

PROSPECCIONES ARQUEOLOGICAS EN LA VIA PISORACA-IULIOBRIGA-PORTUS BLENDIUM EN 1988

*José Manuel Iglesias Gil
Juan Antonio Muñoz Castro*

El patrimonio viario de Cantabria, por su desconocimiento y por la secular ausencia de estudios específicos, ha sufrido un proceso de deterioro progresivo, que ha propiciado la desaparición de gran parte de las realizaciones que en este sentido se conservaban en esta región. El auge de las obras públicas en los últimos años, la coincidencia espacial en el recorrido de las vías antiguas con las nuevas carreteras, la proliferación de multitud de pequeños movimientos de tierra incontrolados o no supervisados, y por último, la ausencia de una arqueología preventiva han sido las causas más frecuentes de la pérdida de numerosas obras de ingeniería civil antiguas, encuadradas dentro del Patrimonio Histórico-Artístico de Cantabria.

Plantearse, en los tiempos actuales, un estudio de los viejos caminos, puede hacer pensar en un anacronismo, del que están muy lejos, los datos que aquí se aportan.

Las innovaciones técnicas y la perfecta construcción de los caminos han posibilitado que vías de comunicación de periodicidad secular se hayan mantenido en buen estado de conservación hasta nuestros días. Los antiguos constructores de caminos tropezaron con las mismas dificultades con las que puede encontrarse el ingeniero actual tales como la búsqueda de los materiales, desmontes de tierras, puentes, canales y alcantarillas de evacuación de aguas, grandes pendientes, etc... Siglos de progreso y variaciones técnicas se encuentran inscritos en los vestigios arqueológicos de los antiguos caminos.

Concienciados en esta circunstancia y dentro del Proyecto de Investigación "La red viaria antigua de Cantabria y sus relaciones con el

espacio geográfico", inserto dentro del Convenio Mixto Diputación Regional de Cantabria - Universidad de Cantabria se llevó a cabo el primer estudio arqueológica de distintas manifestaciones viarias de Cantabria¹.

Entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 1988 se desarrollaron las labores de excavación arqueológica en restos de antiguas vías de penetración terrestre en Cantabria. Los lugares y fragmentos de caminos prospectados no fueron elegidos aleatoriamente, sino que se buscó un denominador común a todos ellos, formar parte del trazado hipotético de la *Vía Pisoraca-Iuliobriga-Portus Blendium*, es decir, constituir un eslabón en la ruta de enlace entre la Costa Cantábrica y la Meseta del Duero, la ruta principal de las comunicaciones terrestres que conducen a Cantabria².

La génesis de esta vía hemos de verla bajo el prisma del *Bellum Cantabricum* desarrollado entre los años 29 y 19 a. C., en donde debió actuar como vínculo de enlace entre las legiones establecidas en la Meseta y las acciones de la *classis Aquitana* en los puertos cantábricos. La ruta, pues, puede ser calificada, en su origen, como una *via militaris*, que aprovecha en su trazado el discurrir de la ruta prerromana que enlazaba, a través de los corredores naturales más adecuados, los castros cántabros normeseteños con los establecimientos indígenas del Valle de Campóo.

La *via* aparece, tras la conquista, como elemento esencial en la reorganización del territorio conquistado impuesta por Roma como refrenda el establecimiento de la *Legio IIII Macedonica* en *Pisoraca* o sus proximidades, punto de partida hacia los territorios cantábricos³ y lugar idóneo para ejercer el control de los asentamientos indígenas de la zona (Amaya, Cildá, Bernorio, Las Rabas-Celada Marlantes, Fontibre, Aradillos, etc.). Parejo a ello, se desarrolla una política de nuevas fundaciones que tendrá en *Iuliobriga* y *Octaviolca* sus más significativos exponentes. Con la *Pax Romana* la *via* adquiere un carácter marcadamente civil sirviendo de cauce a las necesidades comerciales, políticas y económicas de los territorios organizados en torno al eje *Pisoraca-Iuliobriga-Portus Blendium-Portus Victoriae*, estableciendo contacto, a través de estos últimos, con las rutas comerciales que enlazaban con *Burdigala* (Burdeos), centro redistribuidor de los productos y manufacturas del Sur de Francia⁴.

Todo esto hace pensar que la *Vía Pisoraca-Iuliobriga-Portus Blendium* desarrolla su actividad en un marco cronológico muy amplio que abarca

toda la dominación romana. A lo largo de la ruta se han encontrado cuatro piedras miliarias relacionadas directamente con la misma, correspondientes a los emperadores Augusto, Decio, Aureliano y Constantino⁵, y una dentro de su área de influencia atribuida a Carino⁶. Tras la caída del Imperio la vía perduró como ruta principal de las comunicaciones cantábricas, manteniendo su trazado, salvo variantes ocasionales, hasta la instauración del Camino Real de finales del siglo XVIII. Esta circunstancia propicia que a lo largo de una misma ruta sea factible encontrar lienzos viales correspondientes a diferentes épocas, cuyo estudio permite conocer las particularidades técnicas de cada momento histórico.

La investigación viaria ha experimentado en los últimos años una renovación metodológica muy profunda⁷. Los instrumentos que tradicionalmente han sido utilizados en el análisis de los sistemas viarios han dejado paso a nuevos utensilios, en un campo definido por la interdisciplinariedad. No resulta posible abordar en la actualidad el estudio de la red viaria sin el apoyo de disciplinas como la física, la geografía, la geología y la ingeniería, o de técnicas como la fotografía, la topografía y la cartografía en sus diversas variantes. Igualmente, ya no se puede hablar de procedimiento arqueológico en términos generales, sino que, a la vera de los procedimientos habituales, la metodología arqueológica confluye con la otras ciencias. Todo ello integrado dentro de una perspectiva de trabajo multidisciplinar, de una "arqueología de prospección", como la define Vion⁸, buscando una aproximación al fenómeno viario a través de varios niveles de análisis.

