

VÍAS ROMANAS DE MONTAÑA ENTRE ASTURIAS Y LEÓN. LA INTEGRACIÓN DE LA *ASTURIA TRANSMONTANA* EN LA RED VIARIA DE HISPANIA

Roman mountain roads between Asturias and León. The integration of Asturia transmontana in the road network of Hispania

David GONZÁLEZ ÁLVAREZ

Departamento de Prehistoria. UCM. Correo-e: davidgon@ghis.ucm.es

Recepción: 2010-08-27; Revisión: 2010-10-15; Aceptación: 2011-05-31

BIBLID [0514-7336 (2011) LXVII, enero-junio; 171-192]

RESUMEN: Se revisa la información disponible sobre los itinerarios de época romana a través de la Cordillera Cantábrica entre las actuales provincias de Asturias y León. El objetivo es cuestionar estos datos a la luz de recientes aportaciones sobre las características técnicas de las vías romanas, apostando así por introducir en las narrativas arqueológicas la mayor concreción que aporta el uso adecuado de los términos técnicos e ingenieriles relacionados con el viario romano en el caso concreto que nos ocupa. De este modo, podremos evaluar en mejor medida el grado de integración de la *Asturia transmontana* en la realidad administrativa y sociopolítica del Imperio romano.

Palabras clave: Vías romanas. Calzada romana. Romanización. Cordillera Cantábrica.

ABSTRACT: The available information of the Roman ways across the Cantabrian Mountains is checked, between the present-day provinces of Asturias and León. The aim is to question this information in the light of recent contributions of the technical characteristics of the Roman ways. We bet for introducing in the archaeological narratives a bigger concretion that provides the suitable use of the technical terms related to the Roman system of communications in our case of study. Thus, we will be able to assess the degree of integration of the *Asturia transmontana* in the administrative and socio-political reality of the Roman Empire.

Key words: Roman roads. Romanization. Cantabrian Mountains. North-West Spain.

1. Introducción

La presencia romana directa en la Península Ibérica arranca en el año 218 a.C. en el contexto de la Segunda Guerra Púnica. Las operaciones de conquista de Hispania serían iniciadas por la República Romana y concluidas dos siglos después por el Imperio, con el fin de las Guerras Cántabras en el año 19 a.C. Tras el control militar, se daría paso a la asimilación política, social y económica de la región

por medio de la administración civil romana, auxiliada por las legiones. En ese proceso de implantación romana, las vías de comunicación terrestres jugarían un papel trascendental.

Las primeras motivaciones para la construcción de las vías serían netamente militares. Era importante que la movilización de las tropas romanas fuese lo más diligente posible en caso de necesidad. Posteriormente, cuando la romanización se intensificó, los viales se convirtieron en los canales de la

administración, además de en arterias con un intenso tráfico de gentes y mercancías que fluían continuamente a lo largo y ancho de todo el Imperio, con un protagonismo central de los vehículos provistos de ruedas.

Con el presente trabajo, repasaré el estado actual del conocimiento de las vías romanas en el segmento occidental de la Cordillera Cantábrica, a lo largo del actual límite administrativo entre las provincias de Asturias y León. La elección de esta zona no es arbitraria, sino que se debe al interés por estudiar el proceso de romanización de la *Asturia transmontana*, entendiendo los caminos romanos como uno de los rasgos con los que se materializaría la incidencia de la Administración romana sobre el territorio. La primera parte de este trabajo contextualizará de forma general el estudio arqueológico de las vías romanas. A continuación se realizará una revisión crítica de la información disponible sobre el área de estudio.

2. Fuentes informativas

Tradicionalmente se han contemplado dos fuentes literarias básicas en la identificación de los trazados viales romanos: el *Itinerario de Antonino* y el *Anónimo de Rávena*. Existen además otras fuentes complementarias con las que cimentar las indagaciones sobre el viario romano: documentos epigráficos, referencias textuales en las fuentes clásicas, la documentación medieval y moderna, evidencias toponímicas o los restos arqueológicos preservados sobre el terreno.

2.1. Fuentes documentales

Centrándonos en el caso de estudio, el *Itinerario de Antonino* no ofrece información útil. Si bien recoge 34 viales que tienen alguna parte de su recorrido en Hispania, el área cantábrica queda al margen de esta distribución (Roldán, 1975: 19 y ss.). Las causas de este vacío informativo se podrían relacionar con el hecho de ser la última sección territorial controlada por Roma (Peralta, 2009), mostrando una implantación de la Administración romana aún incipiente en el momento de la composición de tal documento, que tendría lugar en los 150 primeros años de nuestra era, a partir de las informaciones

proporcionadas por los miliarios que jalonaban tales viales (Lostal, 1992; Solana y Sagredo, 2006).

El *Anónimo de Rávena* se compuso hacia el siglo VII d.C., o quizá más tarde, ya tras la desmembración del Imperio Romano de Occidente. La mayoría de autores creen que se redactó siguiendo un documento anterior, posiblemente un mapa de rutas. Su contenido informativo abarca todo el mundo entonces conocido, entendiendo el compilador su obra como una *cosmographia* (Roldán, 1975: 111-112). La información aportada es muy similar a la del *Itinerario de Antonino*, citando los puntos de descanso a lo largo de las rutas –las *mansiones*–, aunque no recoge la distancia existente entre ellas. Se adapta a los cambios políticos y administrativos acaecidos entre los siglos III y VII d.C. Con la desaparición de la unidad del Imperio, los caminos ya no se refieren en distancias o itinerarios hacia Roma, sino respecto a las principales ciudades de los reinos germánicos, como Toledo, Cartagena, Tarragona, Sevilla, Mérida o Braga, para la Península Ibérica.

Como mayor novedad, de cara a nuestro estudio particular, el *Anónimo* incluye una vía litoral entre *Brigantium* y *Oiasso*, y una conexión hacia el litoral cantábrico desde León. La ruta entre *Asturica Augusta* y *Lucus Augusti* pasaba por las siguientes *mansio*: *Asturia - Balsata - Interamnium - Memoriana - Luco Astorum - Passicin - Amneni - Lugisonis - Ponte Albei - Lugo Augusti* (Fernández Ochoa, 1982: 31), algunas de las cuales han sido utilizadas para reconstruir su trazado por el interior de Asturias (González, 1956; Diego Santos, 1978: 107-109), mientras que para el trazado que atraviesa la Cordillera desde León se asume hoy de forma generalizada que transcurriría siguiendo la ruta de La Carisa (Camino *et al.*, 2007b).

Además de los Itinerarios, no podemos olvidar toda una serie de referencias recogidas por distintos autores clásicos a vías o puentes, que nos pueden servir como luces aclaratorias para determinados casos, aunque no he tenido éxito en la obtención de este género de referencias para el presente caso de estudio. También existen otros elementos textuales interesantes, sobre todo para áreas geográficas concretas, como la *tégula de Valencia* (Roldán, 1975: 161-162), los *vasos de Vicarello* (Roldán, 1975: 149-153) o la *Tabula Peutingeriana* (Roldán, 1975: 106-110). Para el ámbito próximo a nuestro caso de estudio podemos atender a las llamadas *Tablas de Barro de Astorga*

(García y Bellido, 1975; Roldán, 1975: 163-175; Diego Santos, 1999), aunque ninguno de los trazados recogidos cruza la Cordillera Cantábrica por el sector aquí analizado.

Un tipo de fuentes imprescindibles son los miliarios y otros restos epigráficos vinculados directamente a las vías, pues son de mucha utilidad al ir plasmando sobre el terreno los posibles trazados de éstas. En los miliarios se muestra al viajero la distancia hasta la siguiente *mansio* del camino, y en algunos aparece también una referencia al emperador vigente en el momento de erigirse el miliario. Para el posterior estudio particular, encontramos el problema de que no se ha conservado hasta nuestros días ningún miliario, más allá de una vaga referencia de Tirso de Avilés a un posible miliario en Corao (Cangas de Onís, Asturias) (Diego Santos, 1985: 240), lo que contrasta con la abundancia de estos elementos epigráficos en ámbitos próximos como *Gallaecia* (vid. Rodríguez Colmenero *et al.*, 2004). De igual forma, los puentes pueden convertirse en buenos indicadores del itinerario seguido por las vías romanas (vid. Fernández Casado, 1980; Durán, 2005). Otras muestras epigráficas a tomar en consideración son inscripciones votivas a los *Lares Viales*, dioses protectores de los caminos (Santos Yanguas, 2003: 88-89).

Son también muy a tener en cuenta las fuentes documentales medievales, ya que tras la desmembración del Imperio romano se siguió utilizando la magnífica red de comunicaciones construida en la Antigüedad, incluso hasta la misma época contemporánea. Podemos encontrar referencias muy ilustrativas en los cartulanos y crónicas medievales: son frecuentes referencias bien sugerentes, como *carrera maiore, via, via antiqua, strata, carrale antiqua, karrera...* (Abásolo, 1975: 22-25; Fernández Ochoa, 1982: 35-36).

Ya en época moderna, encontramos importantes testimonios en la obra de eruditos locales, cronistas o viajeros que como Jovellanos recorrieron sus respectivas regiones anotando todo cuanto veían, entre lo que podemos recuperar informaciones sobre puentes, caminos, vados... También contamos con interesantes repertorios de caminos, como el *Repertorio de todos los caminos de España* de Villuga (1950), que resulta poco esclarecedor para el caso de estudio abordado en este trabajo.

Por último, la toponimia nos puede ayudar a bosquejar el recorrido aproximado de las vías en

tramos concretos. Contamos con algunos trabajos que han arrojado resultados más que interesantes de cara a poner en valor este tipo de aproximaciones (vid. Acero y Gálvez, 2004; Moralejo, 2009). En especial, la microtoponimia es muy valiosa en algunas zonas rurales, donde se ha comprobado su larga vigencia desde momentos altomedievales (vid. Fernández Mier, 2006, para el área de estudio).

2.2. *Arqueología de las vías romanas*

El estudio de los caminos históricos puede ser abordado por la Arqueología, atendiendo a los vestigios materiales de la propia infraestructura lineal y al poblamiento humano que en un momento dado pueda componer el territorio a estudiar. Podemos observar toda una serie de elementos materiales que acompañan a las vías romanas en su inserción en el paisaje, y que pueden corroborar los trazados o ayudar en su reconocimiento, como la toma en consideración de las centuriaciones o la localización de epígrafes votivos, templos, necrópolis... y, sobre todo, la estructuración del poblamiento y su relación con las vías de comunicación (Chevallier, 1997: 292-298).

En nuestro país, existe una amplia tradición de estudios del viario romano, en los que la Arqueología fue poco a poco estableciéndose como una de las aproximaciones más fructíferas (Abásolo, 1990). Las investigaciones arqueológicas suelen realizarse en un marco de trabajo interdisciplinar, incorporando los resultados de estudios históricos, geográficos, epigráficos, toponímicos... Con el estudio arqueológico de las vías romanas se pueden reconstruir algunos trazados de los viales antiguos, conocer su composición y disposición constructiva, recuperar datos que nos indiquen la fecha de su construcción, las obras y reparaciones, los tiempos y modalidades de uso; para encuadrar finalmente todas estas informaciones en las interpretaciones generales sobre el poblamiento antiguo, los flujos comerciales o la implantación de la administración provincial romana. Además de la prospección arqueológica convencional, cabe destacar la atención a la fotografía aérea como una de las herramientas metodológicas más interesantes para el reconocimiento arqueológico de los trazados viarios romanos, con buenos ejemplos de aplicación en nuestro país (Sillières, 1990a;

Didierjean y Abásolo, 2007). Sin duda es éste uno de los métodos de trabajo con una aplicación más exitosa en el estudio arqueológico de las vías romanas. Esta línea de investigación continuará perfeccionándose en los próximos años gracias al concurso de las Tecnologías de Información Geográfica (Fernández Fonseca, 1997; Fábrega y Parceró, 2007).

