veces (pág. 275) y que es de herradura otras (pág. 168). En cualquier caso, parece ser por entonces el segundo, el que arrancaba en Lebeña y cruzaba Arcedón, el que pese a ser de herradura, «muy pendiente y con malos pasos», y encontrarse «en mal estado» por más que fuese arreglado «hace pocos años», era el más utilizado, especialmente en invierno, por «no cargar tanto la nieve» como en el de Taruey, hasta el punto de ser calificado como camino «de Liébana á las montañas de Santander», o «camino que dirige á Santander, y marina de Asturias» (págs. 42, 134 y 168)³⁵. Ambos caminos se reunían para conducir a Cires, Sobrelapeña, Quintanilla y, desde allí, y por la Venta de Fresnedo y, tal vez, la barca de Rábago, a Celis (págs. 87, 90, 173, 178 y 268)³⁶. Y también hace mención a los caminos de Peñarrubia y de Rionansa (es de suponer que por los collados de Hoz y de Ozalba respectivamente), si bien nada se dice del camino del Tanea (pág. 268).

Por su parte, el mapa levantado por Francisco Coello en el año 1861 viene a mantener, al menos para el camino lebaniego, lo expresado por los informantes de Maduz. En dicho mapa, además de aparecer ya la carretera de La Hermida, se traza el camino de Bedoya a Taruey, que por el «P [ico] del Agudo» y el «P [ico] Petrea» desciende hacia Cires, desde donde sigue hacia Río, Quintanilla, Sobrelapeña y la Venta de Fresnedo. Eso sí, el otro camino lo hace arrancar desde Cobaña, en vez de Lebeña, para dirigirlo por Arcedón, donde recibe una variante o coladero del camino de Taruey, que se desprendía de éste nada más pasar el puerto, y

³¹ AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.421 (1749 y 1751).

³² Un auto de buen gobierno del año 1796 no sólo hacía referencia a la composición de todo el camino de Ozalba, sino que daba prioridad a su arreglo respecto de otros: «que según resulta de auto de vista general se allan de componer los caminos reales y publicos en varias partes especialmente el de la Peña de este Valle al sitio de la Cueva del Malato, todo el de Hozalba, y el del puerto de Holdupe, y aun el de Tanea mandados todos componer lo que aquí se le encarga [...] a los rejidores que lo hagan efectuar primero el de Hozalba prontamente, y cuando el tiempo lo permitiese los demas». AHPC, *Protocolos notariales*, leg. 2.495 (1796).

³³ *Plano del Valle de Peñarrubia levantado con la brújula por el capitán de ingenieros D. Celestino del Piélagos, año 1822*. Escala 1:20.000.

³⁴ *Plano de la provincia de Lievana* (hacia 1830). Centro Geográfico del Ejército. Cartoteca. Provincia de Santander. Mapas Parciales, nº 36. En ese período, en concreto en la primavera del año 1823, se sabe que los realistas lebaniegos habían realizado dos expediciones a Lamasón y una a Herrerías, pero nada se dice del camino que siguieron (*Liébana*; 1911, pág. 17).

³⁵ Como señala PISA MENÉNDEZ (2000, pág. 381) para el caso asturiano, en los pasos montañosos era frecuente que existiese un «camino de verano», generalmente mejor acondicionado y de rango principal, y un «camino de invierno», más bajo que el anterior para ser usado como alternativa a aquél en tiempo de nevadas.

³⁶ En la voz de Celis se hace una detallada descripción del puente sobre el Nansa que se construyó en 1750 a expensas de un indiano local, y quizás también en relación con las mejoras del camino del Nansa: «es digno de mencionar por su estrechura; consta de un solo arco de piedra de sillería con 99 pies de diámetro y 60 de altura y la particularidad de ser doble con una pasante á cada tercer bóveda que abraza los dos arcos; tiene varios estribos de piedra labrada, y cerrados 3 pequeños arcos de que constaba ademas» (pág. 87).

sigue por el «Canal de Francas» hacia Peñarrubia y por el «P [ico] Petrea» para enlazar con el de Taruey en dirección a Cires³⁷.

Ya adentrada la segunda mitad del siglo, y ya abierta la moderna carretera de La Hermida, el Camino Real de La Montaña debió ir perdiendo su función principal de unión entre Liébana y la costa³⁸. Y quizás no tuvo que transcurrir mucho esa segunda mitad de centuria, pues ya en 1859, al menos el correo que llegaba a la cartería de Sobrelapeña procedente de la estafeta de San Vicente de la Barquera pasaba por La Hermida, y por Peñarrubia y el collado de Hoz penetraba en Lamasón³⁹. Incluso antes, mediados los años cuarenta, tanto la Diputación Provincial como el municipio de Lamasón, en una memoria sobre el estado de los caminos y las reparaciones que éstos necesitaban, parecen más preocupados por los tramos que desde los núcleos del municipio daban salida al valle hacia la costa, así como por una composición, en especial para el paso de la Peña, acorde con las características técnicas del momento basada en firmes dulces y de sección convexa, que por las conexiones con Liébana o Castilla⁴⁰. Parece, pues, que el reordenamiento de la red viaria supralocal y la introducción de una nueva concepción constructiva de los caminos coincidieron en Lamasón en ese momento.

³⁷ *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar: Santander (1861)* de Francisco Coello.

³⁸ A comienzos del siglo XX se recordaba no sin cierta nostalgia que, desde Tama hacia Oriente, «se está en el viejo camino real que, hasta después de bien medido el siglo XIX ponía en comunicación la Liébana con Santander. Por esta calzada trajinaron los arrieros y los mercaderes, bambolearon las carretas en que se exportaba el caldo de las viñas, hicieron sus excursiones de placer los últimos mayorazgos, y por ella penetró en la comarca el reflejo, un poco amortiguado, de la vida social» (*Liébana*; 1911, pág. 70).

³⁹ *Carta de Correos y Postas de la provincia de Santander tirada de Orden del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación por la Dirección General de Correos, 1859*. Escala 1:300.000.

⁴⁰ «Este Ayuntamiento con preferencia a otros caminos hará sus trabajos desde el pueblo de Cires a la raya o límite divisorio de Herrerías, franqueando el río y realizará el camino lo posible para que no perjudique al tránsito las crecientes; y en la Peña, rectificando los paredones ó retenes arruinados, rellenando el camino con la piedra desmenuzada que hay en diferentes sitios del mismo, dándose el correspondiente lomado para que las aguas viertan a las cunetas, y de estas desagüe por los badenes que sea necesario». AHPC, *Diputación: Obras Públicas*, leg. 11 (1845). Unas mejoras que parecían ir en consonancia con una ordenanza real emitida a principios del siglo acerca de los caminos concejiles regionales, donde, entre otras apreciaciones, se aconsejaba proteger del agua «extraviándola» con vertientes del firme a zanjas profundas y paralelas, componer mediante «caxa con peñas gruesas de estrivo bien aseguradas á la parte inferior», y afirmar «con piedra, desmenuzándola con igualdad en la superficie, siempre vertiente y cubierta de arena» (*Real Ordenanza*; 1801).