En los yacimientos aquí descritos los trabajos de excavación han ido precedidos, siempre que el índice de humedad del terreno y las características del yacimiento lo permitían, de la realización de prospecciones geofísicas, tanto eléctricas como magnéticas, actividades realizadas en colaboración con Begoña Martínez Barreda del Área de Conocimiento de Geodinámica de la Universidad de Cantabria. Los datos obtenidos han sido corroborados por la excavación arqueológica, tal como sucede en Las Navas (lám. 1).

La técnica arqueológica utilizada comprende la ejecución de cuadrículas de 2 m por 4 m, de tal manera que, dada la anchura media de los caminos entre 3 y 6 m, con la unión de dos cuadrículas podía abarcarse la totalidad de su superficie, permitiendo, además, observar la existencia de cunetas u otras obras de drenaje paralelas a la calzada. En consecuencia los cuadros de 2 m por 4 m son completados con sondeos

estratigráficos, en general de 2 m por 1 m o de 2 m por 2 m. Una vez concluidos los trabajos se han restituido los puntos afectados, devolviéndolos a un estado semejante al inicial.

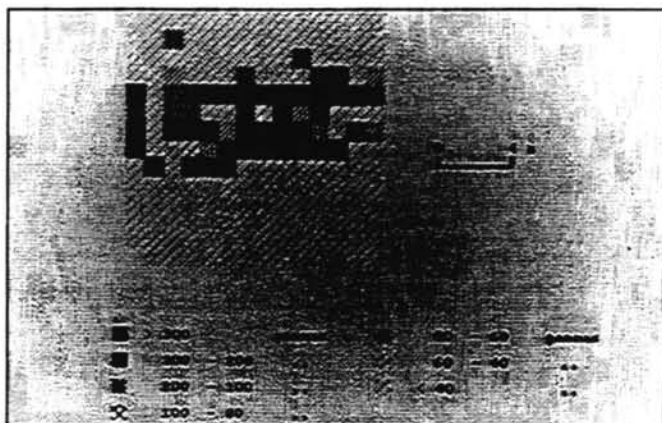


Lámina 1. Diagrama de resultados de la prospección magnética realizada en el sondeo arqueológico de Las Navas

Mantenemos como criterio de exposición de los datos obtenidos el criterio cronológico que proporciona la técnica constructiva. De manera tal, que para nosotros se puede hablar de vías romanas, caminos de técnica constructiva romana, caminos medievales y carreteras modernas. Aunque, hemos observado la perduración de una ruta o vía a lo largo del tiempo, es decir, en ocasiones hemos constatado como sobre una antigua vía romana se ha instaurado una calzada medieval y sobre ésta un camino real de época moderna. Escrutamos arqueológicamente los restos viarios que se conservan en los lugares de La Quintana (Valdeolea), Casasola (Valdeolea), Collado de Somahoz (Campó de Suso), Pozazal (Enmedio), Peña Cutral (Enmedio), en el acceso Norte a Retortillo, en el trayecto Somaconcha-Mediaconcha-Pie de Concha (Pesquera, Molledo y Barcena de Pie de Concha), y en Pedredo (Arenas de Iguña), lugar, este último, en donde la ruta aparece como vía terrena (fig. 1).

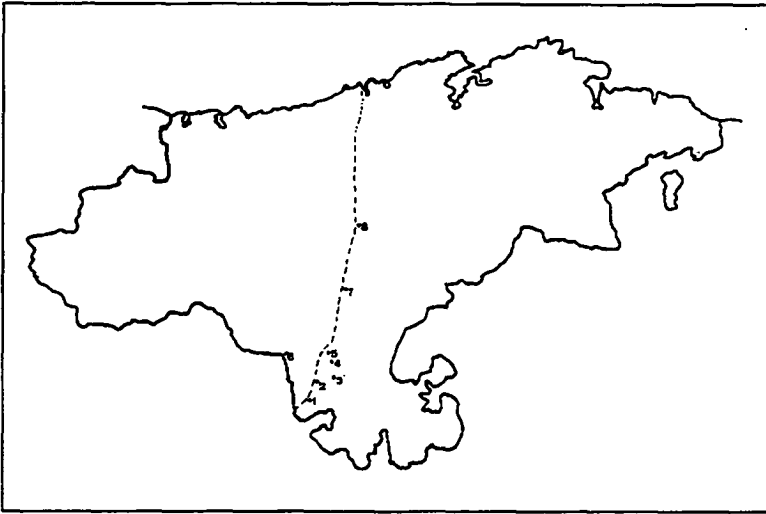


Figura 1. Distribución de los sondeos arqueológicos en la vía Pisoraca-Iuliobriga-Portus Blendium: 1. La Quintana; 2. Las Navas; 3. Pozazal; 4. Peña Cutral; 5. Retortillo; 6. Somahoz; 7. Tramo Pie de Concha-Samaconcha; 8. Pedredo.

Las Vías romanas

Por vez primera en Cantabria se puede hablar, con propiedad, del estudio y análisis de fragmentos viarios romanos. Nos estamos refiriendo a los sondeos arqueológicos realizados por nosotros en los accesos Sur y Norte a la ciudad de *Iuliobriga*.

En efecto, desde el inicio de las prospecciones intuimos que nos encontrábamos ante la presencia del vestigio viario romano más importante de Cantabria. Las dimensiones del segmento conservado y las condiciones de conservación del mismo han refutado nuestra hipótesis.

Analizar correctamente una vía romana supone desprenderse de los estereotipos constructivos que habitualmente se encuentran en la historiografía. Los modos de construcción romanos se caracterizan por una absoluta adecuación a las características morfoestructurales del territorio por donde discurre. La vía se estrecha o ensancha, se calza o discurre terrena acorde a los condicionantes del terreno. Igualmente, no siempre resulta factible encontrarse con una vía en estado pristino, más bien el resto que perdura ha sido sometido a abundantes modificaciones a lo largo del tiempo, bien para su reparación bien para su reutilización. Plantearse pues, la pervivencia de la configuración estratigráfica ideal resulta una quimera de difícil logro.