La legislación relacionada con la protección del Patrimonio promulgada desde finales del siglo XX ha propiciado un fuerte impulso a las intervenciones arqueológicas realizadas sobre vías romanas, que tienen lugar, sobre todo, en el contexto de obras públicas en las que se dictamina, por parte de las administraciones competentes, la realización de trabajos arqueológicos preventivos y de seguimiento. No obstante, no es oro todo lo que reluce, y a día de hoy siguen destruyéndose impunemente muchas evidencias materiales relacionadas con la infraestructura viaria de época romana (Moreno Gallo, 2003), aunque bien es cierto que esto sucede cada vez con menor frecuencia, a la vez que aumentan estas intervenciones de urgencia relacionadas con los trabajos previos o de seguimiento de las obras públicas (como ejemplos, Arasa y Pérez, 2005; Aranda, 2006; Domínguez García, 2006; Rodríguez del Mazo, 2006), sin olvidar las intervenciones arqueológicas programadas (Sillières, 1990b).

3. Sobre las vías romanas

3.1. Características constructivas

Los ingenieros romanos desarrollaron una espectacular técnica ingenieril que no sería superada hasta bien entrada la época moderna. En la construcción de las vías se empleaban instrumentos topográficos, como la groma, el corobate, el gnomon, la dioptra, niveles, jalones u odómetros. Se disponía también de cartografía de cierta precisión, lo que denota el alto conocimiento topográfico que poseían los técnicos e ingenieros romanos (Adam, 1996: 9-22). Sin todos estos elementos no se podrían entender los magníficos trazados de estas verdaderas “carreteras” romanas, comparables –sin atrevimiento alguno– con los viales europeos construidos tras la revolución industrial.

Parece lógico pensar que los romanos emplearían caminos preexistentes a su llegada en los territorios

que fueron conquistando en el proceso expansivo de su Imperio (Caamaño, 1979). No obstante, son certeras las observaciones de Moreno Gallo (2001a), para quien “aunque utilizaran el mismo corredor, los caminos romanos eran de nueva planta, diseño innovador y preparados para fines comerciales hasta entonces desconocidos”, por lo que debemos matizar esa simplificación de creer que los romanos utilizaron caminos preexistentes en la construcción de su red viaria. También debemos pensar que la red viaria romana materializaría sobre el territorio los aspectos ideológicos de la realidad sociopolítica creada por el Imperio romano, en donde nuevos centros administrativos y de poder configurarían los nodos de la red de comunicaciones terrestres, con lo que las redes prerromanas serían en ocasiones profundamente modificadas (Cerrillo *et al.*, 2004: 532).

Las vías romanas han de ser definidas por la evidencia absoluta del empleo de técnicas de ingeniería avanzadas en el diseño del trazado y en su ejecución, además de por estar diseñadas para facilitar el tráfico rodado (Moreno Gallo, 2004: 120). Por ello, en su construcción se buscaron siempre los trayectos más suaves y tendidos, minimizando en todo lo posible las pendientes. A la vez, se trataba de que siguiesen recorridos rectilíneos, documentándose alineaciones a lo largo de muchos kilómetros (Chevallier, 1997: 107). El ancho ideal de la plataforma en esos viales romanos es de entre 4 y 6 m (Adam, 1996: 303), permitiendo el cruce de carros que circularan en sentido contrario. En vías en las que, por diferentes motivos, no se llegaba al ancho mínimo exigible para esos cruces, existían apartaderos a cada trecho para facilitar tal maniobra.

En su diseño, se intentaba que su conservación implicase el mínimo gasto posible. Se recurrió, para ello, a la selección de trayectos que transcurriesen por las zonas menos expuestas a los fenómenos erosivos (Chevallier, 1997: 107-108), siguiendo cuerdas altas y bien drenadas, alejadas de ciénagas o torrenteras, buscando las laderas más soleadas. Sólo descendían al fondo del valle cuando se hacía necesario cruzar corrientes de agua, empleando entonces descensos y ascensos a media ladera, con una pendiente sostenida nunca superior a la que los animales de tiro pudieran soportar (Moreno Gallo, 2004: 60-73). Para salvar los cursos fluviales se erigieron puentes de piedra y madera, con un diseño excelente que, como en muchos otros aspectos, no serían

superados técnicamente hasta una época bastante reciente (Durán, 2005). Cuando las vías tenían que atravesar prolongadas llanuras, los ingenieros no construían las cunetas habituales en otros medios (Chevallier, 1997: 114), sino que levantaban toda la plataforma de la calzada del rasante circundante, evitando así el encharcamiento del vial. Los tramos mejor conservados en la actualidad se corresponden a esta tipología, en zonas como la submeseta norte (Moreno Gallo, 2001b). Como consecuencia del éxito de esta pretendida durabilidad, muchas de estas calzadas han podido prestar servicio casi durante 2.000 años, con los pertinentes arreglos y reparaciones de épocas posteriores.

La estructura de las calzadas romanas es hoy de sobra conocida (Chevallier, 1997; Moreno Gallo, 2004; Davies, 2008) por las secciones documentadas en algunas intervenciones arqueológicas (por ejemplo, Arasa y Flors, 2006), además de las que aparecen cortadas fortuitamente por distintas infraestructuras lineales. Desde el siglo XVII, y hasta nuestros días, han prevalecido las tesis de Bergier (en Moreno Gallo, 2004: 121), quien describió fundamentalmente tres tipologías de caminos romanos basándose en los escritos de Vitrubio: enlosados, afirmados y simplemente explanados. Asimismo, describe las sucesivas capas que componen las calzadas: en primer lugar el *statumen* o base de piedras gruesas; el *rudus*, con piedra machacada; y el *nucleus* de tierra, que en ocasiones se culmina con un enlosado o con firmes de conglomerados con grava y cal. Esta descripción será admitida por los investigadores durante largo tiempo, e incluso será avalada por las secciones realizadas en la *Via Appia* en su salida de Roma hacia la *Campania*.

Hoy día se asume, en cambio, que la composición de las calzadas difiere respecto a las concepciones tradicionales, dándole el protagonismo merecido a las vías *terrenae*, que compondrían el tipo de vías más extendido en la infraestructura viaria romana (Abásolo, 1990: 15-16). Su estructura se compone de una serie sucesiva de capas de materiales cuidadosamente dispuestas. En primer lugar, encontramos un nivel de piedras grandes que soportan todo el peso de la plataforma y que, a la vez, sirven como drenaje. A los lados de esta primera capa, se colocan unas piedras dispuestas verticalmente, conformando una especie de cajetín sobre el que se asientan los estratos superiores; se evita así que se deslice lateralmente el

paquete de materiales que compone el terraplén de las calzadas, elemento fácilmente reconocible sobre el terreno (Arasa y Flors, 2006: 16-18; Ulloa, 2006: 162). A estos primeros niveles les siguen otras capas de zahorra. Como tónica general, el tamaño de los cantos disminuye conforme ascendemos en el perfil de la calzada. Por último, encontramos la capa de rodadura sobre la que transitaban las bestias de tiro, arrastrando carros y carretas. Este último horizonte, que puede tener una base subyacente de enlosado que garantice la estabilidad del firme, puede componerse de materiales diversos (Sánchez Barrero, 2010: 75-78). La anterior descripción de la estructura de las calzadas se repite constantemente en vías de todo el Imperio romano, vislumbrando una tipología común y extendida en su construcción (Moreno Gallo, 2004), aunque existirían variaciones constructivas, sobre todo al adaptarse puntualmente a las características del terreno que atravesaban los viales (*vid.* Arasa y Flors, 2006: 398-399).

Normalmente, para la construcción del vial se empleaban materiales propios del lugar, utilizando masivamente la zahorra natural compuesta de cantos rodados. Cuando este material escaseaba, se comprueba el acarreo de la materia prima desde otros lugares, documentándose distancias notables en algunos casos. En los terrenos llanos donde la calzada se levantaba mediante terraplenes –de hasta un metro de altura– se cuantifican en 5.400 m³ de material necesario por cada kilómetro de calzada levantado sobre terraplén (Moreno Gallo, 2004: 88-93). Vistas las magnitudes del trabajo necesario para su construcción –a la par de la complejidad técnica necesaria para su planificación y ejecución– se ha de admitir la participación del ejército en su diseño y construcción (Chevallier, 1997: 275-276). No debemos olvidar en este punto la importancia estratégica de las infraestructuras de comunicación terrestre para la movilización de las tropas legionarias que velaban por el mantenimiento del orden en el vasto imperio circunmediterráneo.

En la descripción de las vías romanas no se puede disociar la vía de la *mansio*, formando ambos elementos un conjunto estratégico fundamental en la socioeconomía romana. Una vía no sería útil sin una serie de establecimientos asociados a ella en los que poder descansar, adquirir vituallas, reparar los medios de transporte... Las *mansiones* –reconocibles arqueológicamente por unas características

determinadas (Chevallier, 1997: 284)— contribuían también a estructurar las pautas de poblamiento en amplios territorios, dando lugar, en algunos casos, al surgimiento de ciudades a partir de dichas infraestructuras viarias. A pesar de que para nuestro caso de estudio apenas se haya ido más allá de la localización espacial, más o menos aproximada, de las distintas estaciones viarias (González, 1956; Fernández Ochoa, 1982), en otras zonas los estudios arqueológicos han proporcionado valiosas informaciones de tales establecimientos, con el tramo valenciano de la *Via Augusta* como buen ejemplo de ello (Arasa, 2006).

Por último, cabe mencionar que sobre las vías romanas originarias se irían acumulando reparaciones y modificaciones a modo de testigos de este proceso de reutilización. El trazado y los usos se mantendrían tras el ocaso de las estructuras de poder del Imperio romano, con una disminución notable de los flujos comerciales en los momentos altomedievales, aunque no de forma tan marcada (Duby, 1992) como pretenden ilustrar los estudios tradicionales.

3.2. *Vías urbanas e interurbanas: la solución a un problema tipológico sobre el firme de las carreteras romanas*

Se deben diferenciar claramente las vías urbanas de las interurbanas. Ambos tipos soportan distintas velocidades de tránsito, clases de usuarios, cargas y requerimientos de limpieza e higiene pública. Todo esto se refleja en sus divergencias formales, técnicas y materiales.

En las vías interurbanas la capa final de rodadura se componía de granulados en vez de enlosados, ya que estos últimos provocarían un auténtico calvario a las bestias de tiro, pues parece que no hay evidencias seguras de que la herradura para calzar a los animales de tiro apareciese en Europa occidental hasta la época carolingia (García de Cortázar, 2001: 183; Álvarez Rico, 2003). En las vías urbanas se disponía, en cambio, de un horizonte de tránsito enlosado o adoquinado. Las losas contribuían a limitar la velocidad de carros y carretas, que podrían constituir un peligro para los viandantes. El enlosado y el adoquinado también tenían ventajas sobre los granulados respecto a la limpieza de la vía, a pesar de lo cual existían pasos elevados para los peatones,

que normalmente transitaban por aceras adosadas a la calzada. En las ciudades romanas existía, por lo general, una red de desagües y alcantarillado que permitía evacuar toda el agua de la calle empedrada, muy poco permeable. Como desventaja, el enlosado requería de una mayor atención en cuanto a su conservación, a diferencia de los firmes granulados de las vías interurbanas. Todos estos rasgos formales descritos para las vías urbanas pueden cotejarse en ciudades romanas, de entre las cuales podemos citar algunos ejemplos hispanos, como *Emerita Augusta* (Sánchez Barrero, 2010: 83-87) o *Saguntum* (Melchor *et al.*, 2006).

La distinción entre vías urbanas e interurbanas es determinante en la caracterización tipológica del viario romano. Con la comprensión de las peculiaridades técnico-materiales de cada grupo de viales se soluciona el viejo problema que se ha arrastrado en el estudio y la caracterización arqueológica del viario romano, como es el de la atribución del epíteto “romano” a cualquier viejo camino empedrado, práctica demasiado habitual aún en la actualidad (por ejemplo, Piñán y Canga, 2009, para el área de estudio).

3.3. *Vías romanas: sobre lo precipitado de este epíteto*

Hasta hace mucho se venía etiquetando como vía o “calzada romana” casi a cualquier camino que estuviera total o parcialmente empedrado, igual que sucedía con cualquier puente de piedra perceptiblemente antiguo (Abásolo, 1990: 17; Sillières, 1990b: 244-247). Por contra, pocas de estas obras merecen tal atribución cronológica. Los ingenieros romanos llegaron a adquirir una asombrosa pericia técnica, que no sería superada hasta momentos bastante recientes. Atribuir la construcción romana de muchos caminos que no reflejan estas características técnicas sería distorsionar la realidad.