4. CAMINOS Y CARRETERAS EN EL SIGLO XX

Con el nuevo siglo XX llegaron también al valle las carreteras. Primero lo hizo la de Cabuérniga, que en el año 1919 ya unía Puentenansa con Quintanilla por el collado de Ozalba. Después, ya en los últimos años veinte y primeros treinta, lo harían la prolongación de ésta hasta Peñarrubia por el collado de Hoz y la de Herrerías por la Peña de Lamasón⁴¹. Precisamente, como atestiguan los diferentes planos de su proyecto, esta última carretera es trazada justo por encima de un camino anterior, lo cual hace pensar en arreglos más consistentes realizados presumiblemente a lo largo del siglo XIX⁴².

Unas carreteras que ya son dibujadas en la cartografía de la primera mitad de la centuria. Pero, dejando de lado algunas representaciones poco esclarecedoras⁴³, tanto los trabajos topográficos del Instituto Geográfico y Catastral, del año 1928 y escala 1:25.000, como las primeras ediciones del Mapa Topográfico Nacional de Cabezones de la Sal (hoja nº 57) y de Arenas de Cabrales (hoja nº 56), de los años 1936 y 1943 respectivamente y escala 1:50.000, continuaban aún trazando algunos caminos viejos. Por lo que respecta al antiguo Camino Real de La Montaña, se dibuja desde Bedoya hasta la Venta de los Lobos y Holdupe, pero ahí desaparece para dar paso a una «Senda de Tanea» que desciende hacia el collado de la Carrizosa y, presumiblemente, desde ahí pasa hacia el valle del Nansa. Tampoco aparece la variante de Arcedón, pues desde Lebeña sólo hay un camino que asciende por el «Arroyo de los Casares» hasta Pasaneo. Sí se representa, por el contrario, el «Camino de Lamasón a Castilla», el cual remonta el Tanea y, una vez pasado el collado de Horzalisas, se parte en dos ramales, uno que va a dar a San Sebastián de Garabandal

⁴¹ Archivo del Servicio de Carreteras Autonómicas, *Cabuérniga a La Hermida, sección de Puentenansa a La Hermida C-6314*, Legs. 100-110 (1898-1934) y *Prolongación de la de Treceño a Herrerías hasta la de Cabuérniga a La Hermida S-230*, Legs. 389-394 (1908-1936).

⁴² Quizás en torno a la década de los años cuarenta, pues tanto la alusión a paredones o retenes a rellenar en el documento del año 1845, como la no mención expresa del informante de Madoz a las penurias y constantes arreglos del famoso paso, parecen indicar una mejora sustancial del mismo.

⁴³ Es el sorprendente caso de la hoja de «Picos de Europa» del *Mapa Militar Itinerario levantado por el Cuerpo de Estado del Ejército*, escala 1:200.000, y realizada entre los años 1883 y 1922. A pesar de que los caminos trazados en esa cartografía obedecen en teoría a un levantamiento de campo, y a pesar de la fiabilidad que en este sentido suelen merecer los mapas militares, la red dibujada presenta algunas vías cuando menos de difícil interpretación según lo conocido hasta el momento, como la que une San Pedro de Bedoya con San Sebastián de Garabandal (Rionansa) por Peña Sagra, o la que desde Quintanilla remonta el Tanea para luego volver por encima de Cires hacia Cicera (Peñarrubia). Asimismo, no se traza unión entre San Pedro de Bedoya y Lebeña con Lamasón.