Nuestra actividad en los lienzos citados consistió en una identificación de los indicios del camino, así como de un análisis en profundidad del hinterland del camino, circunstancia que propició la localización de las canteras de préstamo del material para la construcción de las vías romanas, y que por lo tanto pueden calificarse, igualmente, como las primeras canteras romanas descubiertas en Cantabria con estos fines.

Peña Cutral (Enmedio)

El Collado de Peña Cutral, al Sur del pueblo de Retortillo fue prospectado por la presencia de restos de una vía romana parte de ellos recogidos por la bibliografía especializada⁹. Dado la gran diseminación de los restos localizados optamos por la realización de sondeos independientes con vistas a determinar su trazado, en vez del establecimiento normal de un campo de excavación. Se realizaron estos sondeos con cuadrículas de dimensiones variables, acordes a las características del resto viario y orientadas a la dirección marcada por el camino. La naturaleza, las características de la vía y el hallazgo aislado de restos muy fragmentados de cerámica común romana en el cortafuegos colindante han determinado la programación de un análisis arqueológico en mayor profundidad (lám. 2), realizado en el año 1989 y recogido en un artículo aparte en esta misma publicación¹⁰.



Lámina 2. Restos viarios en las proximidades del Collado de Peña Cutral.

Retortillo (Enmedio)

En la salida del camino viejo de Retortillo se llevaron a cabo dos sondeos tendentes a verificar la salida septentrional de la ciudad de *Iuliobriga*,

en territorio de la misma ciudad. Como los trabajos se integran dentro del área de excavación urbana de la ciudad romana, las cuadrículas se ajustaron a las dimensiones allí establecidas de 4 m. por 4 m., con testigos de 1 m. proporcionando un suelo de cantos rodados gruesos con pequeños cantos encima, muy deteriorado (lám. 3). Este camino ha sido utilizado por los vecinos de Retortillo con vía de acceso al pueblo hasta la construcción de la actual carretera en la década de los cincuenta. Igualmente, tenemos informaciones verbales de vecinos del lugar de la ejecución de reparaciones en el mismo en los tiempos de la II República Española, dato este que es necesario tener presente a la hora de analizar arqueológica e históricamente la vía.



Lámina 3. Sondeo arqueológico en el camino viejo de Retortillo. Restos del firme.

Caminos antiguos de técnica constructiva romana

La pervivencia de los modos constructivos romanos se prolongó, en ocasiones, hasta los albores del siglo XX. No es el caso de los caminos incluidos en este epígrafe, cuya datación cronológica, aunque imprecisa, se retrotrae, como poco, a momentos medievales.

Estos fragmentos viarios forman parte de las arterias tradicionales de comunicación entre la Meseta y la Costa Cantábrica, sin embargo la documentación, que pueda probar su antigüedad, resulta imprecisa. Hasta el momento, y salvo la Carta Puebla de Brañosera para el camino de Somahoz, y una mención en el Libro de Regla de Santillana del Mar para el lienzo Pie de Concha-Somacón, se carece de una documentación fiable sobre su génesis.

Los tres lienzos que vamos a tratar comparten un mismo esquema constructivo y mantienen una identidad en los materiales que los forman, con excepción de la mayor abundancia de aquellos, que como en el caso de los conglomerados y el paso de Somahoz, puedan ser muy abundantes en la zona.

La Quinta (Valdeolea)

La existencia de un fragmento de calzada en buen estado de conservación y la proximidad a vestigios romanos de importancia¹¹, entre los que se encuentra un miliario correspondiente al emperador Decio¹². reutilizado como material constructivo aconsejaron la realización de un sondeo arqueológico en este enclave¹³ (lám. 4).

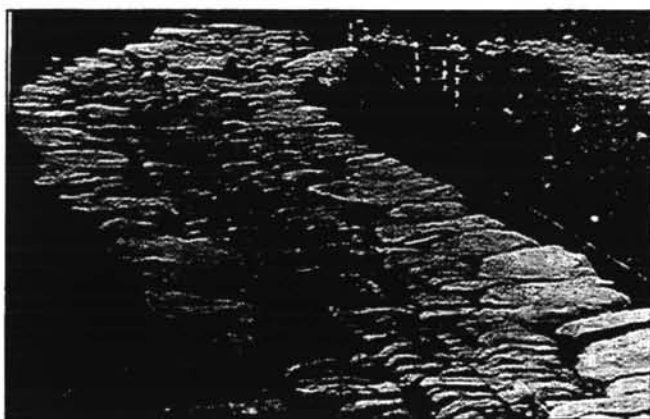


Lámina 4. Lienzo de la vía en La Quinta.

El lienzo de calzada, perfectamente apreciable en superficie, posee 22,30 m. de longitud por una anchura oscilante entre los 3,20 m. en el tramo recto y los 4,50 m. en el eje descrito por la curva existente en el

extremo Este. La disposición del firme es uniforme con grandes losas poligonales que limitan el espacio ocupado por la vía y, situadas entre ellas, lajas hincadas de menores dimensiones, según la técnica denominada "a contrachapa" que García y Bellido recoge en el estudio citado.

Las labores arqueológicas se iniciaron con la limpieza del firme, descubriéndose un canalillo interno o alcantarilla para la evacuación de aguas del que no existe ninguna referencia documental anterior (lám. 5). El canalillo, que cruza transversalmente la calzada por el eje de la curva, tiene 5,40 m. de largo por 0,66 m. de ancho, sección de arco de medio punto con dos dovelas y una clave, y una amplitud de vano de 0,38 m. El sondeo arqueológico se realizó en el extremo oeste de la calzada, mediante ejecución de dos cuadrículas de 2 m. por 4 m., la A-1 y la B-1. Finalizados los trabajos hemos podido apreciar la siguiente disposición estratigráfica:



Lámina 5. Canalillo descubierto en el lienzo viario de la Quintana

1. capa superficial de losas o lajas hincadas de arenisca.
2. capa de arenilla de decantación.
3. capa de losetas de asiento de arenisca mezcladas con cantos rodados.