Sería muy necesario llegar a aclarar la diferencia existente entre la utilización romana de una ruta, senda o camino preexistente, y la construcción romana de una vía, diseñada por ingenieros y concebida para el tránsito de tráfico rodado. Esta diferenciación técnica debería reflejarse en la terminología empleada en los discursos arqueológicos, ya que su uso equívoco puede llevarnos a cometer distorsiones en el potencial contenido informativo que se desprende de estas evidencias materiales.

Si finalmente entendemos que en las vías interurbanas el enlosado o adoquinado –de existir– no iría visto, chocaríamos con evidencias arqueológicas de caminos, efectivamente romanos, que sí encontramos hoy con el enlosado a la vista, y con huellas visibles de desgaste en el propio enlosado, debidas al insistente discurrir de las ruedas de los carros. Habría que conectar esos testimonios, más bien, con un uso posterior de esos mismos viales. En cuanto se desarticula la administración romana –siendo sustituida por las organizaciones estatales de los reinos germánicos–, el poder se dispersa y se descentraliza, a la par que la riqueza económica se hace menos evidente. En esta situación, el control de los caminos y su mantenimiento sería una tarea concerniente a los poderes locales, o a lo sumo regionales, con lo que los viales caerían en un profundo deterioro. En muchos caminos que no serían reparados, la capa superficial de rodadura –compuesta de materiales granulados como zahorra o gravas– empezaría a perderse. De este modo, en los caminos en los que subyacía un empedrado como base a la capa de rodadura, el transcurrir de los carros daría lugar a la aparición de estas marcas de ruedas o *carrilanas*. En estos momentos ya se habría extendido el uso de la herradura (García de Cortázar, 2001: 183), por lo que las bestias de carga ya podrían circular sin problemas sobre estos firmes duros (Moreno Gallo, 2004: 166-171).

4. Breve contextualización del caso de estudio

A partir de aquí trataré de revisar y sintetizar el estado actual del conocimiento sobre las vías romanas de montaña que comunicaban las actuales provincias de Asturias y León a través de la Cordillera Cantábrica (Fig. 1). Ambas regiones se encuadraron –en su mayor parte– dentro del *Conventus Asturum*, con capital en *Asturica Augusta*. Esta unidad



FIG. 1. Localización del caso de estudio.

territorial y administrativa se subdividía en la *Asturia augustana* o *cismontana* (vertiente leonesa) y la *transmontana* (vertiente cantábrica), separadas ambas por la mencionada barrera montañosa de la Cordillera Cantábrica.

4.1. Contexto histórico-arqueológico

En la Antigüedad, las dos vertientes de la Cordillera Cantábrica se diferenciaban claramente en muchos aspectos. La zona meridional presentaba una implantación romana más precoz e intensa, con una economía basada en la agricultura, el comercio y la minería, contando con una densa malla de asentamientos romanos urbanos y rurales conectados gracias a una amplia red de infraestructuras viarias (Abásolo, 1975; Mañanes y Solana, 1985; Moreno Gallo, 2006). Por su parte, la región septentrional estaría ligeramente menos integrada –y de forma más tardía– en el sistema romano (Camino, 2005); caben destacar las actividades relacionadas con la explotación de las mineralizaciones auríferas del Occidente asturiano que determinarían en gran medida la estrategia de ocupación y asimilación de gran

parte de la región, sobre todo durante los primeros siglos de la era.

Debido a la importancia capital que la obtención de oro suponía para el Imperio, se emprendió la extracción minera exhaustiva de estas riquezas tan abundantes en este territorio, construyendo toda la infraestructura necesaria para la obtención del dorado metal (*vid.* Domergue, 1990: 391-400). Con tal fin se debieron construir los viales necesarios para transportar el mineral extraído y atender las necesidades de abastecimiento del personal implicado en su extracción, tal y como era práctica habitual en otras partes de Hispania (Melchor, 1993). También se fundaron asentamientos romanos, algunos de los cuales aprovecharon asentamientos prerromanos preexistentes. En el caso de la actual Asturias, además de los establecimientos de Cima-devilla –Gijón– (Fernández Ochoa, 2003), *Lucus Asturum* –en las proximidades de Lugo de Llanera– (Cid *et al.*, 1991; Fernández Ochoa y García, 1999) y *Flavionavia* –¿en Santianes de Pravia?– (González, 1953), contamos con evidencias de asentamientos romanos insertos en los propios paisajes mineros, como por ejemplo los castros de L.larón (Maya y De Blas, 1983), San Chuis (Marín y Jordá Pardo, 2007; Jordá Pardo, 2009) o El Chao Samartín (Villa, 2005; Villa *et al.*, 2006), además de establecimientos militares romanos como los de San Isidro (Villa, 2007b), Moyapán (González Álvarez *et al.*, 2008) o El Monte Castrelo de Pelóu (Montes *et al.*, 2009).

Con posterioridad a estos primeros momentos, las actividades económicas se diversificarían, con una previsible pérdida de importancia de las actividades mineras, tras la conquista romana de la Dacia. Esto haría que los establecimientos rurales de la zona central de la región (Fernández Ochoa, 1982: 258-285; Requejo, 2001, 2007b; Estrada, 2006, 2007a, 2007d; Alonso, 2008; Fernández Ochoa y Gil, 2008; Requejo y Álvarez, 2008), además del centro urbano de Gijón, ganasen protagonismo en el desarrollo histórico de los siglos posteriores a esos primeros momentos de la implantación romana.

4.2. Problemas y objetivos del caso de estudio

Respecto a las vías de comunicación entre las dos vertientes de la Cordillera Cantábrica, existen en la actualidad serias dificultades para seguir su

trazado, ya sea sobre el terreno, consultando la bibliografía disponible o intentando reconocer su discurrir por medio de la fotografía aérea o la cartografía convencional. Estos viales antiguos se han perdido en muchos tramos, aunque pueden seguirse en algunos otros, sobre todo en los puntos más elevados de los pasos de montaña, justo el área donde centraré mi atención. Otro punto problemático radica en que muchos de estos corredores serían utilizados ya desde época prehistórica, y seguirían utilizándose con posterioridad –en algunos casos hasta la actualidad–, por lo que aislar el tránsito vinculado a la época romana resulta una tarea complicada. Además, es muy difícil clarificar la cronología de la mayoría de las vías recogidas en la bibliografía como romanas, ante la ausencia de excavaciones publicadas y la inexistencia de miliarios que indiquen hitos temporales. Por lo tanto, esta tarea quedará por resolver hasta la realización de investigaciones monográficas sobre el tema.

5. Posibles itinerarios de montaña entre Asturias y León

A continuación expondré los posibles itinerarios de comunicación en época romana entre las dos vertientes de la Cordillera Cantábrica, a través del actual límite administrativo de las provincias de Asturias y León (Fig. 2). Repasaré todos los trayectos recogidos por la bibliografía disponible, presentándolos aquí en una primera jerarquización en función de la solidez de sus atribuciones constructivas romanas. Centraré mi atención en las evidencias materiales y documentales con las que cuenta cada ruta para sustentar tal clasificación. En algunos casos nos adentramos en un terreno con más dudas que certezas, por lo que dichas observaciones tendrían que ser contrastadas necesariamente con un trabajo de campo exhaustivo, lo que se debería corresponder con una segunda fase de trabajo, posterior a la realización de este estudio preliminar.

Puede que la referencia sucesiva a todas las posibles rutas de acceso desde la meseta a la vertiente septentrional de la Cordillera Cantábrica resulte tediosa o reiterativa. Trato con ello de agrupar todos los datos disponibles, hasta ahora dispersos en multitud de publicaciones con marcadas divergencias en cuanto a formato, objetivos o calidad. Mi objetivo

será normalizar toda la información y someterla a crítica para poder discutir acerca de los caminos de época romana a través de las montañas cántabras y su contexto histórico. El fin último será la puesta en valor de las infraestructuras viarias romanas y de las comunicaciones terrestres de época antigua en estas áreas de montaña, sobre la que cimentar futuros proyectos de trabajo a este respecto. Este estudio no constituye más que un punto de inicio para una necesaria segunda fase de contrastación sobre el terreno, en busca de las evidencias arqueológicas que confirmen o desmientan esta actualización y reorganización de conocimientos previos. Las rutas se agrupan en tres categorías, enumerando las sucesivas rutas desde la más oriental hasta la más occidental.

5.1. Vías romanas seguras entre Asturias y León

En primer lugar, podemos presentar las dos únicas vías romanas suficientemente contrastadas del caso de estudio. Los itinerarios de La Carisa y La Mesa ofrecen una serie de evidencias que, inequívocamente, nos llevan a pensar en ambos viales como vías romanas concebidas, construidas y transitadas en época romana. Las pruebas materiales son muy claras en este sentido, mostrando la mayoría de las características que han de observarse para poder manejar de forma estricta tal atribución (*sensu* Chevallier, 1997; Moreno Gallo, 2004). Estas rutas constituirían los dos ejemplos más claros de la materialización en el territorio de la integración de la *Asturia transmontana* en la estructura viaria de Hispania, funcionando como vías de comunicación de los flujos comerciales y del tránsito de viajeros a larga distancia.

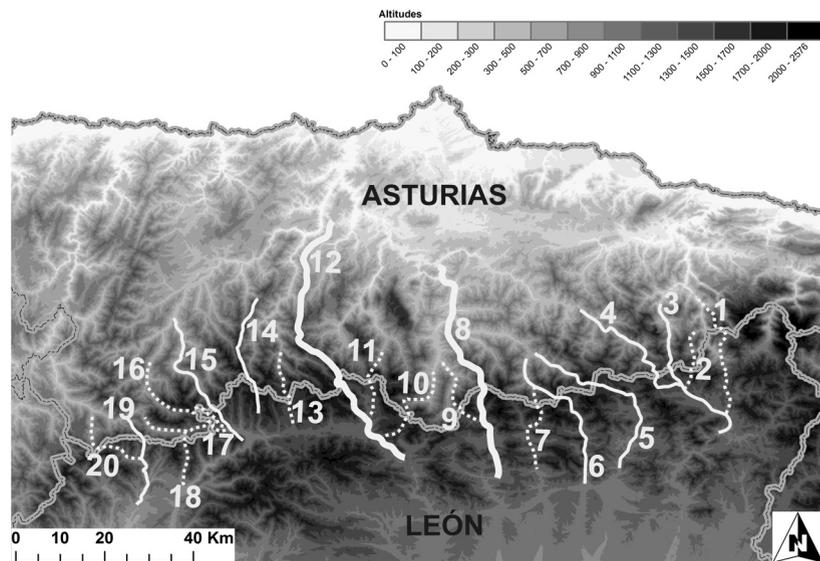


FIG. 2. Rutas analizadas en el texto. 1: Ruta del Sella. 2: Puerto de Arcenorio. 3: Puerto de Ventaniella. 4: Puerto de Tarna. 5: Puerto de San Isidro. 6: Puerto de Vegarada. 7: Puerto de Piedrafita. 8: Vía de La Carisa. 9: Puerto de Pajares. 10: Puerto de La Cubilla. 11: Puerto de Ventana. 12: Vía de La Mesa. 13: Puerto de Somiedo. 14: Ruta de La Serrantina. 15: Puerto de Leitariegos. 16: Ruta del Monasterio de Hermo. 17: Puerto de Cerredo. 18: Puerto de Valdeprado. 19: Puerto del Trayecto. 20: Puerto de Cienfuegos. [En trazo grueso continuo: vías de fábrica romana segura. En trazo fino continuo: caminos con tránsito romano y dudosa atribución constructiva romana. En trazo discontinuo: rutas sin evidencias materiales para época romana].