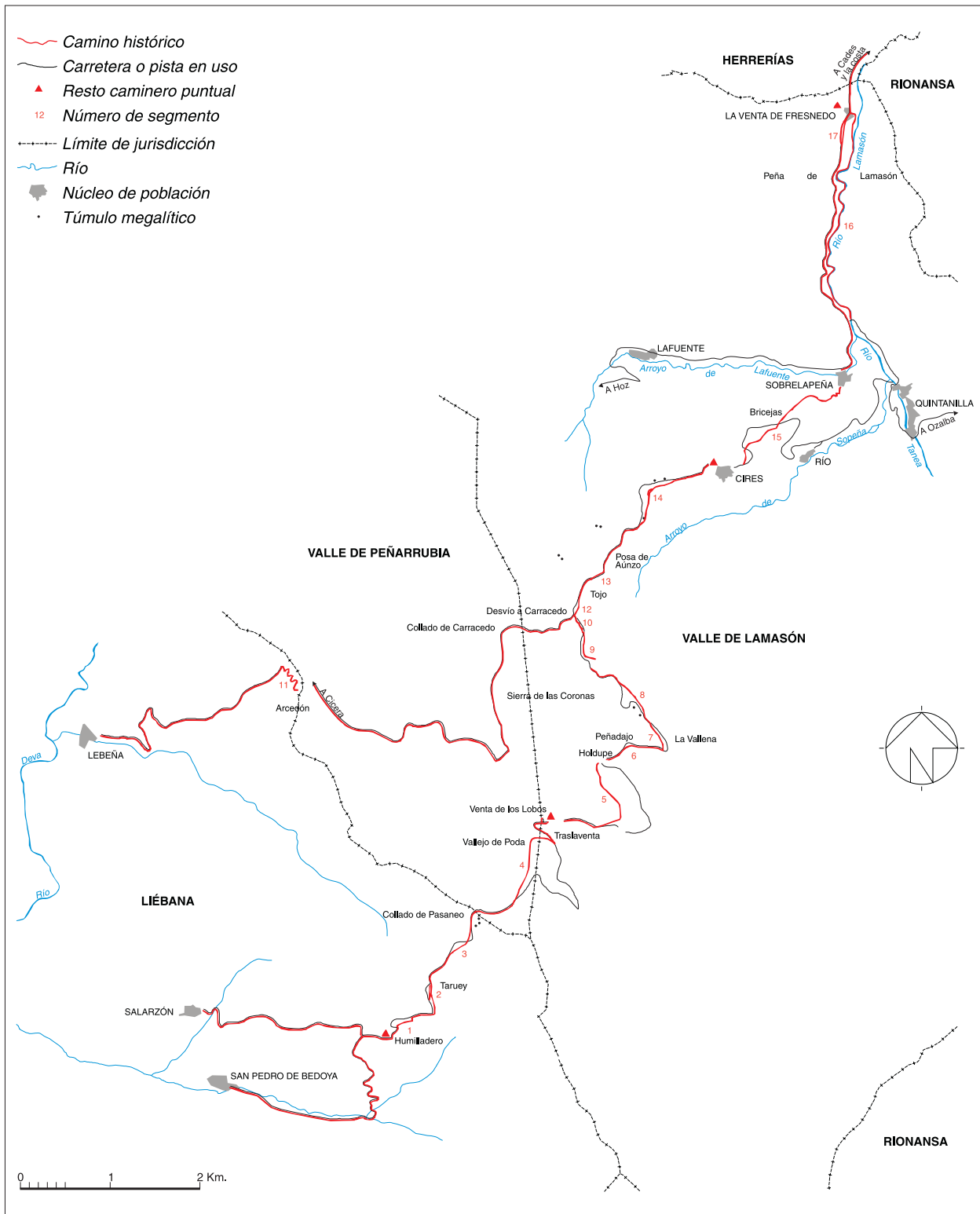


FIG. 1. Reconstrucción del Camino Real de La Montaña y de sus restos arqueológicos sobre la base cartográfica del IGN (delineación J. Alonso del Val).

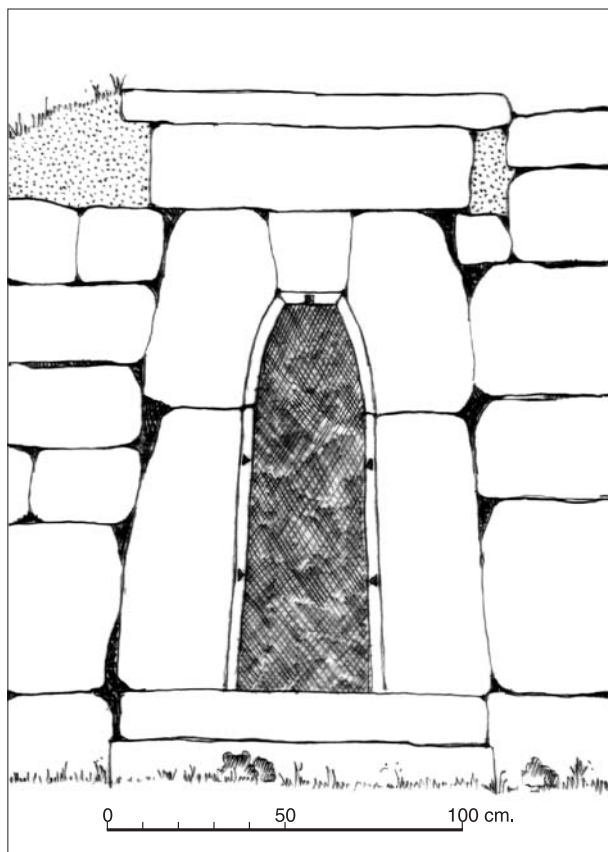


FIG. 2. Alzado del humilladero de San Pedro de Toja, en Bedoya (J. Sierra).

y otro que continúa hacia el Sureste en dirección hacia Tudanca, Polaciones y Castilla. Lo demás ya son ramales de unión entre núcleos, como los que salen de Cires hacia Río y Sobrelapeña y hacia Lafuente, o pequeños tramos olvidados por las carreteras, como el de Lafuente hacia Roza (Peñarrubia) por Burio y el collado de Hoz, o el «Camino Viejo de Quintanilla a Puentenansa» con salida en Sobrelapeña, paso por Quintanilla y conexión con la carretera antes de alcanzar el collado de Ozalba.

En definitiva, las carreteras propias del valle, trazadas en función de las ajenas al mismo, terminaron modificando la red viaria. Mientras se construyeron carreteras de conexión con el valle de Peñarrubia, buscando La Hermida y Liébana, con el valle de Rionansa, buscando Puentenansa y Cabuérniga, y con el valle de Herrerías por la peña de Lamasón, buscando la costa, las vías de relación directa con Liébana y Castilla fueron olvidadas por esas carreteras. Así, tanto el camino del Tanea, como sobre todo el real de La Montaña, que hasta perdió

el rango de camino, fueron a lo largo de esa centuria abandonando definitivamente la funcionalidad comercial y convirtiéndose en viejas vías de uso ganadero y forestal.

III ARQUEOLOGÍA DEL CAMINO REAL DE LA MONTAÑA

Con la ayuda de esa documentación referida, y fruto de un pormenorizado trabajo de campo, apoyado en la cartografía actual disponible, la fotografía aérea y ocasionales prospecciones orales, se ha conseguido tanto la reconstrucción del itinerario del Camino Real de La Montaña, como la localización de sus vestigios camineros conservados. Con objeto de ordenar esa información recabada sobre el terreno, dicho camino, desde sus entradas por Bedoya y Lebeña hasta su salida por la Venta de Fresnedo, ha sido estructurado en un total de cinco tramos más o menos homogéneos. Tramos que, a su vez, han sido divididos en segmentos (pequeños trayectos lineales) y en puntos con restos camineros y, por tanto, contenedores de información arqueológica y merecedores de una más fija y fina observación. En concreto, tal como puede verse en la Figura 1 a través de la toponimia (tramos e itinerario), la numeración arábica (segmentos) y los símbolos puntuales y lineales (vestigios camineros), la división es la siguiente: del valle de Bedoya a la Venta de los Lobos (segmentos 1-4), de la Venta de los Lobos al Desvío a Carracedo (segmentos 5-10), de Lebeña al Desvío a Carracedo (segmento 11), del Desvío a Carracedo a Cires (segmentos 12-14), y de Cires a la Venta de Fresnedo (segmentos 15-17).

1. BEDOYA-VENTA DE LOS LOBOS

Partiendo de Liébana y el valle de Bedoya, tanto desde Salarzón como desde San Pedro de Bedoya salen sendas pistas con dirección a Taruey y Pasaneo que se juntan en una sola en el lugar de San Pedro de Toja. Muy cerca de ahí, y a unos diez metros de una curva que da la pista, en un lugar con sombra de bosque claro, pasto y agua, aparece el primer vestigio puntual, un pequeño humilladero semiexcavado en el suelo (Figura 2). Se trata de una construcción con entrada flanqueada por muros de piedra que hacen pasillo hacia la capilla, de grandes losas, y hacia la imagen interior, un Sagrado Corazón de metal inserto en un molde de madera. Una de las losas de la semicubierta lleva inscrito el año

1922, momento en el que el camino ya había perdido su función comercial, por lo que la fecha puede corresponderse con algún arreglo de un edificio preexistente o, si no es así, al menos con la sacralización de un espacio que en su día estuvo asociado al camino⁴⁴. Queda la duda, no obstante, de si ese arreglo o sacralización estuvo relacionada con la importancia adquirida por ese lugar en el pasado o, por el contrario o además, con la introducción de nuevas funciones o la recuperación momentánea de las anteriores.