4. capa de arenilla mezclada con pequeños cantos.
5. capa de canto rodado grueso.
6. suelo natural arcilloso.

Un examen de esta disposición apunta la posibilidad de encontrarlos, al menos con dos caminos superpuestos. El firme superficial y la capa inmediatamente inferior proporcionaron pequeños fragmentos muy deteriorados de cerámica medieval. La contextura de las capas inferiores permitiría su utilización como camino.

El fragmento viario de La Quintana, al igual que otros de menor entidad en Las Quintanillas, se encuentra enmarcando septentrionalmente los *prata Legionis IIII Macedonicae*, jalonados por los hitos terminales, tres de los cuales se han descubierto con certeza en las inmediaciones del camino¹⁴.

Collado de Somahoz (Campó de Suso)

El Collado de Somahoz que comunica las tierras de Campó de Suso con el valle del río Camesa ha sido desde tiempo inmemorial testigo de una prolongada secuencia de tránsito por sus laderas. El testimonio más antiguo que se posee sobre la utilización de la ruta que lo atraviesa data del año 824 y pertenece al Fuero otorgado por el conde Nunio Nuñez a Brañosera¹⁵:

"... et per illa Penna Robra, et per illa foce via que discurrent Asturianos et Cornecanos..."

La referencia al tránsito por este paraje de gentes de las Asturias de Santillana y del Valle de Cabuerniga parece ser elocuente. De hecho se configura como el corredor natural más apto para la comunicación de las tierras meseteñas con la costa dada su cercanía y fácil conexión con los pasos de Palombera y Aradillos. Por otro lado, la existencia en sus proximidades de vestigios prerromanos de la importancia de los castros de Monte Bernorio y Fontibre nos permite aventurar una génesis muy anterior a la presencia romana en Cantabria.

En el mismo collado quedan aún vestigios de la antigua calzada, si bien la construcción de la pista que enlaza las localidades de Espinilla y La Población, en Cantabria, con Salcedillo, en Palencia, ha dado al traste con buena parte de ella (lám. 6). Ante este panorama de abandono y en

vista de la calidad de los tramos viarios allí conservados abordamos las actividades arqueológicas con vistas a un mejor conocimiento de la vía.



Lámina 6. Limpieza del fragmento viario del Collado de Somahoz.

La organización de la capa superficial y la estructura del camino es similar al descrito en La Quintana (lám. 7). En el sondeo arqueológico desarrollado en la calzada del que atraviesa el paraje de Somahoz observamos la misma disposición estratigráfica y, esta vez con mayor nitidez, comprobamos la existencia de dos caminos superpuestos. El inferior constituido a modo de vía terrena y el superior, aprovechando éste como caja, asentado como vía empedrada o calzada (fig. 2).

Tramo Somachonca-Mediaconcha-Pie de Concha (Pesquera, Molledo, Bárcena de Pie de Concha)

Tradicionalmente se ha considerado el presente tramo como una realización viaria romana. En certeza, es el paso natural más adecuado para salvar los desniveles de la cordillera, pero no existe documentación expresa que pueda atestiguar su origen. Únicamente un miliario correspondiente al emperador Aureliano localizado en Pedredo de Iguña, y

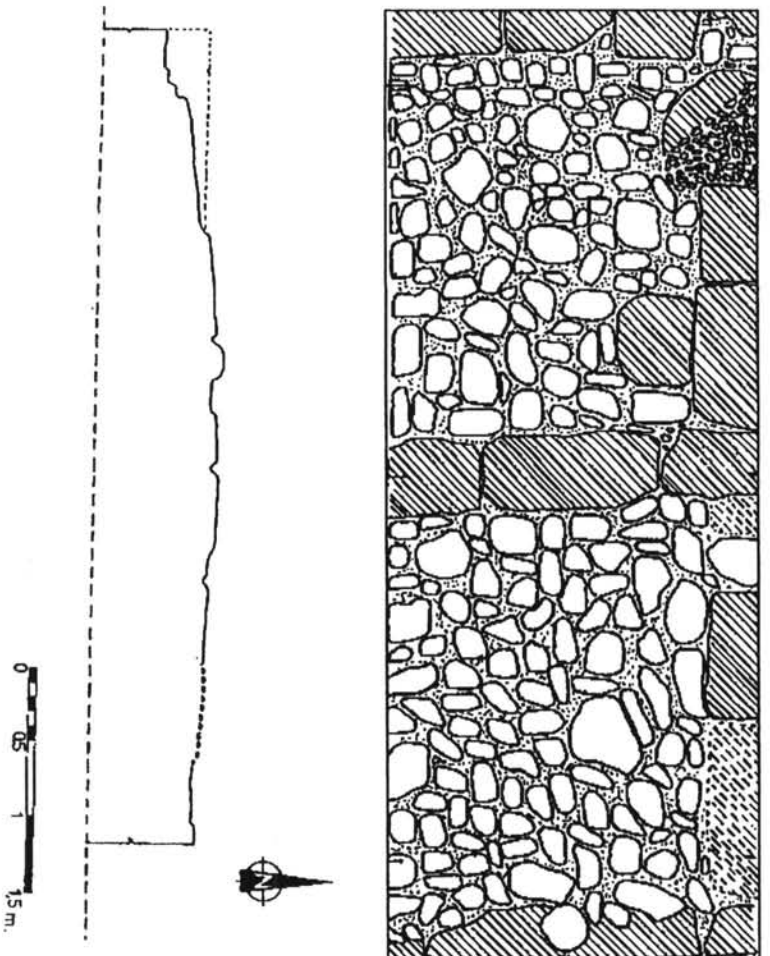


Figura 2. Corte estratigráfico en la vía del Collado de Somahoz.