5.1.1. Vía de La Carisa

Este itinerario a través de la cordillera fue dado a conocer para la comunidad científica por José Manuel González en 1976 (Fernández Ochoa, 1982: 50), tras su identificación, en 1970, por J. Bonifacio Sánchez (Camino *et al.*, 2007a: 74-75). La ruta arrancararía del lado leonés desde el valle del río Bernesga, a lo largo del cual se reconocen algunos tramos del viejo vial romano, como los identificados en el entorno de Buiza, donde existe un miliario anepigráfico de cronología indeterminada (Gutiérrez, 1985: 105). Este elemento cobra valor gracias a un ara romana hallada en la inmediata localidad de La Vid (Gutiérrez, 1985: 102-104) y diversas evidencias materiales en Barrios de Gordón, Rabanal de Femar o Candanedo de Femar, donde se percibe

la presencia de la *Legio VII* (Gutiérrez, 1985: 116, 126-127, 155-160). Desde Pendilla la vía acometería la ascensión final a La Col.lá Propinde, a 1.589 m. Desde allí, siguiendo la tónica que encontraremos también en la Ruta de La Mesa, seguiría una serie de cordales que permiten una total seguridad en el tránsito por el vial, hasta llegar a Carabanzo. La variante que se correspondería con el itinerario recogido en el *Anónimo de Rávena* descendería al poco de entrar en terreno asturiano a Paraná, La Frecha, Cornellana, para luego llegar a Memorana, lugar que sería una de las *mansiones* del recorrido de *Asturica Augusta* a *Lucus Augusti* pasando por *Lucus Asturum* (Fernández Ochoa, 1982: 32), y que se correspondería con la villa de La Vega del Ciego (Jorge, 1954; Fernández Ochoa, 1982: 273-276). La ruta seguiría hasta Oviedo y Llanera, llegando al puente de Olloniego, que tendría un posible origen romano (Fernández Ochoa, 1982: 51), tras superar el Alto del Padrún. El destino final de esta vía sería Cimadevilla –Gijón–, seguramente, entrando por el barrio de La Calzada (Santos Yanguas, 1992: 264), pasando antes por *Lucus Asturum*. Al asumir que la vía por La Carisa sería el itinerario reflejado en el *Anónimo de Rávena*, quedaría por dilucidar la localización de la *mansio* de *Intercatia*, mencionada entre las de *Vallata*



FIG. 3. Vista de una sección excavada en la vía romana de La Carisa en donde se puede observar la anchura de la plataforma y su disposición constructiva (Camino et al., 2008: 108).

y *Memoriana*, y que muy posiblemente habría que situar en el castro de La Cuesta la Moita, en las cercanías de Pola de Gordón (Gutiérrez, 1985: 242).

El nombre de esta ruta deriva del general romano Publio Carisio, quien participaría en las campañas contra los astures en el transcurso de las Guerras Cántabras, por lo que se adivina el importante papel de esta ruta en relación con tales acontecimientos militares (Fernández Ochoa y Morillo, 1999: 91; Camino et al., 2008: 99). Abundando en esto, se ha descubierto recientemente un campamento legionario romano en El Picu Curriel.los, que cobraría sentido con una cierta función policial en el control efectivo sobre la vía (Camino et al., 2007b, 2008), lo que corrige las primeras interpretaciones realizadas que relacionaban este establecimiento campamental con un escenario bélico de las Guerras Cántabras (Camino et al., 2005), debido a la existencia de unas estructuras lineales cercanas, situadas en el Homón de Faro, inicialmente atribuidas a las comunidades prerromanas, y que las dataciones radiocarbónicas relacionan ahora con momentos altomedievales (Camino et al., 2007a). Esto nos informa, por otro lado, de la perduración en el tránsito por esta vía, además de la importancia geoestratégica de la misma. Lo cual choca con las valoraciones de quienes apuntan al temprano abandono de este camino a favor del paso por Pajares, a menor altitud (Piñán y Canga, 2009: 54).

La vía de La Carisa muestra evidencias claras de su uso en la Antigüedad, así como de su fábrica romana (Fig. 3). Se correspondería con la única vía romana recogida en las fuentes clásicas que atravesaría la Cordillera Cantábrica, en el segmento comprendido por el actual límite administrativo entre las provincias de Asturias y León. La descripción realizada por Fernández Ochoa no puede ser más ilustrativa de su caracterización formal como una auténtica vía romana, según las pautas (Chevallier, 1997; Moreno Gallo, 2004) que atendemos en el presente

trabajo: “Resulta altamente significativa la rectitud de su trazado y la organicidad del mismo, muy acordes con la concepción que los romanos tenían de las vías. [...] Se adentra en el corazón mismo de la zona central de Asturias recorriendo considerables alturas y dominando las laderas de los valles escarpados lo que permitiría también un avance exento de peligros para el ejército o las caravanas” (Fernández Ochoa, 1982: 51). Entre los rasgos técnicos a los que intentamos atender en nuestro trabajo documental, destacan las dimensiones de su plataforma, que “rebas un ancho de 4 m, conseguido con entalles en el terreno y formación de terraplenes” (Camino *et al.*, 2007b: 75).

5.1.2. Vía de La Mesa

La ruta a través del conocido *Camín Real del Puerto de La Mesa* es una de las más transitadas entre Asturias y León ya desde época prerromana y hasta el siglo XVIII, cuando cedió su importancia frente al itinerario recién abierto por el puerto de Pajares (Madrazo, 1977: 82-84, 100-105). Esta vía fue puesta en conocimiento para la comunidad académica por Sánchez-Albornoz (1972: 119-127) y Uría Rúa (1971: 474-485), quienes pensaron en la vía de La Mesa como una de las primeras rutas de penetración romana en Asturias al finalizar las Guerras Cántabras, debido a las características geográficas del itinerario seguido por esta ruta. Desde la región leonesa de Babia –para algunos estudiosos el topónimo Babia haría referencia clara a una vía: *Vá-da-via*, valle de la vía (Morán, 1949: 32)–, la vía llega hasta Torrestío, cuyo topónimo podría sugerir una función de vigilancia de dicha localidad respecto a la ruta por La Mesa, que se materializaría en los restos de una torre arruinada al sureste del pueblo (Gutiérrez, 1985: 44-45). Desde allí, el vial subiría al puerto de La

Mesa, a 1.782 m de altitud, y se internaría luego en territorio asturiano, siguiendo una sucesión de cordales y sierras que llegan de forma continuada hasta Cabruñana –límite entre los municipios de Salas y Grado–, sin pasar lugar alguno que no se domine desde la ruta (García Fernández *et al.*, 1976). El vial es idóneo para penetrar con seguridad en un territorio hostil, como lo sería para los romanos en los primeros momentos de la conquista.

El itinerario partiría de la vía que comunicaba *Asturica Augusta* con *Tarraco*, desde la *mansio* de *Vallata*, remontando el valle del Órbigo hasta la comarca de Babia (Rodríguez, 1970: 438; Rabanal y González, 1995: 241-242), desde donde se acometería la ascensión final al puerto de La Mesa. Desde allí, siguiendo el cordal del mismo nombre llegaría a los concejos de Belmonte de Miranda y Grado, siguiendo siempre la cuerda de la sierra. Al llegar al pueblo de Moutas se abren varias posibilidades; podría bajar hasta Grado y, desde allí, cruzando el concejo de Las Regueras conducir a *Lucus Asturum* y a Gijón (Álvarez Marrero, 1984, 1985). Otro ramal descendería desde El Fresno a Doriga y luego a Cornellana, salvando el Narcea por el puente antiguo de Las Casas de la Ponte (Requejo, 2007a), que ya describiera Jovellanos en sus diarios.



FIG. 4. Vista general de un tramo de la vía romana de La Mesa.

Desde aquí un camino conduciría al Oeste, al sector minero de Godán-Ablaneda (Salas) y otro siguiendo el curso del Narcea a la ciudad de *Flavionavia* (García Díaz, 1989), situada en la ribera occidental de la ría de San Esteban de Pravia (González, 1953). Se podría también contemplar otra posibilidad que llevara directamente desde Cabruñana a Quinzanas descendiendo desde la falda de sierra Sollera (Menéndez Menéndez, 2004). Sería importante desentrañar la ubicación de la ciudad de *Flavionavia* y calibrar su importancia, así como la de un hipotético puerto antiguo en la desembocadura del río Nalón, poniéndolo en relación con esta vía.

Ya la descripción de Uría Ríu (1971: 477) apuntaba en su momento algunos detalles interesantes que vienen a refrendar su caracterización formal de vía romana. Este autor describe cómo “en la mayor parte de su recorrido fuese una vía terrena, es decir, sin calzada, pero en aquellas partes en las que la humedad del suelo y la erosión podían convertir el suelo en lodazal, se habrán colocado piedras y losas”. No cabe duda de que las características formales de la vía a través de La Mesa son las de una carretera romana apta para el tránsito rodado. Su recorrido sigue las cuerdas altas y bien drenadas de la cumbre de las sierras (Fig. 4), disponiéndose su recorrido por sucesivas rampas, suaves y tendidas, “la amplitud de plataforma superior a cuatro metros que requirió entalles en la roca y considerables terraplenes, y la formación de una capa de rodadura con cantos pequeños” (Camino *et al.*, 2007a: 59). No obstante, algunos restos de empedrado, tramos puntuales, podrían proceder de posteriores remodelaciones de época medieval o moderna, como la que recibió para permitir, en el siglo XVI, el tránsito hacia la colegiata de Salas de las piezas en alabastro del Mausoleo del Arzobispo Fernando Valdés-Salas. Cabe destacar, a título anecdótico, pero bien significativo, que sería a través de la vía de La Mesa por donde pudieron entrar en Asturias los primeros coches desde la meseta (Fernández Ochoa, 1982: 47).

5.2. Caminos con tránsito romano y dudosa atribución constructiva romana

En este segundo grupo de rutas, se recogen aquellos itinerarios que no muestran evidencias claras

de su caracterización formal como viales romanos, diseñados y construidos en función de los parámetros técnicos descritos en la primera parte de este trabajo. A pesar de ello, estos recorridos se relacionan con una serie de hallazgos materiales u observaciones respecto al poblamiento romano del área por la que discurren que no permiten desechar su tránsito en época romana, como rutas secundarias o recorridos de media distancia.

5.2.1. Puerto de Tarna

Al puerto de Tarna suben dos rutas, según Rabanal (1984: 138). Una, ya mencionada, desde Riaño a Liegos, Larío y La Uña, llegando a la ascensión final del puerto de Tarna, a 1.490 m. Otra alternativa surgiría de la que sube hacia el puerto de San Isidro, remontando la cuenca del Porma, bifurcándose hacia el Norte tras pasar Cofiñal (Rabanal, 1988: 34-35). Esta segunda hipótesis chocaría con la dificultad que entrañaría la superación del puerto de Las Señales, frente a la relativa facilidad de la ascensión desde el valle del Esla. Del lado asturiano descendería siguiendo el valle del Nalón, atravesando los concejos de Caso, Sobrescobio y Laviana, o dirigiéndose desde Caso hacia Piloña a través de la Collada de Arnicio (Piñán y Canga, 2009: 45-47). Desde allí este itinerario llevaría al área central de la región –quizá hacia *Lucus Asturum*– tras atravesar el municipio de Oviedo. La posibilidad del vial a través de Tarna es considerada como segura por Rabanal (1984, 1988) y Fernández Ochoa (1982: 53). Esgrimen como pruebas algunos restos que podrían considerarse de factura romana, como el puente de Torteros (Rabanal Alonso, 1984: 141), además de restos de dos posibles puentes antiguos en Entralgo y en Lorio (Fernández Ochoa, 1982: 53). En su contra, podemos resaltar otras evidencias, como un tramo empedrado en el lugar de Los Infiernos (Sobrescobio, Asturias) cuya factura no responde a las pautas constructivas romanas (Díaz y Sierra, 1999: fig. 2), así como la evidente relación de la ruta a lo largo del concejo de Caso (Asturias) con algunas torres y fortificaciones medievales, que nos llevarían a establecer la importancia de este camino en época medieval, frente a la ausencia de evidencias de ocupación en época romana en la cuenca alta del Nalón (Menéndez y Sánchez, 2007a: 484-485).