Siguiendo la pista hacia el puerto de Taruey, son observables dos pequeños segmentos (1 y 2) en donde se aprecian unas huellas de encajamiento, muy erosionadas por el agua y sin restos claros de firme empedrado, que pudieron corresponder a la caja del camino. Las dudas se disipan pasando el puerto de Taruey y la conexión con el camino que bajaba a Lebeña que aparece en la cartografía de la primera mitad del siglo XX, cuando en el ascenso al collado de Pasaneo se divisan los primeros restos evidentes de camino empedrado (3). Se trata de un segmento que, con un muy leve encajonamiento y algunos restos de piedras en su inicio, una vez cortada la pista deja ver con claridad el empedrado del firme, compuesto a partir de piedras bastante bien concertadas y de buen tamaño en los bordes, algunas de ellas colocadas de forma transversal a la dirección del tráfico, y con un ancho de al menos 2,25 metros en el punto mejor conservado. Unos vestigios que, a medida que se accede al collado de Pasaneo, se van convirtiendo en dos huellas de encajonamiento, muy excavadas y erosionadas⁴⁵.

La pista sigue por el collado de Pasaneo y, tras dejar a su derecha un hito limitáneo que separa las jurisdicciones municipales de Cillorigo (donde se integra Bedoya) y Peñarrubia y lo que con toda cautela pudieron ser tres túmulos megalíticos que no inventaría TEIRA (1994), y asimismo dejar a su izquierda los restos de diversas explotaciones mineras (galerías, canteras y ruinas de construcciones)⁴⁶, se dirige en descenso hacia la Ven-



FIG. 3. Ruinas de la Venta de los Lobos (A. Ansola).

ta de los Lobos. Al poco de iniciarse la bajada, en el sitio denominado Vallejo de Poda vuelve a aparecer la huella encajada y erosionada del camino (4), que abandona la pista por su izquierda y, antes de volver a encontrarse con ella, muestra algunos pequeños lienzos de empedrado de losas grandes (hasta 90 centímetros de longitud en algunos casos) que delimitan una anchura de unos 2,60 metros y que, en un punto al menos, presentan lo que con muchas reservas pudieran ser huellas de rodadura a los dos lados del firme, con 1,25 metros de separación entre ambas⁴⁷.

2. VENTA DE LOS LOBOS-DESVÍO A CARRACEDO

La pista, y con ella el camino, desaparecen al llegar a la Venta de los Lobos, un pastizal de montaña de fácil encharcamiento que también recibió la denominación de «Venta de los Lobos», que ha devenido en «Venta Vieja» según algunos lugareños, y que marca el límite entre los municipios de Peñarrubia y Lamasón⁴⁸. En ese pasti-

⁴⁴ Las características formales e iconográficas del humilladero no encajan del todo con ninguna de las tipologías señaladas por SÁNCHEZ TRUJILLANO (1976; 1977-1978; y 1979-1981), que tampoco lo inventaría, pues, además de presentar la capilla semiexcavada, carece de cruz y de cualquier otro elemento iconográfico relacionable.

⁴⁵ Parece una constante que en áreas sujetas a continuos encharcamientos, y el collado de Pasaneo, con laguna incluida, lo es, el trazado de los caminos fuese variando unos metros para evitar la acumulación de agua, lo que a la postre podía generar diferentes huellas camineras para un mismo paso.

⁴⁶ El diccionario de MADDOZ (1984, pág. 275) alude a una antigua mina de oro y plata concedida en 1532 y emplazada en las cercanías del collado, aunque en los años centrales del siglo XIX lo que había era «una cantera de losas de gra-

no duro y de gran tamaño». A esas canteras de calizas namurienses se refiere en 1836 Matías de Lamadrid en sus *Memorias sobre los grandes montes y demás riquezas de Liébana* según LLORENTE (1882, pág. 335) y, con cita al respecto, SÁNCHEZ (1990, pág. 244). Las galerías son más recientes y, según información oral, están relacionadas con una compañía asturiana que las utilizó para la extracción de plomo y blenda, con salida por Liébana, hasta al menos los años setenta-setenta del siglo XX.

⁴⁷ Si efectivamente se estuviese ante marcas de rodadura, no parece que éstas correspondan a un típico carro chillón, con ancho de eje entorno a 1,40 metros. A falta de la debida cobertura etnográfica en esta materia, quizás pudiera tratarse de huellas de rabona, variante más estrecha y dispuesta con ruedas herradas según la información oral.

⁴⁸ Es bastante habitual que los caminos, o al menos el afirmado de los mismos, desaparezcan al atravesar los pastizales, sobre todo cuando éstos están pro-



FIG. 4. Sección (encajada) y firme (empedrado) del camino (A. Ansola).

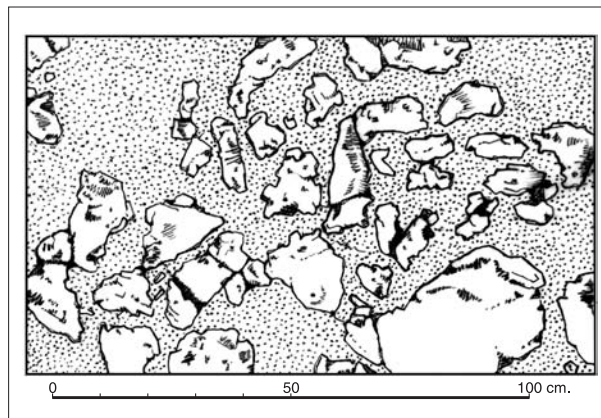


FIG. 5. Detalle del firme empedrado (J. Sierra).

zal se observa una acumulación de piedras grandes de mampostería regularmente trabajada que parece tratarse de los restos de la venta que dio lugar al topónimo y que según la documentación desde al menos los años finales del siglo XVIII estaba ya arruinada y disfuncional (Figura 3). A falta de un sondeo arqueológico preciso, las huellas de las piedras de basamento permiten adivinar una planta de unos 4 por 7,75 metros, dividida en dos espacios, uno que en parte pudo estar abierto de unos 6 metros de largo, y otro de apenas un metro y posiblemente cubierto. Dadas esas reducidas dimensiones, y si realmente se está en presencia de las ruinas de la venta, cabe pensar más bien en un pequeño albergue caminero de montaña, un edificio asistencial a mitad de camino entre el hospital, la ermita y la venta. Según PISA MENÉNDEZ (2000, pág. 407) estos edificios multifuncionales eran frecuentes en los puertos de montaña para socorrer a los caminantes y arrieros en situaciones extremas, pudiendo incluso ocupar en algunos momentos a un alberguero, el cual no sólo debía anunciar a viva voz o con toque de campana la ruta correcta en los días de niebla y de nieve, sino también asistir a los transeúntes en esos días difíciles⁴⁹.

vistos de agua y de pequeñas manchas de arbolado (seles), lo que muy bien pudiera estar en función de su uso como áreas de descanso de las recuas y de los recueros.