Lámina 7. Panorámica de la vía a su pazo por el Collado de Somahonz.

una cita, muy interesante por su datación en el año 1017, en el Cartulario o Libro de Regla de Santillana del Mar¹⁶ en la que aparece lo siguiente:

"...et per illa calçata que est iter que pergit de Conflia et venit a Egunnia"

En el espacio de aproximadamente 4,5 kilómetros existente entre Somaconcha y Pie de Concha desarrollamos varios tipos de actividades arqueológicas. En primer lugar, lo que podemos considerar como prospecciones superficiales, durante las cuales descubrimos las canteras de préstamo de las que se extrajo la piedra con que está construida la calzada. Pudimos descubrir, igualmente, a lo largo de la calzada restos de losas no utilizadas pero que conservan aún las marcas de las cuñas de cantero (lám. 8). Estos hallazgos se convierten en datos especialmente relevantes para el estudio técnico que de la ruta estamos llevando a fin. En el mismo orden, se analizaron las improntas dejadas por el tránsito de carros sobre la superficie de la calzada, distinguiendo dos valores correspondientes a medidas de 1,35 m. y 1,40 m., de las que la última presenta una profundidad de huella 0,10 m.¹⁷.

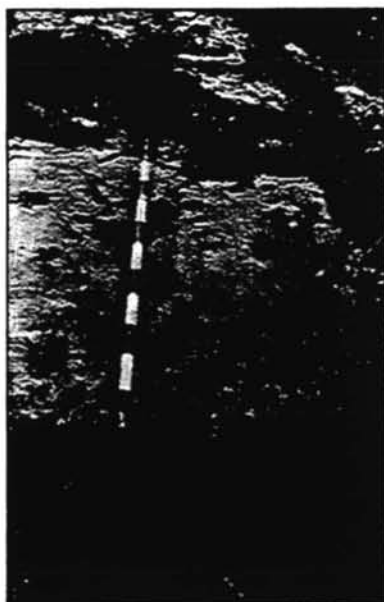


Lámina 8. Detalle de las muescas realizadas en un bloque de piedra para la extracción de losas destinadas a la calzada.

En segundo lugar, realizamos un sondeo arqueológico para lo cual elegimos un fragmento de calzada entre Somaconcha y Mediaconcha abriendo una cuadrícula (lám. 9) que proporcionó la siguiente disposición estratigráfica:

1. capa superficial de losas de 3,10 m. de anchura, limitada por dos grandes losas laterales con valores en torno a los 0,80 m. formando un campo intermedio de 1,50 m. ocupado por lasjas estrechas de entre 0,10 m. y 0,20 m. dispuestas a "contra chapa".
2. capa de tierra arcillosa.
3. capa de grandes cantos de río
4. capa de pequeños cantos rodados sobre suelo natural.

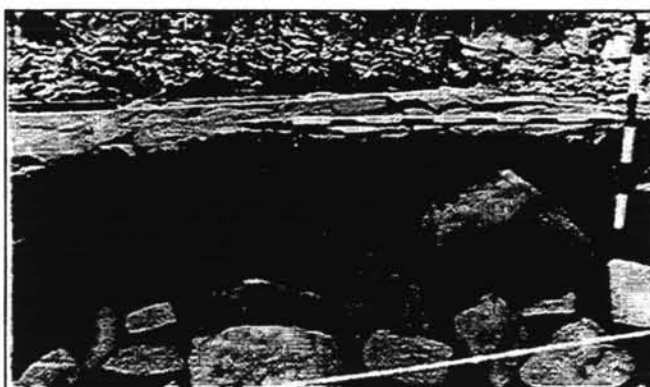


Lámina 9. Campo arqueológico de Mediaconcha.

La disposición de esta calzada que discurre por la ladera Este del valle del Bisueña ha obligado a la realización de obras de desmonte para su instauración, apreciándose en aquellos lugares donde la pendiente es considerable cómo el firme es asentado con calzos por ambos lados y reforzado por contrafuertes interiores en el lado libre del desmonte (lám. 10).

Camino medievales

Con anterioridad hemos aludido a la superposición de los caminos a lo largo de diferentes épocas. Este hecho constituye una muestra palpable de que los corredores de tránsito son estables a lo largo de los

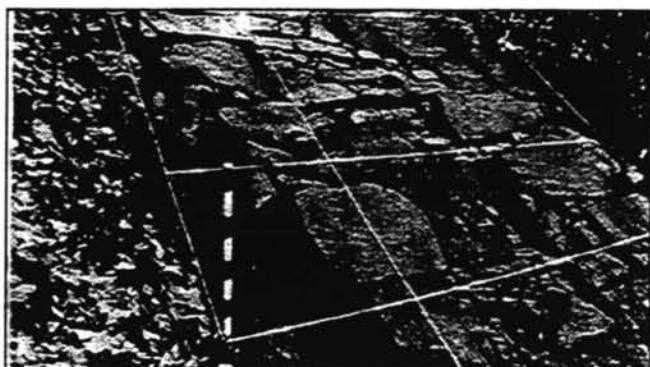


Lámina 10. Contrafuertes de sustentación de la calzada.

tiempos y particularmente en territorios con orografías abruptas como la de Cantabria.

En esta nueva manera de construir caminos se pueden apreciar diferencias técnicas con respecto a las construcciones romanas, máxime cuando el camino, como en el caso que nos ocupa, asienta su origen en el tránsito hacia la Edad Moderna.

El vestigio que a continuación analizamos constituye, al igual que los anteriores, un elemento singular de interés para el Patrimonio Cultural de Cantabria, por lo que su estudio y comentario puede proporcionar muchas claves que coadyuven a interpretar la moderna historia de este territorio, situado en el paso natural de la Meseta a la Cordillera Cantábrica.

Casasola-Las Navas (Valdeolea)

En el paraje de Las Navas, próximo a la localidad de Casasola se halla, sobre los restos de una antiguo camino de penetración en Cantabria que culmina en un magnífico puente, en sillares, de factura probablemente moderna (siglos XVI o XVII).