5.2.2. Puerto de San Isidro

Partiendo desde la vía I del *Itinerario de Antonino*, a la altura de *Lancia* (Rabanal, 1988: 34), esta ruta seguiría el valle del Porma desde Boñar, pasando por Puebla de Lillo y Cofiñal, hasta coronar el puerto de San Isidro a 1.520 m. Descendería desde aquí, siguiendo el cauce del río San Isidro y el Aller hasta Collanzo, y desde allí iría a Ujo, donde conectaría con las rutas inmediatamente occidentales, como la vía de La Carisa. Del lado asturiano la ruta puede seguirse por la toponimia y por algunos hallazgos romanos aislados (Fernández Ochoa, 1982: 52; Sierra y Díaz, 1999: 300), y del leonés se aprecian restos del viejo camino al norte de Isoba, en la ladera opuesta a la actual carretera, así como restos de un puente al norte de Camposolillo y otro al norte de Puebla de Lillo (Rabanal, 1984: 141-142). También se citan algunos topónimos sugerentes en la vertiente leonesa, como posibles derivaciones del culto a los Lares Viales o a las musas fontanales (Rabanal, 1988: 34).

5.2.3. Puerto de Vegarada

El tránsito por este puerto se realizaría tras remontar el valle del río Curueño desde La Vecilla (Arenillas *et al.*, 1978; Rabanal, 1988: 35-38), pasando después por las localidades de Valdepiélagos, Montuerto, Valdelugueros y Redipuertas, antes de emprender la ascensión final hasta Vegarada, a 1.560 m. Desde allí pasaría al valle del río Aller, uniéndose en Collanzo, en las cercanías de Conforcos, a la vía de San Isidro. Este itinerario puede seguirse por las evidencias materiales concienzudamente estudiadas en la vertiente leonesa (Arenillas *et al.*, 1978), que en la mayor parte de los casos son puentes posiblemente romanos o tramos de camino empedrados, mostrando en algunos casos anchuras de caja de hasta 4 m. Con esto, se nos presenta la vía como segura (Rabanal, 1988: 185-188), aunque se debería poner más atención en la definitiva atribución romana de su construcción.

5.2.4. Ruta de La Serrantina

Procedente de la comarca leonesa de Laciaña existe una ruta que se adentra en las tierras centro-occidentales de Asturias siguiendo la sierra de La

Serrantina, de un modo paralelizable con las vías romanas de La Carisa y La Mesa (Uría Ríu, 1971: 474). Este trayecto entra en Asturias por el actual límite entre los municipios de Somiedo y Cangas del Narcea, continuando luego por Somiedo y Belmonte de Miranda, pudiendo alcanzar el valle del Narcea sin descender a valles o discurrir por terrenos donde las condiciones geoestratégicas fuesen desfavorables. Al llegar a la sierra de La Cabra, se abren dos ramales, hacia Xenestaza y Tuña, y otro hacia el valle del Pigüenia (Fernández Mier, 1999: 101). A lo largo de su trazado conserva algunos tramos empedrados, además de obras de fábrica como contrafuertes o entallados en la roca (Piñán y Canga, 2009: 89); no obstante su factura parece medieval o moderna, ya que ni su anchura es amplia ni permitiría el tráfico rodado. La importancia del sector minero situado en su extremo final asturiano es, por otro lado, un destacado dato a considerar para poner en valor el tránsito romano por este itinerario, al poder ligar este camino con la extracción minera de los complejos auríferos de la zona de Begega-El Valle (Villa, 2007a), Carlés (Villa y Fanjul, 2006) y Ablaneda-Godán (Fanjul y Menéndez, 2003-2007). A pesar de todo esto, no contamos con elementos reconocidos de fábrica romana, aunque, a diferencia de otros trazados, como el Camino Real del Valle de Somiedo, sí conocemos su existencia, al menos, para momentos altomedievales (Estrada, 2007b: 432).

5.2.5. Puerto de Leitariegos

Junto a las vías de La Carisa y la de La Mesa, es la ruta por Leitariegos de las más importantes, y una de las que mayor tránsito de mercancías soportaría, presumiblemente, debido a la conexión de la comarca berciana con las zonas auríferas del Occidente de Asturias (Santos Yanguas, 1992: 264). Este itinerario arrancarían desde *Asturica Augusta*; ya en El Bierzo, ascendería hacia Laciaña siguiendo la cuenca del río Sil. En las proximidades de Villablino la ruta cambiaría hacia el valle del río Caboalles que aproximaría su recorrido hacia la ascensión final al puerto de Leitariegos, a 1.525 m. En el descenso hacia Cangas del Narcea seguiría el valle del río Naviego, jalonado por una serie continuada de establecimientos castreños (Sierra, 2007: 425), de entre los que uno ha sido recientemente reinterpretado como posible campamento romano (Fanjul, 2007).

Una vez llegados a Cangas, podría continuarse por el valle del río Arganza (Santos Yanguas y García, 1993), con restos de minería aurífera y la presencia del castro con niveles de ocupación romana de San Chuis (García Martínez y Adán, 2000; Marín, 2007). Asimismo existen otras posibilidades, como un camino hacia el centro de la región, a través del concejo de Tineo (Fernández Ochoa, 1982: 46; Santos Yanguas, 1988: 636-640). En la vertiente asturiana, se conservan algunos puentes que podrían mostrar rasgos constructivos romanos (Fernández Ochoa, 1982: 42-46), aunque estas valoraciones deberían ser revisadas concienzudamente (*vid.* Durán, 2005).

5.2.6. Puerto del Trayecto

El paso a través del puerto del Trayecto, entre Asturias y León, ha sido considerado como el más transitado en época antigua de entre estos últimos del extremo occidental asturiano (Fernández Ochoa, 1982: 41). El itinerario arrancarían desde *Bergidum Flavium* (Cacabelos) y seguiría el curso del río Cúa hasta Peranzanes, donde se emplaza el castro de El Chano, en el que se han reconocido horizontes de ocupación romana (Celis, 2002). Desde allí, la ruta tomaría el valle del río Trayecto, para coronar por el puerto homónimo a 1.614 m (Celis, 2002: 199-200). Descendería luego por el río de El Regueirón para llegar al valle del río Ibias, abriéndose aquí varias posibilidades para seguir su camino, hacia Ibias por el puerto de Tormaleo, o hacia el valle del Narcea, ascendiendo el puerto de Rañadoiro, con el castro romanizado de L.larón en el camino (Maya y De Blas, 1983). Entre las características formales del vial, cabe destacar su anchura no superior a los 2 m y su carácter de herradura, no siendo apto, así pues, para el tráfico rodado (Fernández Ochoa, 1982: 42).

5.3. Rutas sin evidencias materiales para época romana

El último grupo de caminos es la relación de itinerarios recogidos por distintos autores sobre los que se ha manifestado su adscripción como “vías romanas” o “calzadas romanas”, aunque las pruebas que sustentaban tales atribuciones son, a mi juicio,

demasiado poco expresivas para continuar manteniendo tales atribuciones. En el marco de este trabajo, y según los criterios mantenidos, estas rutas sin evidencias materiales claras han de dejar de ser consideradas como viales construidos en época romana, e incluso es complicado sostener que a través de estas rutas pudiera haber existido un tránsito importante de personas o mercancías en época romana, más allá de contactos de corto recorrido entre las vertientes inmediatas de la Cordillera Cantábrica, sin importancia en el tráfico de medio y largo recorrido.

5.3.1. Ruta del Sella

Esta ruta conectaría el valle del alto Esla con el del Sella, en los lindes más orientales de las actuales provincias de Asturias y León, dirigiéndose la ruta después hacia Cangas de Onís. Desde el itinerario que discurre remontando el río Esla (Fernández Ochoa, 1982: 53-54), o desde la vía principal de *Legio a Portus Blendius* (Rabanal, 1984: 138; Santos Yanguas, 1992: 264), surgiría un ramal al norte de Riaño hacia el pueblo de Retuerto, desde donde ascendería hasta los 1.290 m en el puerto del Pontón (Rabanal, 1988: 33). Desde allí, descendería ya hacia la vertiente septentrional de la cordillera, llegando a la zona de Sajambre. En vez de atravesar el desfiladero de Los Beyos, actualmente transitable gracias a la carretera construida a fines del siglo XIX, se circularía a través del puerto de Beza, a 1.495 m, siguiendo la *Senda del Arcediano*, en la que destacan los fuertes desniveles de sus rampas, que lo convierten en una ruta no apta para vehículos arrastrados por bestias de tiro (Martino, 1998-1999: 260). Entraría luego en una zona más abierta, en su descenso final hacia Cangas de Onís, pasando por el municipio de Amieva. El firme empedrado en algunos puntos de este camino se correspondería con las reparaciones realizadas en el siglo XVII a instancia del arcediano de Villaviciosa Pedro Díaz de Oseja, natural de Sajambre, y a quien debe este camino su sobrenombre, que sustituyó el anterior de *Via Saliámica*, recogido en documentación del siglo X (Piñán y Canga, 2009: 36). Llegados ya al interior de Asturias se podría contemplar su hipotética conexión con la zona central, siguiendo el surco prelitoral a través de los municipios de Piloña, Nava y Siero, y finalmente conectar desde Oviedo –tras cruzar el

puente de Colloto, de probable factura altoimperial (Menéndez Granda, 2001)—, con las rutas que se dirigían hacia *Lucus Asturum* y Gijón. Cabe mencionar un miliario, hoy desaparecido, citado por Tirso de Avilés en el pueblo de Corao (Cangas de Onís), que también habría mencionado Jovellanos (en Diego Santos, 1985: 240). No contamos con evidencias claras de obras de fábrica romana, más allá del conocido “puente romano” de Cangas de Onís, que si bien sólo conserva rasgos de fábrica medieval, se ha apuntado la posibilidad de que se levante sobre otro más antiguo (Fernández Casado, 1980), algo que queda aún por contrastar.

5.3.2. Puerto de Arcenorio

Hay quien plantea que a través del puerto del Arcenorio, a 1.637 m, circularía una ruta que desde León entraría en Asturias, aunque hasta el momento no se han presentado pruebas materiales de su datación romana, más allá de hacer notar la existencia de algunos tramos de empedrado en el camino (Piñán y Canga, 2009: 117).

5.3.3. Puerto de Ventaniella

El paso a través de Ventaniella hacia Ponga sería una ruta derivada de la que asciende hacia las montañas cántabras siguiendo el curso del río Esla (Rabanal, 1988: 33). Desde Puente Torteros seguiría el curso del Esla por Liegos, Acebedo y La Uña, para entrar en Asturias por el puerto de Ventaniella, a 1.420 m, desde donde descendería por medio de un camino carretero —con algunos tramos enlosados (Sánchez Pagín, en Martino, 1998-1999: 261), probablemente de factura medieval o moderna (Fig. 5)— hacia San Juan de Beleño, en el valle de Ponga, desde donde enlazaría, más al norte, con el valle del Sella. Se ha mencionado esta ruta como

Via Vadiniense (Martino, 1998-1999), al conectar los dos núcleos principales de aparición de epígrafes *vadinienses* de ambos lados de la cordillera. A pesar de ello, no contamos con datos que avalen un tránsito importante para estos momentos. Se observan tan sólo algunas evidencias constructivas de probable fábrica romana, aguas al sur de Riaño (Martino, 1998-1999: 253-257), aunque a la vez algunos datos, como las marcas de ruedas de carros en los enlosados hoy visibles (Martino, 1998-1999: 257) nos hablarían más bien de un tránsito posterior del camino. Al norte de Riaño, las evidencias materiales se rarifican, no reconociéndose tampoco rasgo alguno de fábrica romana en la vertiente asturiana (Menéndez y Sánchez, 2007b).

5.3.4. Puerto de Piedrafita

Este camino ascendería, probablemente desde *Legio*, por el valle del río Torío (Rabanal, 1988: 38-39), pasando por las localidades de Matallana de Torío, Vegacervera, Villanueva de Pontedo y finalmente Piedrafita. Desde este último se iniciaría la



FIG. 5. Algunos tramos del camino que asciende desde la vertiente asturiana al puerto de Ventaniella son buenos ejemplos del tipo de tramos empedrados que habitualmente se identifican erróneamente con “calzadas romanas”, al desatender al resto de parámetros materiales que caracterizan a estos viales. En la mayoría de los casos estos caminos pavimentados son de obra medieval o moderna.

ascensión del puerto homónimo, a 1.683 m. Del lado asturiano, descendería hacia el valle del río Aller en Llananzanes, cerca de donde conectaría con la ruta procedente de Vegarada. Dado que el trazado actual de la carretera no coincide con el antiguo, quedan restos del mismo en el tramo de la vertiente leonesa, aunque los restos observables en la cara asturiana más bien podrían atribuirse a la época medieval (Sierra y Díaz, 1999: 300).