⁴⁹ No se trataría, por tanto, de una venta en el sentido de edificio de pernocta y avituallamiento, función que más bien parece desarrollaron casas específicas dentro de los núcleos de población. Incluso, aunque sin constancia documental de ello, quizás pudieron habilitarse como ventas las cabañas invernales (ventas-invernales), lo que al menos ocurría desde finales del siglo XVI en el valle de Cabuérniga a tenor de lo expuesto en sus ordenanzas (REDONET; 1933, pág. 54).

Una vez dejado atrás el paraje de la Venta de los Lobos, vuelve a aparecer bien definida la pista en el lugar señalado por algunos vecinos de Cires como Traslaventa (la cartografía actual la ubica en Holdupe), topónimo muy significativo de la dirección dominante del tráfico y de sus usuarios preferentes, los lebaniegos, pues evidentemente el paraje sólo está detrás de la Venta de los Lobos en los desplazamientos de Liébana a Lamasón. Desde ahí en seguida se bifurca por la izquierda un segmento de camino viejo (5). La vía, aunque casi obliterada en la mayor parte de su recorrido, donde apenas se aprecian débiles huellas de desmontes, de muretes de encajonamiento o de algunas piedras discordantes respecto del buzamiento, es reconocible sobre todo por un pequeño lienzo (no más de cuatro metros de longitud) de empedrado muy bien conservado. En ese interesante punto se puede observar con claridad el desmonte y el murete de defensa del afirmado, la anchura entre los 2,60 y 2,70 metros, y la disposición del empedrado, encachado y sin excesivo orden (Figuras 4 y 5)⁵⁰.

Este segmento llega cada vez menos reconocible hasta el pastizal de Holdupe, donde, junto con la pista que circula por cotas más bajas, desaparece de nuevo, y de nuevo ante la presencia de pasto, agua y sombra. A partir de ahí, el camino se vuelve a confundir con la pista para pasar el collado de Peñadajo y empezar a

⁵⁰ Dos informantes de no más de setenta años no se ponen de acuerdo sobre el empedrado total o sólo parcial de ese segmento, pero sí coinciden a la hora de afirmar que era carretero y que fue usado por ellos mismos, con carro chillón o rabona, para la saca de madera.

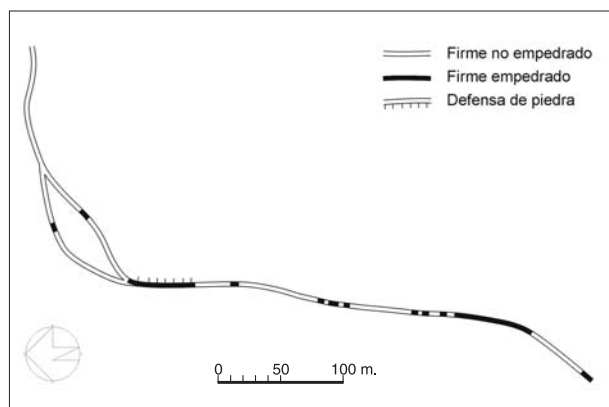


FIG. 6. Segmento número 14 de entrada a Cires (delineación J. Alonso del Val).



FIG. 7. Detalle del camino con diferentes niveles de firme (A. Ansola).

descender, bordeando la sierra de La Vallena, hacia el Desvío a Carracedo, coincidiendo en alineación con una pareja de túmulos megalíticos, éstos sí inventariados por TEIRA (1994). En ese trayecto se observan tres segmentos con huellas de encajonamiento (6, 7 y 8) y dos más, ya en su parte baja, con restos de empedrado (9 y 10).

3. LEBEÑA-DESVÍO A CARRACEDO

En el punto denominado Desvío a Carracedo es donde la variante baja del Camino Real de La Montaña, la que venía desde Lebeña y atravesaba Arcedón y el collado de Carracedo, conectaba con el ramal principal. En dicha variante invernal la pista actual tan sólo parece haber dejado al descubierto un segmento del camino antiguo, precisamente el que asciende al puerto de Arcedón, el que también da nombre al camino o variante (11). Se trata de una subida que dibuja una serie de revueltas de elevada pendiente, y donde a lo largo de todo ese zigzag se observa un empedrado de losas de buen tamaño y unas anchuras de firme entre los 1,80 y los 2,50 metros. Una vez en lo alto de Arcedón, se pierde el camino bajo una pradería, primero, y bajo la pista que va hacia Lamasón por el collado de Carracedo, después, para finalizar desembocando en el Desvío a Carracedo. Si el topónimo de Traslaventa denotaba una determinada dirección del tráfico, el de Desvío a Carracedo hace lo propio con la contraria, pues dicha denominación sólo puede surgir desde Cires y Lamasón, desde donde el desvío es anterior al collado y desde donde la memoria oral aún lo mantiene.

4. DESVÍO A CARRACEDO-CIRES

De nuevo en el ramal principal, y de nuevo con el jalonamiento de varios túmulos megalíticos, desde el Desvío a Carracedo hasta Cires aparecen tres interesantes segmentos. Dos en lo que debía ser el camino del Tojo por el que tanto pleitearon Cires y Lafuente. El primero de ellos (12), junto al pie de la confluencia de vías, se caracteriza por presentar en un punto de su arranque un empedrado de grandes losas, transversales a la dirección del camino, y que llegan a sobrepasar el metro de anchura. El segundo (13), en gran parte seccionado por la pista, deja al descubierto la composición del afirmado, con un lecho de arcilla y piedras pequeñas y firme de piedras dispuestas tanto de plano (las más grandes) como de canto (las más pequeñas) y recibidas con arcilla. Este último segmento da paso al lugar también inmerso en el pleito del camino del Tojo y denominado Posa de Aúngo, hoy pista con abrevadero para ganado, pero antiguamente, según la propia toponimia de «posa», corroborada por las informaciones orales, espacio de parada de viandantes y arrieros.