En este lugar, tras la realización de una prospección geofísica previa (lám. 1) y del topografiado de la zona se procedió a trazar un campo de sondeo de 8 m. por 12 m., con la apertura de dos cuadrículas de 2 m. por 4 m., completadas con un corte estratigráfico. Estos trabajos pusieron al descubierto un lienzo de camino, en buen estado de conservación, bajo una capa de tierra que oscila entre los 5 y 10 cm. La anchura del

camino es de 5,15 m., con una disposición superficial en forma de ajedrezado, mediante sillares de arenisca dispuestos en filas longitudinales y transversales a la dirección del camino (fig. 3). El firme aparece elevado sobre el suelo unos 0,60 m. dispuesto sobre dos hiladas de sillares, la primera de las cuales se asienta sobre el suelo natural, reforzando su apoyo con pequeños calzos (lám. 11 y 12). El corte estratigráfico, realizado en una área de 2 m. por 2 m., proporcionó la siguiente sucesión de estratos:

1. firme superficial a base de grandes sillares de arenisca formando cuadrados regulares en los que se incrustan cudones de cuarcita.
2. capa de tierra apelmazada y mortero que sirve de asiento a la anterior.
3. capa de lajas planas.
4. capa de grandes bloques calizos rellenos con mortero.
5. capa de piedra caliza de mediano tamaño asentada sobre el suelo natural.

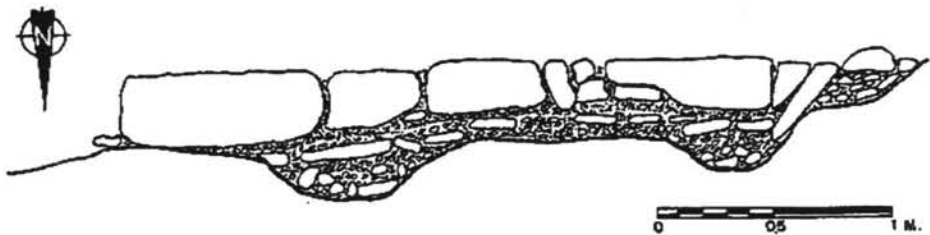


Figura 3. Planimetría y alzado de la vía de las Navas.

La disposición y ejecución de este camino se asemeja a los caminos reales de tránsito de la Edad Media a la Edad Moderna, construidos en muchas ocasiones siguiendo el recorrido de vías romanas. Es muy probable que se trate de una de las realizaciones viarias ejecutadas para el traslado del tren de artillería que desembarcado en la costa cantábrica fue trasladado por tierra hasta Valladolid en tiempos de Carlos V.



Lámina 11. Margen occidental del camino de las Navas.

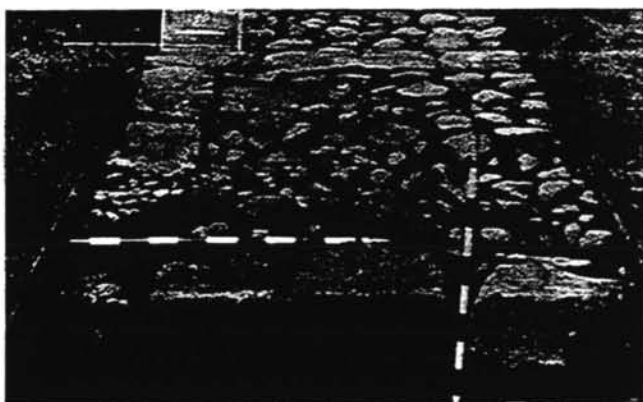


Lámina 12. Detalle de los sillares sobre los que se eleva el camino de Las Navas.

Las carreteras modernas

En numerosas ocasiones, la pervivencia de las técnicas constructivas a las que anteriormente hemos aludido, ha propiciado que por parte de los investigadores se consideren como romanos elementos viarios que no lo son. Esta es la circunstancia del camino real de Pozazal, en el límite entre Cantabria y Palencia.

Pozazal (Enmedio)

En Pozazal se encuentran los restos de un antiguo camino considerado como romano por García y Bellido¹⁸. La labor inicial fue un topografiado de los vestigios conservados que tras su realización proporcionó una longitud de 200 m. Iniciamos los trabajos con el establecimiento de un área de sondeo de 10 m. por 8 m. en el que se abrieron dos cuadrículas contiguas de 2 m. por 4 m., poniendo al descubierto un camino de 7 m. de anchura con márgenes laterales y firme de grijo calizo (fig. 4).

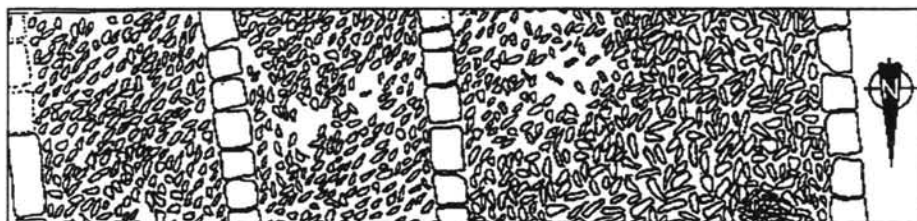


Figura 4. Planimetría del sondeo arqueológico realizado en la vía de Pozazal.

Estratigráficamente está compuesto de dos capas:

- capa superficial de grijo calizo de 7 cm. de grosor.
- capa inferior de grandes bloques calizos, de 23 cm. de grosor, directamente asentados sobre un suelo de naturaleza caliza.

Si bien la técnica constructiva de este camino se asemeja perfectamente a la romana, su cronología no puede estimarse como tal ante la ausencia de una apoyatura cronológica clara. Es más, en un documento recogido por A. Rodríguez se pone de manifiesto que el 17 de Diciembre de 1880 el Ayuntamiento de Valdeprado del Río tomó la decisión de reparar este camino llevando a cabo las siguientes obras¹⁹:

“Una en la barga para subir al Cuartel de la Guardia Civil de Pozazal, desanchando el camino tres pies más de lo que es hoy. Otra en Fuente de la Niñana, haciendo desagüe en las fincas a poza o chorca que en dicho sitio y camino existe, y echando y machacando en la misma ciento dieciseis carros de piedra caliza...”