5.3.5. Puerto de Pajares

Hasta la puesta en valor de la vía de La Carisa muchos investigadores creían que el itinerario mencionado en el *Anónimo de Rávena* que conectaría *Legio* con el núcleo urbano de Cimadevilla (Gijón) transcurría por el puerto de Pajares, a 1.379 m (Rabanal, 1984: 139). Con los datos actuales, deberíamos pensar en retrasar la consideración del uso de esta ruta para momentos más tardíos, o incluso descartar esta posible circulación hasta la época plenomedieval, si atendemos a los descubrimientos realizados en la fortificación lineal descubierta en el Cordal de La Carisa, que corta la vía homónima (Camino *et al.*, 2007a). Con estos nuevos documentos arqueológicos podemos pensar que, al menos, la vía de La Carisa seguía siendo la ruta principal en los siglos subsiguientes al fin del Imperio, y que, sin duda, seguía siendo la vía transitada que mostraba una mejor caracterización geoestratégica.

5.3.6. Puerto de La Cubilla

Otro supuesto camino romano que podría haber sido transitado en época romana sería el que cruza la cordillera a través de La Cubilla (Rabanal, 1984: 139; Piñán y Canga, 2009: 67). Desde el pueblo leonés de San Emiliano, la ruta ascendería hasta los 1.689 m del puerto Pinos o de La Cubilla, para descender y entrar en Asturias siguiendo el valle del Huerna. No obstante, no se conserva en la actualidad evidencia alguna de obras de fábrica romana en este itinerario.

5.3.7. Puerto Ventana

Es ésta otra probable ruta con presencia en la bibliografía que partiría desde la vía de La Mesa, al

Norte de Torrebarrio. Se podrían ver restos del antiguo trazado cerca del alto del puerto (Rabanal, 1984: 139). No obstante, para otros autores se trataría de una ruta de fábrica netamente medieval (Estrada, 2007c: 438). Desde Ventana, la ruta seguiría dos posibles rutas, por los valles de Teverga o Quirós, siendo más sólida la segunda posibilidad (González Collado, 2009: 166-184).

5.3.8. Puerto de Somiedo

Desde la zona leonesa de Babia se ha contemplado una segunda ruta, además de la de La Mesa hacia Asturias, siguiendo el curso del río Sil desde Piedrafita de Babia, hasta llegar al puerto de Somiedo a 1.486 m. Ya en la vertiente asturiana, esta ruta sigue el fondo de valle del río Somiedo (Estrada, 2007b: 432), característica más propia de caminos medievales que de los itinerarios de factura constructiva romana. Como evidencia de esta posible ruta encontramos los dudosos restos de cimentación romanos de un puente en la vertiente meridional en Vega de los Viejos (Rabanal, 1984: 139).

5.3.9. Ruta del Monasterio de Hermo

Esta ruta aparece únicamente recopilada en un estudio puntual de las vías de comunicación del valle del Narcea (Santos Yanguas, 1988: 626-628). Partiría de Vega de Rengos, del lado asturiano, para llegar a Caboalles de Arriba, ya en León. Este camino seguiría el curso del Narcea, hasta superar la divisoria astur-leonesa sobre las Fuentes del Narcea, a través de una sucesión de collados como los de Laguna Seca, el de las Llamas del Bocín y el Collado Alto. Descendería a tierras leonesas por el valle del arroyo de La Fleitina. No contamos con evidencias materiales o ingenieriles de la atribución romana a su construcción, por lo que debemos desechar, por el momento, su consideración como vía romana.

5.3.10. Puerto de Cerredo

Del itinerario que remonta la cuenca del río Sil hacia Leitariegos, se desgajaría, en las proximidades de Caboalles de Arriba, una vía que asciende el puerto de Cerredo a 1.359 m (Rabanal, 1984: 139).

Pondría en comunicación la zona de Villablino con el valle de Degaña, y desde allí podría dirigirse, bien a la zona de Ibias ascendiendo el puerto del Connio, o hacia el valle del Narcea superando el puerto de Rañadoiro. Sin embargo, no se conocen evidencias materiales que respalden tales consideraciones.

5.3.11. Puerto de Valdeprado

Son pocos (Mañanes, 1981: 316) quienes consideran la posibilidad a través del puerto de Valdeprado, a 1.451 m. Este hipotético trazado partiría de la cuenca alta del río Sil, desde las proximidades de Páramo de Sil, siguiendo el río de Valdeprado hasta llegar al puerto del mismo nombre, desde donde descendería hacia el valle de Degaña, ya en Asturias. De nuevo no se nos presentan argumentos arqueológicos que apoyen dichas hipótesis.

5.3.12. Puerto de Cienfuegos

Esta ruta sería una posible alternativa al puerto del Trayecto, que ascendería siguiendo el curso del río Cúa hasta su cabecera, coronando entonces el puerto de Cienfuegos, a 1.686 m, para descender finalmente hacia el pueblo de Luiña y continuar por el valle asturiano del río Ibias. Sin embargo, no contamos con datos que sustenten esta posibilidad.

6. A modo de conclusión

Las vías romanas han de ser definidas por el reconocimiento sobre el terreno de evidencias materiales claras del empleo de técnicas de ingeniería avanzadas en el diseño y construcción de su trazado (Abásolo, 1990; Chevallier, 1997; Moreno Gallo, 2004). Es necesario reiterar que las vías romanas interurbanas no presentaban un firme enlosado o adoquinado como superficie de tránsito, sino que la mayoría eran vías *terrenae* (Abásolo, 1990: 15-16) con una capa de rodadura compuesta de granulados, en vez de empedrados o enlosados (Moreno Gallo, 2004). Si hasta nuestros días han llegado empedrados en algunas de estas calzadas, debemos pensar que no muestran la fábrica original romana, sino que la capa superior de rodadura habría desaparecido

por diferentes motivos, o que el camino habría sufrido modificaciones en épocas posteriores.

Para mantener el control del territorio noroccidental peninsular se hizo indispensable el desarrollo de una red de comunicaciones terrestres lo suficientemente densa y eficaz. Es ciertamente difícil reconocer todos y cada uno de los itinerarios utilizados en época romana entre las actuales regiones de Asturias y León, pero sí es asumible tratar de distinguir todas las vías con obras de fábrica romanas claras, exponiendo paralelamente las dudosas u otros posibles itinerarios transitados de forma secundaria en época romana. Respecto al caso de estudio, hemos analizado hasta 20 posibilidades, a las que seguramente puedan añadirse algunas otras no recogidas hasta el momento en la bibliografía disponible. De entre todas ellas, sólo dos pueden considerarse con rotundidad como vías romanas, con las connotaciones técnicas e ingenieriles que eso comporta: La Carisa y La Mesa.

Se hace necesaria una revisión de las cronologías de multitud de caminos y puentes pretendidamente “romanos”, y también clarificar la cuestión de la diferencia entre el uso y tránsito por caminos o corredores naturales preexistentes, y la construcción de caminos –calzadas– por parte de los romanos, con planificación y aplicación de criterios ingenieriles. De la mayoría de los pasos referidos, gran parte de las informaciones recogidas por los distintos autores no se apoyan en sólidas certezas de su atribución como obras de fábrica romana. En buena parte de los casos hemos visto cómo el simple hecho de encontrar un tramo empedrado o un puente de apariencia “antigua” conduce a manejar términos como “vía romana” o “calzada romana”, nominativos cuyo uso debe limitarse en la literatura arqueológica, ya que las connotaciones que van parejas son importantes para matizar las interpretaciones sobre múltiples aspectos sociales, políticos y económicos del territorio en época romana. De este género de abusos en los términos existen múltiples ejemplos para el área geográfica objeto del caso de estudio (por ejemplo, Piñán y Canga, 2009).

A la luz de las descripciones disponibles en la bibliografía, podemos descartar por el momento la atribución de “vía romana” para las rutas del Sella, Arcenorio, Piedrafita, Pajares, La Cubilla, Ventana, Somiedo, ruta del Monasterio de Hermo, Cerredo, Valdeprado y Cienfuegos. De entre las restantes, se

dispone de datos, más o menos aislados, que me mueven a dudar seriamente de su atribución constructiva romana, aunque deberían realizarse trabajos más detallados para despejar totalmente estas dudas. Así, podemos presentar un primer grupo con evidencias un poco más sólidas, como son las rutas por Ventaniella, Tarna, Vegarada y Leitariegos; y un segundo grupo cuyas evidencias son más endebles: las rutas de San Isidro, La Serrantina y El Trayecto.

Han de ser excusadas las nulas referencias cronológicas en este trabajo, ya que no contamos con informaciones epigráficas vinculadas directamente con las vías estudiadas, a diferencia de lo que ocurre en otras partes del solar noroccidental hispano (Rodríguez Colmenero *et al.*, 2004) o de la meseta norte (Mañanes y Solana, 1985: 131-187), ni con excavaciones con estratigrafías publicadas o hallazgos monetarios debidamente contextualizados respecto a vías, a diferencia nuevamente del caso gallego (Caamaño, 1999). Una excepción a esta obligada ausencia de valoraciones cronológicas la constituye la vía de La Carisa, cuya construcción se ha de vincular, necesariamente, a las Guerras Cántabras, en el último tercio del siglo I a.C. (Camino *et al.*, 2007b). Para clarificar estos aspectos en futuros trabajos, se debería intentar recurrir a la atención a obras de fábrica relacionadas con las vías (como puentes, monumentos conmemorativos, edificaciones anexas...) o a la interpretación contextual en función del poblamiento de los paisajes humanos que atraviesan las distintas rutas.

La ausencia de documentación literaria o epigráfica puede subsanarse, en la identificación de las vías romanas, con la atención a las características constructivas que caracterizaban a las carreteras romanas. Por ello, se abre una línea de trabajo que no ha sido emprendida aún para el ámbito geográfico de la *Asturia transmontana*, y que sí se ha abordado parcialmente para la *Asturia augustana* (Moreno Gállo, 2006).

Otra herramienta útil que puede ser apuntada para acercarnos al tránsito romano a través de la Cordillera Cantábrica, aunque no la hayamos explorado aún, podría ser la toma en consideración de los testimonios arqueológicos vinculados con el control y vigilancia del tránsito por las vías de montaña en época altomedieval, con ejemplos abundantes en nuestra área de estudio (*vid.* Gutiérrez y Benítez, 1995).

Como última reflexión, me gustaría destacar las facilidades en el desarrollo del trabajo que me ha brindado una valiosa obra de conjunto para la región leonesa (Rabanal, 1988), lamentando enormemente la inexistencia de un trabajo de síntesis equivalente para la vertiente asturiana. Sirvan pues estas últimas líneas para reconocer la necesidad de la realización de algún trabajo de ámbito geográfico más amplio que los existentes hasta la fecha para el caso particular de Asturias, sin que por ello deje de tener sentido, por otro lado, la realización de nuevos trabajos locales o revisiones de los estudios disponibles para la provincia de León, sobre todo al hilo de las nuevas apreciaciones y reflexiones que se están lanzando en los últimos años sobre la concepción e interpretación de las vías romanas que he tratado de traer a colación aquí para el área estudiada en este trabajo.