El tercer segmento (14), ya dejando el camino del Tojo y enfilando directamente hacia Cires, conserva varios lienzos de empedrado que dejan ver con bastante claridad sus características técnicas: leve atrinchamiento de la caja en las zonas más llanas y desmonte con murete de protección para la defensa del firme en las zonas de vertiente; empedrado encachado dispuesto directamente sobre el terreno, con piedras más grandes en los laterales del lado descendente y más pequeñas y de canto en las zonas interiores; y anchuras siempre superiores a los dos e incluso a los tres metros (Figura 6).

Además, aparte de un desdoblamiento coincidiendo con el paso de una riega, al menos uno de los restos de empedrado presenta distintos niveles de firme, lo que pudiera ser una huella de las últimas reparaciones realizadas, así como un testimonio de sus últimas funciones, pues el nivel más bajo y, por ello, presumiblemente más moderno, se conforma con un ancho más peonil o arrieril que carretero (Figura 7).

Después de este último segmento, la senda del camino vuelve a ser aprovechada por la pista para entrar en Cires. Sus habitantes todavía denominan «El Mesón» a una vivienda de dos plantas emplazada en pleno núcleo, ya que según la tradición oral fue edificio asistencial con habitaciones para los arrieros y cuadras para sus ganados. De ser así, se trataría de una venta o posada en el sentido estricto del término, y posiblemente última heredera del mesón abierto en los primeros años del siglo XVIII, e incluso del portazgo existente en los inicios del XV.

5. CIRES-VENTA DE FRESNEDO

Saliendo de Cires, el camino caía por la ería de Briecjas casi recto hacia Sobrelapeña (15). En ese descenso, cuando encuentra ligeros rellanos, como el de la Cotera de las Dos Torres, en las cercanías de Cires, la huella del camino se observa si acaso muy levemente encajada y delimitada con hileras de piedras gruesas en ambos bordes, mientras que donde mayor es la pendiente, y llegando a Sobrelapeña sobrepasa el 14%, la huella se atrincheró a bastante profundidad y la anchura no rebasa los dos metros. Pero lo excepcional de este segmento, y aun discernible pese a haber sido convertido en pradería por mor de la concentración parcelaria, es su firme de piedra pequeña machacada y mezclada con tierra. La variante técnica no es, sin embargo, muy antigua, pues según cuentan algunos vecinos de Cires el segmento estuvo también empedrado hasta más o menos los años sesenta-setenta, cuando la generalización (bastante tardía respecto de otras comarcas) del carro de ruedas neumáticas y los primeros autos todoterreno, con los problemas que estos vehículos tenían para circular sobre firmes enlosados, forzaron el desempedrado vecinal del camino.

A partir de Sobrelapeña, y probablemente después de desaparecer durante un pequeño trecho bajo la carretera, el camino parece que tenía dos diferentes vías para adentrarse en la Peña de Lamasón. Una vadeando el río, tal como parece evocar la antigua denominación de Pe-

ña de los Vados, y como también parece indicar la presencia de pequeños restos de caja caminera de piedra alzada respecto del río en las zonas de orilla no acantilada (16). Dichos vestigios, dada su disposición en ambas orillas, sugieren efectivamente un constante vadeo del río para evitar los sucesivos paredones, algo en cualquier caso muy complicado sin la colocación de pontones de madera que uniesen unas riberas con otras⁵¹. Por su parte, el otro paso circulaba muy pegado a la Peña y elevado respecto del río por su margen izquierda, quizás por el mismo lugar que siguieron los débiles y elevados antepechos de madera a los que hace mención la documentación escrita, pero con seguridad por donde se trazó la carretera actual, pues como también se ha visto por la documentación ésta se superpuso a un camino preexistente. Del camino justo anterior únicamente se ha salvado un segmento (17), el que da entrada a la Venta de Fresnedo, hoy convertido en una huella dentro de una pradería que apenas deja ver una sección en desmonte y una anchura de unos tres metros.

Posiblemente, en función de las tardanzas en los arreglos de los antepechos y de los períodos de estiaje del río, ambos pasos fuesen durante algún tiempo coetáneos y alternativos. Los escasos vecinos de la Venta de Fresnedo dicen haber oído hablar de dos caminos anteriores a la carretera, uno por el río y otro por su precipicio izquierdo. Nada fiable recuerdan, en cambio, de la ubicación de la venta que da nombre a la aldea.

IV (IN) CONCLUSIONES

En resumen, la combinación de trabajo de campo y de archivo que se ha sintetizado aquí permite, cuando menos, reconstruir gran parte de la historia del Camino Real de La Montaña. Por un lado, la documentación escrita y gráfica habla de un camino de origen al menos bajomedieval, capaz de evitar portazgos externos hacia Castilla y obstáculos naturales hacia Liébana, y que ya

⁵¹ Según las respuestas generales al Catastro de Ensenada, mediado el siglo XVIII, los vecinos del valle tenían la obligación de componer el camino de la Peña de Lamasón y 19 puentes de madera (MAZA SOLANO; 1965, pág. 649). Ese número tan elevado de puentes hizo pensar en un principio en que pudieran tratarse precisamente de pontones para vadear la Peña, pero en un reconocimiento de la cuantía y estado de los puentes y pontones del valle requerido por el Bastón de Laredo en 1777 para evaluar los destrozos de las lluvias de 1775 se inventariaron hasta 29 puentes (uno en la Venta de Fresnedo, otro en el sitio de Cubina, siete en Quintanilla, cuatro en Río, tres en Sobrelapeña, nueve en Lafuente y cuatro en Cires), todos ellos de madera, de no más de dos tramos o bigadas, y sólo cuatro carreteros (uno en Lafuente y los otros tres en Cires).

desde finales del siglo XVII hasta buena parte del XIX aparece perfilado con claridad como vía fundamental de paso de vino hacia la costa y de pescado hacia el interior. Por otro lado, las características técnicas de sus restos también parecen retrotraerlo hasta siglos medievales o postmedievales, pues sus perfiles de elevadas inclinaciones, su relativa estrechez y su empedrado elemental sin cimentación (encachado) no sólo lo alejan de las técnicas empleadas en calzadas romanas y en caminos reales borbónicos⁵², sino que lo emparentan directamente con las vías de procedencia temporal intermedia, aquéllas que, además de aprovechar muy probablemente sendas megalíticas o pasos prerromanos, adaptaron sus características a un tráfico menos exigente, principalmente de herradura y, a todo lo más, de carros ligeros y de recorridos cortos.