Conclusión final

La valoración general de esta campaña arqueológica en vías romanas y caminos antiguos es altamente satisfactoria pues, además de ser la primera vez que se aborda en Cantabria un estudio viario bajo unas directrices metodológicas sistemáticas, se ha conseguido alcanzar una visión amplia, en lo cronológico, y estricta, en lo técnico, de las realizaciones viarias inscritas en una de las rutas más significativas de la región, la que une por la cuenca del Besaya, la Meseta castellana con la costa y puertos del Cantábrico.

Se ha logrado realizar un compendio de construcción vial a lo largo de diferentes épocas históricas sucesivas y confirmar los esquemas-tipo de las características de una ruta en relación a los distintos momentos de ejecución. En el mismo orden, se observa la perduración de una ruta a lo largo del tiempo, es decir, hemos tenido la oportunidad de observar como sobre una antigua vía romana se asienta, con posterioridad un camino medieval, y sobre este un camino real moderno, e incluso, en anchos tramos aparecerán todos ellos suplantados por carreteras actuales, fenómeno patente con frecuencia en la bibliografía²⁰.

Concretamente, hemos tenido oportunidad de comprobar la unidad estilística y técnica que existe entre las manifestaciones viarias del Collado de Somahoz, de la Quintana y la calzada de Somaconcha a Pie de Concha. La apoyatura documental para el Collado de Somahoz y para la calzada de Somaconcha a Pie de Concha nos sitúa entre inicios del siglo IX y comienzos del XI en los que la realización de obras de infraestructura civil está poco desarrollada por lo que no resulta aventurado pensar en una génesis romana de las mismas, si bien, y esto queremos remarcarlo, su estudio arqueológico no nos ha proporcionado ninguna información o vestigio explícito que pueda corroborar tal origen.

Por último, los caminos de Las Navas y Pozazal constituyen dos buenas muestras de ingeniería viaria de los siglos XVI y XVIII, constituyéndose el primero de ellos, por su calidad constructiva, en una auténtica obra de arte ingenieril.

En síntesis, hemos intentado elaborar de manera muy esquemática los modos de construcción con los que se han ejecutado los caminos de Cantabria en diferentes épocas, desde el mundo romano al siglo XIX. Es, a nuestro juicio, una aportación singular al estudio de las obras públicas de una región que aún conserva un rico patrimonio monumental.

Notas

- (1) A este respecto hemos de indicar que los análisis arqueológicos en vías romanas y caminos antiguos son escasos en nuestro país. Destacan los llevados en la Vía de la Plata por CABALLERO ZOREDA, 1970, p. 11 y ss.; en la Vía Augusta por SILLIERES, 1976, p. 62-65; en las vías que parten de *Clunia* por ABASOLO, 1978, p. 40-45; en la vía que une *Segontia* con *Segobriga* por ABASCAL, 1981, p. 420-421; en la región de Aragón por MAGALLON, 1987, y en el Sur de la Península por SILLIERES, 1990.
- (2) Los estudios parciales o globales sobre esta vía de cronología romana son abundantes, entre los que destacan: RIOS Y RIOS, 1889, p. 509-514; SCHULTEN, 1962, p. 224-235; SOJO Y LOMBA, 1947, p. 50-54; GARCIA Y BELLIDO, FERNANDEZ DE AVILES, MONTEAGUDO y VIGIL, 1956, p. 131-199; GARCIA Y BELLIDO, FERNANDEZ DE AVILES, MONTEAGUDO y GARCIA GUINEA, 1970; CALDERON ESCALADA, 1971; GONZALEZ ECHEGARAY, 1979-1980, p. 7-39; SOLANA SAINZ, 1981, p. 209-220; IGLESIAS GIL, MAÑANES BEDIA y MUÑIZ CASTRO, 1989, p. 1-19; IGLESIAS GIL y MUÑIZ CASTRO, 1990, p. 277-292; VEGA DE LA TORRE, 1990, p. 432-442 e IGLESIAS GIL y MUÑIZ CASTRO, 1992, p. 97-136.
- (3) *Pisoraca* se convierte, tras las Guerras Cántabras, en el núcleo reordenador de las comunicaciones terrestres que conducen a los puertos de la zona central de la Costa Cantábrica. De ella parten diferentes rutas atestiguadas documental y arqueológicamente que enlazan con *Portus Amanum-Flaviobriga* (Castro Urdiales), *Portus Victoriae* (Santander), *Portus Blendium* (Suances), y *Portus Vereasuecae* (de emplazamiento aún no definido en el occidente de Cantabria).
- (4) Son varios los sellos cerámicos sudgálicos, particularmente de Montans, que se encuentran en los yacimientos cántabros. En concreto los *sigilla Iulius* y *Quint(us)* aparecen tanto en *Iuliobriga* como en *Burdigala*.
- (5) Un *corpus* de miliarios en Cantabria, recogiendo la bibliografía anterior, se encuentra en IGLESIAS GIL y MUÑIZ 1992.
- (6) PEREZ SANCHEZ 1991
- (7) ABASOLO 1990
- (8) VION 1983, p. 339-353.
- (9) RIOS Y RIOS 1889. GARCIA Y BELLIDO et alii, 1956; SOLANA SAINZ, 1981, p. 216.

- (10) "Prospecciones y excavaciones arqueológicas en el Collado de Peña Cutral (Enmedio, Cantabria)".
- (11) En sus cercanías, en concreto en el paraje situado entre Rebolledo y Camesa se ha encontrado un gran yacimiento romano que se ha pretendido asimilar a Octaviolca aunque las áreas excavadas ofrecen las características propias de una *villa*. GARCIA GUINEA et alii, 1985.
- (12) ROBLES 1985, p. 231-234.
- (13) En este tramo viario realizó un pequeño sondeo arqueológico García y Bellido y su equipo, publicándose las conclusiones en GARCIA Y BELLIDO et alii, 1956, p. 131-199.
- (14) IGLESIAS GIL y MUÑIZ CASTRO 1992, p. 118.
- (15) MUÑOZ Y ROMERO, 1970.
- (16) JUSUE 1912, doc. nº XLIII, año 1017.
- (17) Un estudio preciso sobre las improntas que sobre el firme deja el paso de vehículos en época romana lo encontramos en SILLIERES, 1983, p. 31-45.
- (18) GARCIA Y BELLIDO et alii, 1956.
- (19) RODRIGUEZ FERNANDEZ, 1979, p. 231.
- (20) ABASOLO, 1990, p. 7-20; BELTRAN, 1990, p. 47-50.