Bibliografía

- ABÁSULO, J. A. (1975): *Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos*. Burgos: Diputación de Burgos.
- (1990): “El conocimiento de las vías romanas. Un problema arqueológico”. En *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, pp. 7-20.
- ACERO PÉREZ, J. y GÁLVEZ PÉREZ, M. S. (2004): “Toponimia de la Vía de la Plata y su entorno en el tramo Mérida-Baños de Montemayor”. En GORGES, J.-G.; CERRILLO, E. y NOGALES BASARRATE, T. (eds.): *V Mesa Redonda Internacional sobre la Lusitania Romana: las comunicaciones*. Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 481-497.
- ADAM, J. P. (1996): *La construcción romana, materiales y técnicas*. León: Editorial de los Oficios.
- ALONSO MARTÍNEZ, N. (2008): “Notas sobre el estudio del territorio del litoral del Cabu Peñes. La ensenada de Bañugues. Portus secundario, factoría de salazones o villae a mare”. En FERNÁNDEZ OCHOA, C.; GARCÍA-ENTERO, V. y GIL SENDINO, F. (eds.): *Las villae tardorromanas en el occidente del Imperio. Arquitectura y función*. Gijón: Trea, pp. 545-550.
- ÁLVAREZ MARRERO, M. (1984): “Una vía antigua en Asturias”, *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 113, pp. 867-878.
- (1985): “Una vía antigua en Asturias: II parte”, *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 115, pp. 509-516.
- ÁLVAREZ RICO, M. G. (2003): “La cuestión de la herradura en la Antigüedad”. En QUESADA SANZ, F. y ZAMORA MERCHÁN, M. (eds.): *El caballo en la antigua*

- Iberia: estudio sobre los équidos en la Edad del Hierro*. Madrid: Real Academia de la Historia, pp. 145-178.
- ARANDA CISNEROS, J. A. (2006): "Intervención arqueológica en la vía de La Plata en el área de la aldea del Cano dentro de los trabajos de construcción de la autovía A-66", *Extremadura Arqueológica*, 10, pp. 169-182.
- ARASA I GIL, F. (2006): "El trazado de la Via Augusta en tierras valencianas". En GARCÍA PRÓSPER, E.; GUÉRIN, P.; DE MADARIA, J. L. y SÁNCHEZ PÉREZ, P. (eds.): *Catastros, Hábitats y Vía romana*. Valencia: Generalitat Valenciana, pp. 93-130.
- ARASA I GIL, F. y FLORS UREÑA, E. (2006): "Un sondeig a la via Augusta entre els termes municipals de la Pobla Tornesa i Vilafamés (la Plana Alta, Castelló)", *Archivo de Prehistoria Levantina*, 26, pp. 381-404.
- ARASA I GIL, F. y PÉREZ JORDÁ, G. (2005): "Intervencions en la via Augusta a la Font de la Figuera (València) i Villena (Alacant)", *Sagvntvm*, 37, pp. 199-207.
- ARENILLAS PARRA, M.; VÉLEZ GONZÁLEZ, J. y RABANAL ALONSO, M. A. (1978): "La calzada romana del Puerto de Vegarada", *Revista de Obras Públicas*, 125 (3158), pp. 459-467.
- CAAMAÑO GESTO, J. M. (1979): "Posible reutilización de caminos prerromanos en época romana", *Gallaecia*, 3-4, pp. 281-285.
- (1999): "Las vías romanas de Galicia y los hallazgos numismáticos en su trazado", *Anejos del Archivo Español de Arqueología*, 20, pp. 115-134.
- CAMINO MAYOR, J. (2005): "Prehistoria e Historia Antigua". En FERNÁNDEZ PÉREZ, A. y FRIERA SUÁREZ, F. (eds.): *Historia de Asturias*. Oviedo: KRK Ediciones, pp. 15-148.
- CAMINO MAYOR, J.; VINIEGRA PACHECO, Y. y ESTRADA GARCÍA, R. (2005): *La Carisa. Ástures y romanos frente a frente*. Oviedo: CajAstur.
- (2007a): "A propósito de las fortificaciones lineales ástures de El Homón de Faro (La Carisa) y El Muro (La Mesa)", *Territorio, Sociedad y Poder*, 2, pp. 53-64.
- (2008): "Los escenarios bélicos de La Carisa y La Mesa". En ÁLVAREZ MARTÍNEZ, V.; GONZÁLEZ ÁLVAREZ, D. y JIMÉNEZ CHAPARRO, J. I. (eds.): *Actas de las I Jornadas de Arqueología en Asturias*. Madrid: CERSA, pp. 93-109.
- CAMINO MAYOR, J.; VINIEGRA PACHECO, Y.; ESTRADA GARCÍA, R.; RAMOS OLIVER, F. y JIMÉNEZ MOYANO, F. (2007b): "El campamento y la vía de La Carisa. Reflexiones arqueológicas y militares". En FERNÁNDEZ-TRESGUERRAS, J. A. (ed.): *Ástures y romanos: Nuevas perspectivas*. Oviedo: RIDEA, pp. 61-93.
- CELIS SÁNCHEZ, J. (2002): "La ocupación castreña en el alto valle del río Cúa: El Castro de Chano. León". En DE BLAS CORTINA, M. A. y VILLA VALDÉS, A. (eds.): *Los poblados fortificados del noroeste de la Península Ibérica: formación y desarrollo de la Cultura Castreña*. Navia: Ayuntamiento de Navia, pp. 189-210.
- CERRILLO CUENCA, E.; HERAS MORA, F. J.; CÁCERES CAMPÓN, V. M. y SÁNCHEZ BARBA, M. E. (2004): "La 'des-estructuración' del territorio prerromano en la cuenca del Tajo: una propuesta comparativa del trazado viario". En GORGES, J.-G.; CERRILLO, E. y NOGALES BASARRATE, T. (eds.): *V Mesa Redonda Internacional sobre la Lusitania Romana: las comunicaciones*. Madrid: Ministerio de Cultura, pp. 521-537.
- CHEVALLIER, R. (1997): *Les Voies Romaines*. Paris: Picard.
- CID LÓPEZ, R. M.; FERNÁNDEZ OCHOA, C.; GARCÍA DÍAZ, P. y PEDREGAL RODRÍGUEZ, A. (1991): *Asentamiento romano y necrópolis medieval en Lugo de Llanera (Principado de Asturias)*. Lugo de Llanera (Asturias): Ayuntamiento de Llanera.
- DAVIES, H. (2008): *Roman Roads in Britain*. Oxford: Shire Archaeology.
- DÍAZ NOSTY, B. y SIERRA PIEDRA, G. (1999): "Carta arqueológica del concejo de Sobrescobio", *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 4, pp. 331-332.
- DIDIERJEAN, F. y ABÁSULO, J. A. (2007): "La Vía Aquitana. Aportaciones de la fotografía aérea". En NAVARRO CABALLERO, M.; PALAO VICENTE, J. J. y MAGALLÓN BOTAYA, M. A. (eds.): *Villes et Territoires dans le bassin du Douro à l'époque romaine. Actes de la table-ronde internationale (Bourdeaux, septembre 2004)*. Paris: Diffusion de Boccard, pp. 395-427.
- DIEGO SANTOS, F. (1978): *Asturias romana y visigoda, Historia de Asturias, tomo III*. Salinas (Asturias): Ayalga.
- (1985): *Epigrafía romana de Asturias*. Oviedo: Instituto de Estudios Asturianos.
- (1999): "El itinerario de barro", *Nuestro Museo. Boletín Anual del Museo Arqueológico de Asturias*, 1, pp. 91-104.
- DOMERGUE, C. (1990): *Les mines de la Péninsule Ibérique dans l'Antiquité romaine*. Roma: École Française de Rome.
- DOMÍNGUEZ GARCÍA, A. (2006): "Excavación de la vía de La Plata en varios puntos distintos de tramo Aldea del Cano límite provincial P.P.K.K 9+500 - 9+580", *Extremadura Arqueológica*, 10, pp. 183-192.
- DUBY, G. (1992): *Guerreros y campesinos. Desarrollo inicial de la economía europea (500-1200)*. Madrid: Siglo XXI.
- DURÁN FUENTES, M. (2005): *La construcción de puentes romanos en Hispania*. Santiago de Compostela: Xunta de Galicia.
- ESTRADA GARCÍA, R. (2006): "Datos preliminares sobre los baños de época romana localizados en el lado meridional de la Iglesia de Sta. Eulalia de Valduno". En *Estudios ofrecidos a José Manuel González en el centenario de su nacimiento*. Las Regueras (Asturias): Asociación La Piedriquina, pp. 83-97.

- (2007a): “Estudio de la vertiente meridional del yacimiento romano de Las Murias (Doriga, Salas)”, *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 323-327.
- (2007b): “Inventario Arqueológico del concejo de Somiedo”, *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 429-433.
- (2007c): “Inventario Arqueológico del concejo de Teverga”, *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 434-440.
- (2007d): “Sondeos arqueológicos realizados en el Alto de Santufirme (Villabona-Llanera)”, *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 317-321.
- FÁBREGA ÁLVAREZ, P. y PARCERO OUBIÑA, C. (2007): “Proposals for an archaeological analysis of pathways and movement”, *Archeologia e Calcolatori*, 18, pp. 121-140.
- FANJUL PERAZA, A. (2007): “El Castiel.lu de Val.láu. Un posible campamentu romanu na via L.leitariegos”, *Asturies: memoria encesa d'un país*, 23, pp. 96-97.
- FANJUL PERAZA, A. y MENÉNDEZ BUEYES, L. R. (2003-2007): “Antiguas y canales. El complejo minero romano de Les Mueches-Ablaneda (Salas, Asturias)”, *Nivel Cero*, 11, pp. 79-94.
- FERNÁNDEZ CASADO, C. (1980): *Historia del puente en España. Puentes Romanos*. Madrid: Instituto Eduardo Torroja.
- FERNÁNDEZ FONSECA, M. J. (1997): “Aportaciones y limitaciones de la informática en el estudio de las vías romanas: el caso de los sistemas de información geográfica (S.I.G.)”, *Isturitz: Cuadernos de Sección. Prehistoria-Arqueología*, 8, pp. 233-243.
- FERNÁNDEZ MIER, M. (1999): *Génesis del territorio en la Edad Media. Arqueología del paisaje y evolución histórica en la montaña asturiana*. Oviedo: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Oviedo.
- (2006): “La Toponimia como fuente para la Historia rural: la territorialidad de la aldea feudal”, *Territorio, Sociedad y Poder*, 1, pp. 35-52.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. (1982): *Asturias en la época romana*. Madrid: Departamento de Prehistoria y Arqueología de la Universidad Autónoma de Madrid.
- (2003): *El lenguaje de las piedras. La recuperación del Patrimonio Arqueológico de Gijón*. Gijón: G.E.A. Ediciones Gráficas.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. y GARCÍA DÍAZ, P. (1999): “Excavaciones en Santa María de Lugo de Llanera (Asturias)”, *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 4, pp. 163-174.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. y GIL SENDINO, F. (2008): “La villa romana de Veranes (Gijón, Asturias) y otras villas de la vertiente septentrional de la Cordillera Cantábrica”. En FERNÁNDEZ OCHOA, C.; GARCÍA-ENTERO, V. y GIL SENDINO, F. (eds.): *Las villae tardorromanas en el occidente del Imperio. Arquitectura y función*. Gijón: Trea, pp. 435-480.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. y MORILLO CERDÁN, A. (1999): *La tierra de los astures. Nuevas perspectivas sobre la implantación romana en la antigua Asturias*. Gijón: Trea.
- GARCÍA DE CORTÁZAR, J. A. (2001): *Historia de la Edad Media. Una síntesis interpretativa*. Madrid: Akal.
- GARCÍA DÍAZ, P. (1989): “La vía de La Mesa en su tramo costero. Nuevas aportaciones”, *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 131, pp. 609-648.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, E.; GARCÍA FERNÁNDEZ, J. L. y FERNÁNDEZ DE QUIRÓS, C. (1976): *El Camino Real del Puerto La Mesa*. León: Colegio de Arquitectos de Asturias y León.
- GARCÍA MARTÍNEZ, M. y ADÁN ÁLVAREZ, G. E. (2000): “El castru de San Chuis (Allande) más de milenta años d'ocupación nun pobláu protohistóricu del occidente asturianu”, *Asturies: memoria encesa d'un país*, 10, pp. 4-25.
- GARCÍA y BELLIDO, A. (1975): “El llamado ‘Itinerario de barro’”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 172 (3), pp. 547-563.
- GONZÁLEZ ÁLVAREZ, D.; MENÉNDEZ BLANCO, A. y ÁLVAREZ MARTÍNEZ, V. (2008): “El campamento de Moyapán (Ayande, Asturias)”, *Férvedes*, 5, pp. 363-371.
- GONZÁLEZ COLLADO, M. B. (2009): *El territorio de Quirós en la época medieval*. Bárcana: Ayuntamiento de Quirós.
- GONZÁLEZ y FERNÁNDEZ-VALLÉS, J. M. (1953): “Flavianavia. Antigua población de los Paésicos”, *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 18, pp. 32-45.
- (1956): “Mansiones del trayecto de la vía romana Lucus Asturum-Lucus Augusti”, *Archivum*, 6, pp. 287-301.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A. (1985): *Poblamiento antiguo y medieval de la montaña central leonesa*. León: Institución “Fray Bernardino de Sahagún”.
- GUTIÉRREZ GONZÁLEZ, J. A. y BENÉITEZ GONZÁLEZ, C. (1995): “Fortificaciones y caminos medievales. Nuevas perspectivas para su estudio”, *Trabalhos de Antropologia e Etnologia*, 35 (1), pp. 421-430.
- JORDÁ PARDO, J. F. (2009): “Descubriendo el castro de San Chuis (Allande, Asturias): nuevas aportaciones al conocimiento de la cronología radiocarbónica de los castros asturianos”. En MARÍN SUÁREZ, C. y JORDÁ PARDO, J. F. (eds.): *Arqueología castreña en Asturias*. Gijón: UNED, Centro Asociado de Asturias, Entemu 16, pp. 47-63.
- JORGE ARAGONESES, M. (1954): “El mosaico romano de Vega del Ciego”, *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 21, pp. 3-25.
- LÓSTAL PROST, J. (1992): *Los miliarios de la provincia Tarraconense: (conventos tarraconense, cesaraugustano,*