No obstante, el conocimiento que se tiene sobre el tráfico, tan importante a la hora de valorar la influencia espacial de una vía, no es todo lo amplio que cabría desear. Se sabe que fue, en efecto, y sobre todo, el camino del vino lebaniego, y que por él también entraba pescado hacia Liébana y hacia Castilla, pero no está tan claro que por él descendiese el vino castellano, o que no hubiese otras vías para conducir el pescado hacia La Meseta. Ni siquiera para los siglos mejor documentados se conoce con exactitud el medio de transporte que soportaba el tráfico, pues si unas fuentes hacen referencia casi con exclusividad a un transporte mulatero o, a lo sumo, al arrastre de troncos mediante rabona, otras hablan de un camino carretero, algo difícil de imaginar, no ya por su estrechez y sus fuertes pendientes, que un carro del país con poca carga podía más o menos sobrellevar, sino más bien por el paso de la Peña de Lamasón, muy complicado para un tráfico carreteril mínimamente regular.

En este sentido, la continuación del trabajo parece pedir una profundización en la investigación documental y tipológica de las otras vías supralocales. Indagar acerca del camino hacia Peñarrubia por el collado de Hoz, con venta toponímica incluida y quizás por ello con un cierto tráfico comercial, e incluso posible va-

riante más baja y septentrional hacia Liébana por Ciceira, Arcedón o el Canal de Francos y Lebeña; acerca del camino hacia Rionansa por el collado de Ozalba, casi ausente de la documentación consultada pese a las relaciones existentes entre ambos valles, patentes en no pocas escrituras de los notarios de Lamasón; y, sobremañera, acerca del camino del Tanea hacia San Sebastián de Garabandal y hacia Castilla, pues al menos en determinados momentos, probablemente coincidiendo con la conversión carretera del camino del Nansa mediado el siglo XVIII o con la decadencia del Real de La Montaña y su traza cartográfica clara entre los siglos XIX y XX, pudo tener una función comercial de unión con Castilla por el valle del Nansa.

Y esa profundización en la red viaria supralocal, si se ubican los estudios de caminería histórica dentro de los de la geografía histórica del paisaje, como aquí se contemplan, a la postre debe dar paso a la más densa, compleja y cambiante red local. Profundizar equivale, pues, en última instancia, a ampliar la escala para llegar a los caminos que en mayor medida han articulado el espacio interior del valle: los caminos vecinales entre núcleos y entre éstos y sus espacios productivos (agrícolas, ganaderos, forestales, industriales). Esta, y no otra, ha sido la idea que ha sostenido el proceso de gestación de este trabajo. Sin embargo, el propio vuelco de las investigaciones realizadas al papel, y la reflexión a que obliga, o debería obligar, un apartado de conclusiones, no dejan de arrojar dudas sobre la idoneidad del método seguido para esos fines.

Por supuesto que, siempre a juicio de los autores, el trabajo aquí presentado ha venido a demostrar la rentabilidad científica de la combinación de las fuentes documentales y las arqueológicas, pues no sólo ha servido para reconstruir la historia física y funcional de un determinado camino, sino que ha dejado al descubierto, tanto algunos momentos históricos de gran interés para los estudios camineros (el determinante paso de la Edad Media a la Moderna, la preocupación por la mejora de las comunicaciones a mediados del siglo XVIII o las reestructuraciones y renovaciones de la red entre los últimos años del siglo XIX y los primeros del XX), como determinados espacios contenedores de abundante información (los difíciles pasos de montaña y de desfiladeros, las problemáticas confluencias de caminos o las delicadas incursiones en los núcleos de población y sus terrazgos). Pero no es menos cierto que también ha venido a demostrar el prolongado y, por eso mismo, peligroso esfuerzo que supone ir camino a camino para llegar a reconstruir una red viaria. Ha venido a demos-

⁵² Según las últimas investigaciones de Isaac MORENO (2004, pág. 121), los caminos romanos, dados los pesados vehículos empleados (de dos ejes no giratorios) y el desconocimiento de determinados utensilios (caso de la herradura o el estribo), buscaban siempre perfiles rectos de pendientes suaves (no superiores al 8%), anchuras amplias de más de cuatro metros, y afirmados con capa de cimentación de piedras y capa de rodadura dulce de piedra menuda o zahorra natural. Unas características formales que, como las semejantes en líneas generales de los caminos reales borbónicos, no han sido localizadas hasta la fecha en Lamasón.

trar, en definitiva, la conveniencia de dar un giro metodológico, el que ya diera el suizo VION (1989), y que fuera seguido por los franceses MARCHAND (1997) y LETURCQ (1997), consistente en pasar del estudio de itinerarios y tramos para la reconstrucción de redes, al estudio de las propias redes en su conjunto, prevaleciendo el todo sobre las partes. Estos autores han encabezado, en efecto, una ruptura metodológica a la hora de estudiar los caminos dentro de la historia del paisaje que se basa en el análisis regresivo de las redes viarias. Muy a grandes rasgos, esto supone partir de la red viaria actual y realizar un análisis morfológico de la misma en busca de anomalías que, con el apoyo de la documentación histórica y de la disposición de otros

elementos físicos del paisaje (fundamentalmente asentamientos y parcelarios), puedan ir llevando a un deshoje de redes viarias históricas. El método, aunque también presenta sus problemas, tiene el atractivo de abarcar todos los caminos a un tiempo y de interrelacionar desde el principio el estudio viario con el poblamiento y los espacios agrarios.

Quizás por ahí esté la más fructífera de las conclusiones: que la combinación de fuentes documentales y arqueológicas tiene validez, pero que el acercamiento debe girar de la evolución de los caminos a la regresión de las redes viarias. Un giro que, por lo demás, los autores del presente trabajo ya han empezado a considerar.

B I B L I O G R A F Í A

ÁLVAREZ, E. y BLANCO, E. (1999): «Las vías de comunicación en Cantabria en la Edad Media». En *I Encuentro de Historia de Cantabria*. Universidad de Cantabria-Gobierno de Cantabria, Santander, 1, págs. 491-521.

ANDRÉS, M. T. (1999): «Los caminos y los sepulcros megalíticos». En MAGALLÓN, M. A. (coord.): *Caminos y comunicaciones en Aragón*. Institución «Fernando El Católico», Zaragoza, págs. 29-41.

ANSOLA, A. (2006): «Las venas del territorio: el estudio de los caminos en la geografía histórica del paisaje (algunas reflexiones a la luz del caso cántabro)». *Investigaciones geográficas*, nº 40, en prensa.