Bibliografía

- ABASCAL PALAZON, J. M., 1981: "El corte estratigráfico de Gárgoles de Arriba y el trazado de la vía Segontia - Segobriga". *Wad-Al-Hayara* 8, 1981, pp. 415-424.
- ABASOLO, J. A., 1978: *Las vías romanas de Clunia*. Burgos 1978.
- ABASOLO ALVAREZ, J. A., 1990: "El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana (Tarazona, 1987)*, Zaragoza, 1990, pp. 7-20.
- BELTRAN, A., 1990: "La red viaria en la Hispania romana. Introducción". *Simposio La red viaria en la Hispania romana (Tarazona, 1987)*, Zaragoza 1990, pp. 45-53.
- CABALLERO ZOREDA, L., 1970: *Alconetar en la vía romana de la Plata. Garrovillas (Cáceres)*. Excavaciones Arqueológicas en España 70, Madrid, 1970.
- CALDERON ESCALADA, J., 1971: *Campoo. Panorama histórico y etnográfico de un valle*, Santander, 1971.
- GARCIA Y BELLIDO, A. et alii, 1956: "Excavaciones en Iuliobriga y exploraciones en Cantabria. II Relación: Campañas de 1953 a 1956", *AEA*, XXIX, n° 93-94, 1956, pp. 131-199.
- GARCIA Y BELLIDO, A. et alii, 1970: *Excavaciones y exploraciones arqueológicas en Cantabria*, Anejos de AEA, IV, Instituto Español de Arqueología (C.S.I.C.), Madrid, 1970.
- GARCIA GUINEA, M. A. et alii, 1985: "El yacimiento arqueológico de Rebolledo-Camesa (Valdeolea-Cantabria). Campañas 1981-1982". *Sautuola IV*, 1985, pp. 197-310.
- GONZALEZ ECHEGARAY, J., 1979-80: "Las mansiones de la placa 1 del «Itinerario de Barro»", *Altamira*, XLII, 1979-1980, pp. 9-39.
- IGLESIAS GIL, J. M.; MUÑIZ CASTRO, J. A. y MAÑANES BEDIA, B., 1989: "El trazado de las vías de comunicación desde la Antigüedad en las Asturias de Santillana", *Ilustraciones Cántabras*, ed. Institución Cultural de Cantabria, Santander, 1989, pp. 1-19.
- IGLESIAS GIL, J. M. y MUÑIZ CASTRO, J. A., 1990: "Aportaciones al análisis topográfico y tipológico de la vía Iuliobriga-Portus Blendium", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana (Tarazona, 1987)*, Zaragoza, 1990, pp. 277-292.
- IGLESIAS GIL, J. M. y MUÑIZ CASTRO, J. A., 1992: *Las comunicaciones de la Cantabria romana*, ed. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cantabria y Librería Estudio, Santander, 1992.

- JUSUE, E., 1912: *Libro de Regla o Cartulario de la antigua abadía de Santillana del Mar*. Madrid 1912, doc n° XLIII, año 1017.
- MAGALLON BOTAYA, M. A., 1987: *La red viaria romana en Aragón*. Zaragoza, 1987.
- MUÑOZ Y ROMERO, T., 1970: *Colección de Fueros Municipales y Cartas Pueblas de los Reinos de Castilla, León, Corona de Aragón y Navarra*. Madrid 1970.
- PEREZ SANCHEZ, J. L., 1991: "Fragmento de miliario romano hallado en Celada Marlantes (Enmedio), al Sur de Iuliobriga (Cantabria)", *XX Congreso Nacional de Arqueología*, (Santander, 1989), Zaragoza, 1991, pp. 439-444.
- RIOS Y RIOS, A. de los, 1989: "Campamentos romanos de Julióbriga", *BRAH*, XIV, 1889, pp. 509-514.
- ROBLES GOMEZ, J. M^a., 1985: "Epigrafía romana en Rebolledo-Camesa. Miliario del emperador Decio", *Sautuola*, IV, 1985, pp. 231-234.
- RODRIGUEZ FERNANDEZ, A., 1979: *Los Carabeos. Historia, economía y sociedad de un concejo rural de la Merindad de Campóo*. Santander 1979.
- SCHULTEN, A., 1962: *Los cántabros y astures y su guerra con Roma*, Madrid, 1943. 2^a ed., Madrid, 1962, Colección Austral, Espasa Calpe.
- SILLIERES, P., 1976: "La vía Augusta de Cordoue à Cadix. Documents du XIIIe s. et photographies aeriennes pour une étude de topographie historique". *Mélanges de la Casa Velázquez XII*, 1976, pp. 62-65.
- SILLIERES, P., 1983: "Ornières et voies romaines". *Caesarodunum XVIII*, 1983, pp. 31-45.
- SILLIERES, P., 1990: *Les voies de communication de L'Hispanie meridionale*, Paris, 1990.
- SOJO Y LOMBA, F. de, 1947: "Comunicaciones en Cantabria", *BRSB*, LXXXIII, 1-6. Serie B, n° 190, 1947, pp. 7-71.
- SOLANA SAINZ, J. M^a., 1981: *Los cántabros y la ciudad de Iuliobriga*, ed. Librería Estudio, Santander, 1981.
- VEGA DE LA TORRE, J. R., 1990: "Las vías romanas en Cantabria: Estado actual de las investigaciones sobre la del Besaya", *Simposio sobre la red viaria en la Hispania Romana (Tarazona, 1987)*, Zaragoza, 1990, pp. 431-442.
- VION, E., 1983: "Aspects méthodologiques de la recherche des anciens chemins et des voies romaines en Pays de Vaud (Suisse)". *Caesarodunum XVIII*, 1983, pp. 339-353.