ANSOLA, A. et al. (2002): «Contributi per la storia del paesaggio della montagna cantabrica: la valle del Lamasón». *Archaeologia postmedievale*, nº 6, págs. 89-102.

BARRENA, E. (1991): *Historia de las comunicaciones en Guipúzcoa, 1: Antigüedad y Medioevo*. Diputación Foral de Guipúzcoa, San Sebastián, 258 págs.

BELLO, J. M. et al. (1987): *La cultura megalítica de la provincia de La Coruña y sus relaciones con el marco natural: implicaciones socioeconómicas*. Diputación Provincial de La Coruña, La Coruña, 163 págs.

CABO, A. (2002): «Los caminos históricos y sus obstáculos fluviales». *Estudios geográficos*, nº 248-249, págs. 471-492.

CASADO SOTO, J. L. (1980): *Cantabria vista por viajeros de los siglos XVI y XVII*. Institución Cultural de Cantabria, Santander, 200 págs.

FERREIRA, E. (1988): *Los caminos medievales de Galicia*. Museo Arqueológico Provincial, Orense, 260 págs.

GONZÁLEZ CAMINO, F. (1930): *Las Asturias de Santillana en 1404, según el Apeo formado por orden del infante don Fernando de Antequera*. Librería Moderna, Santander, 190 págs.

GONZÁLEZ ECHEGARAY, J. (1969): «Aportación al estudio del carro chillón en Cantabria». *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore «Hoyos Sainz»*, vol. 1, págs. 49-71.

GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, A. (1999): *Diccionario etimológico de la toponimia mayor de Cantabria*. Librería Estvdio, Santander, 479 págs.

IGLESIAS, J. M. y MUÑIZ, J. A. (1992): *Las comunicaciones en la Cantabria romana*. Universidad de Cantabria-Librería Estvdio, Santander, 257 págs.

La imagen de Cantabria en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid (1997). Fundación Santillana, Madrid, 94 págs.

LETURCQ, S. (1997): «La route et le paysage: dynamique et stabilité des réseaux routiers beaucerons entre Etampes et la forêt d'Orléans». En CHOUQUER, G. (coord.): *Les formes du paysage (Tome 3): L'analyse des systèmes spatiaux*. Éditions Errance, Paris, págs. 78-87.

- Liébana y los Picos de Europa* (1911). Imp. de La Atalaya, Santander, 206 págs.
- LLORENTE (1882): *Recuerdos de Liébana*. Imp. y Fund. de M. Tello, Madrid.
- MADOZ, P. (1984): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, 1845-1850*. Edición facsímil de la provincia de Santander de Ámbito-Librería Estvdio, Valladolid, 307 págs.
- MAISO, J. (1990): *La difícil modernización de Cantabria en el siglo XVIII: D. Juan F. de Isla y Alvear*. Ayuntamiento de Santander, Santander, 439 págs.
- MARCHAND, C. (1997): «Réseau viaire et dessin parcellaire: étude morphologique de la région du Gâtinais Oriental». En CHOUQUER, G. (coord.): *Les formes du paysage (Tome 3): L'analyse des systèmes spatiaux*. Éditions Errance, Paris, págs. 66-77.
- MAZA SOLANO, T. (1965): *Relaciones histórico-geográficas y económicas del Partido de Laredo en el siglo XVIII*. Centro de Estudios Montañeses, Santander, 1.
- MORENO, I. (2004): *Vías romanas: ingeniería y técnica constructiva*. Ministerio de Fomento, Madrid, 241 págs.
- MUÑOZ, J. (1972): «Un importante conjunto documental sobre la geografía de la circulación en España a finales del XVIII: el interrogatorio de Juan Fermín de Garde». *Estudios geográficos*, nº 127, págs. 355-363.
- NÁRDIZ, C. (1992): *El territorio y los caminos en Galicia: planos históricos de la red viaria*. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Galicia-Xunta de Galicia, La Coruña, 477 págs.
- OCEJO, A. (1985): «Primeras noticias sobre un antiguo emplazamiento en el valle de Lamasón (Cantabria)». *Sautuola*, iv, págs. 385-391.
- QUIRÓS, F. (1971): «Fuentes para la geografía de la circulación en España: algunos libros sobre los caminos españoles de los siglos XVIII y XIX». *Estudios geográficos*, nº 123, págs. 353-373.
- Real Ordenanza para los caminos concejiles de la Cantabria* (1801), s.e., s.l., s. págs.
- REDONET, L. (1933): *Un valle montañés en el siglo XVI (Cabuérniga)*. Boletín de la Biblioteca Menéndez Pelayo, Santander, 63 págs.
- RIGEL, F. X. (2000): «Recuerdos de España (1808)». En LÓPEZ GARCÍA, D.: *Cinco siglos de viajes por Santander y Cantabria. Ayuntamiento de Santander, Santander*, págs. 177-181.
- SÁNCHEZ, J. B. (1990): *Historia y guía geológico-minera de Cantabria*. Librería Estvdio, Santander, 335 págs.
- SÁNCHEZ TRUJILLANO, M. T. (1976): «Humilladeros de La Montaña: los "Santucos de las Ánimas"». *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore «Hoyos Sainz»*, VIII, págs. 259-276.
- SÁNCHEZ TRUJILLANO, M. T. (1977-1978): «Los humilladeros de La Montaña: los "Santucos de la Pasión"». *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore «Hoyos Sainz»*, IX, págs. 71-88.
- SÁNCHEZ TRUJILLANO, M. T. (1979-1981): «Los humilladeros de La Montaña: "las Cruces"». *Publicaciones del Instituto de Etnografía y Folklore «Hoyos Sainz»*, X, págs. 115-153.
- SCHNEIDER, H. (1992): «Documentation Ivs». *Bulletin Ivs*, 90/1, págs. 29-45.
- TEIRA, L. C. (1994): *El megalitismo en Cantabria: aproximación a una realidad arqueológica olvidada*. Universidad de Cantabria, Santander, 284 págs.
- TRUEBA, A. (1993): *Las comunicaciones terrestres en la Cantabria de la segunda mitad del siglo XVIII (algunos proyectos de articulación interna del espacio regional)*. Universidad de Cantabria, Tesis doctoral inédita, 416 págs.
- VION, E. (1989): «L'analyse archéologique des réseaux routiers: une rupture méthodologique, des réponses nouvelles». En *Paysages découverts: histoire, géographie et archéologie du territoire en Suisse romande*. Grupe Romand d'Études d'Archéologie du Territoire, Lausanne, págs. 67-99.