- cluniense y cartaginense*). Zaragoza: Institución Fernando "El Católico".
- MADRAZO MADRAZO, S. (1977): "Las transformaciones en la red viaria asturiana (1750-1868)", *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 90-91, pp. 61-137.
- MAÑANES, T. (1981): *El Bierzo prerromano y romano*. León: Centro de estudio e investigación "San Isidoro".
- MAÑANES, T. y SOLANA SÁINZ, J. M. (1985): *Ciudades y vías romanas en la cuenca del Duero (Castilla-León)*. Valladolid: Universidad de Valladolid.
- MARÍN SUÁREZ, C. (2007): "Los materiales del castro de San L.luis (Allande, Asturias)", *Complutum*, 18, pp. 131-160.
- MARÍN SUÁREZ, C. y JORDÁ PARDO, J. F. (2007): "Las cerámicas indígenas del castro de San L.luis (Allande, Asturias)". En FANJUL PERAZA, A. (ed.): *Estudios Varios de Arqueología castreña. A propósito de las excavaciones en los castros de Teverga (Asturias)*. Madrid: Instituto de Estudios Prerromanos y de la Antigüedad, pp. 135-152.
- MARTINO GARCÍA, D. (1998-1999): "La Vía Vadiniense. Una vía secundaria de montaña en la Cantabria romana", *Memorias de Historia Antigua*, 19-20, pp. 245-273.
- MAYA GONZÁLEZ, J. L. y DE BLAS CORTINA, M. A. (1983): "El castro de Larón (Cangas del Narcea, Asturias)", *Noticiario Arqueológico Hispánico*, 15, pp. 153-192.
- MELCHOR GIL, E. (1993): "Vías romanas y explotación de los recursos mineros de la zona Norte del Conventus Cordubensis", *Anales de Arqueología Cordobesa*, 4, pp. 63-89.
- MELCHOR MONSERRAT, J. M.; BENEDITO I NUEZ, J. y PASCUAL AHUIR-GINER, M. D. M. (2006): "Avance arqueológico del descubrimiento en Saguntum de un importante tramo de calzada romana". En GARCÍA PRÓSPER, E.; GUÉRIN, P.; DE MADARIA, J. L. y SÁNCHEZ PÉREZ, P. (eds.): *Catastros, Hábitats y Vía romana*. Valencia: Generalitat Valenciana, pp. 165-176.
- MENÉNDEZ GRANDA, A. (2001): "El puente romano de Colloto (Asturias). Intervención arqueológica y lectura de paramentos". En *Actas do 3º Congresso de Arqueología Peninsular. Vol. VI: Arqueología da Antiguedade na Península Ibérica*. Porto: ADECAP, pp. 293-305.
- MENÉNDEZ GRANDA, A. y SÁNCHEZ HIDALGO, E. (2007a): "Inventario arqueológico del concejo de Caso", *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 483-488.
- (2007b): "Inventario arqueológico del concejo de Ponga", *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 489-493.
- MENÉNDEZ MENÉNDEZ, J. E. (2004): *De Babia a Pravia. Andar y recordar*. Oviedo: KRK ediciones.
- MONTES LÓPEZ, R.; HEVIA GONZÁLEZ, S.; VILLA VALDÉS, A. y MENÉNDEZ GRANDA, A. (2009): "Monte Castrelo de Pelóu (Grandas de Salime). Avance sobre su secuencia estratigráfica e interpretación histórica", *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 6, pp. 313-322.
- MORALEJO, J. J. (2009): "Toponimia de las vías romanas de Galicia", *Palaeohispanica*, 9, pp. 189-202.
- MORÁN, C. (1949): "Excursiones arqueológicas por tierra de León", *Archivos Leoneses*, 6, pp. 4-93.
- MORENO GALLO, I. (2001a): "Características de la infraestructura viaria romana", *Revista Obra Pública, Ingeniería y Territorio*, 56, pp. 4-13.
- (2001b): *Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia*. Burgos: Diputación Provincial de Burgos y Diputación Provincial de Palencia.
- (2003): *La catástrofe de Tricio*. TRAIANVS <<http://www.traianvs.net/viasromanas/tricio.htm>>.
- (2004): *Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva*. Madrid: Ministerio de Fomento. Dirección General de Carreteras.
- (2006): "Vías romanas de Astorga". En *Nuevos Elementos de Ingeniería Romana, III Congreso de las Obras Públicas Romanas*. Astorga: Junta de Castilla y León - Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas, pp. 23-65.
- PERALTA LABRADOR, E. (2009): "Las Guerras Cántabras". En ALMAGRO GORBEA, M. (ed.): *Historia Militar de España. Prehistoria y Antigüedad*. Madrid: Laberinto, pp. 247-265.
- PIÑÁN, C. y CANGA, B. (2009): *Calzadas romanas o vías históricas de Asturias*. Oviedo: Trabe.
- RABANAL ALONSO, M. A. (1984): "Vías de la época romana entre Asturias y León", *Memorias de Historia Antigua*, 6, pp. 137-154.
- (1988): *Vías romanas de la Provincia de León*. León: Diputación Provincial de León/Institución Fray Benito de Sahagún.
- RABANAL ALONSO, M. A. y GONZÁLEZ ALONSO, E. (1995): "Poblamiento romano en el valle del Órbigo (León)", *Hispania Antiqua*, 19, pp. 233-253.
- REQUEJO PAGÉS, O. (2001): "Primera necrópolis tardía en el territorio de los Astures transmontani: el yacimiento de Paredes, Siero (Principado de Asturias, España)". En *Actas do 3º Congresso de Arqueología Peninsular. Vol. VI: Arqueología da Antiguedade na Península Ibérica*. Porto: ADECAP, pp. 513-534.
- (2007a): "Antiguo puente sobre el Narcea en Casas del Puente (Cornellana, Salas, Asturias)", *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 329-333.
- (2007b): "Hallazgos romanos en la zona central de Asturias: Necrópolis de Paredes y Hornos de Cayés". En FERNÁNDEZ-TRESGUERRES, J. A. (ed.): *Astures y romanos: Nuevas perspectivas*. Oviedo: RIDEA, pp. 95-131.

- REQUEJO PAGÉS, O. y ÁLVAREZ MARTÍNEZ, V. (2008): "Descubrimiento de la villa romana de Priañes, Nora, Oviedo, Principado de Asturias". En FERNÁNDEZ OCHOA, C.; GARCÍA-ENTERO, V. y GIL SENDINO, F. (eds.): *Las villae tardorromanas en el occidente del Imperio. Arquitectura y función*. Gijón: Trea, pp. 681-692.
- RODRÍGUEZ, J. (1970): "Las vías militares romanas en la actual provincia de León". En *Legio VII Gemina*. León: Diputación Provincial de León. Cátedra de San Isidoro, Instituto Leonés de Estudios Romano Visigóticos, pp. 401-439.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A.; FERRER SIERRA, S. y ÁLVAREZ ASOREY, R. D. (2004): *Miliarios e outras inscricións viarias romanas do Noroeste hispánico (Conventos Bracarense, Lucense e Asturicense)*. Santiago de Compostela: Consello da Cultura Galega, Sección de Patrimonio Histórico.
- RODRÍGUEZ DEL MAZO, R. (2006): "Excavación arqueológica de la calzada romana en Valdesalor (Cáceres)", *Extremadura Arqueológica*, 10, pp. 159-168.
- ROLDÁN HERVÁS, J. M. (1975): *Itineraria Hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las Vías Romanas en la Península Ibérica*. Valladolid/Granada: Anejo de Hispania Antiqua.
- SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (1972): "Vías de comunicación en el solar del Reino de Asturias durante la época romana". En SÁNCHEZ ALBORNOZ, C. (ed.): *El Reino de Asturias*. Oviedo: Instituto de Estudios Asturianos, pp. 107-127.
- SÁNCHEZ BARRERO, P. D. (2010): *Itinerarios y caminos romanos en el entorno emeritense*. Mérida: Instituto de Arqueología de Mérida.
- SANTOS YANGUAS, N. (1988): "Vías de comunicación de época romana en el valle del río Narcea (Cangas del Narcea)", *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 127, pp. 615-640.
- (1992): *La romanización de Asturias*. Madrid: Istmo.
- (2003): "Las vías romanas de Asturias: arterias para la explotación de la minería del oro". En BALBOA DE PAZ, J. A.; DÍAZ ÁLVAREZ, I. y FERNÁNDEZ VÁZQUEZ, V. (eds.): *Actas de las Jornadas sobre Castro Ventosa. Cacabelos-León, 4-6 de octubre de 2002*. Cacabelos: Ayuntamiento de Cacabelos, pp. 83-103.
- SANTOS YANGUAS, N. y GARCÍA LINARES, A. (1993): "Los caminos romanos del valle del río Arganza en el Concejo de Allande (Asturias)", *Hispania Antiqua*, 17, pp. 371-393.
- SIERRA PIEDRA, G. (2007): "Inventario Arqueológico del concejo de Cangas del Narcea", *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 423-427.
- SIERRA PIEDRA, G. y DÍAZ NOSTY, B. (1999): "Carta arqueológica del concejo de Aller", *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 4, pp. 297-302.
- SILLIÈRES, P. (1990a): "La búsqueda de las calzadas romanas: desde la foto-interpretación hasta el sondeo". En *Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana*. Zaragoza: Institución Fernando el Católico, pp. 411-430.
- (1990b): *Les voies de communication de l'Hispanie méridionale*. Paris: Publications du Centre Pierre Paris.
- SOLANA SÁINZ, J. M. y SAGREDO SAN EUSTAQUIO, L. (2006): *La política viaria romana en Hispania, siglos I-IV d.C.* Valladolid: Universidad de Valladolid, Secretariado de Publicaciones.
- ULLOA CHAMORRO, P. (2006): "Excavaciones en la Via Augusta en Vall d'Alba (Castellón)". En GARCÍA PRÓSPER, E.; GUÉRIN, P.; DE MADARIA, J. L. y SÁNCHEZ PÉREZ, P. (eds.): *Catastros, Hábitats y Vía romana*. Valencia: Generalitat Valenciana, pp. 131-164.
- URÍA RÍU, J. (1971): "Las campañas enviadas por Hixem I contra Asturias (794-795) y su probable geografía". En *Estudios sobre la Monarquía asturiana*. Oviedo: Instituto de Estudios Asturianos, pp. 469-515.
- VILLA VALDÉS, A. (2005): *El castro de Chao Samartín Samartín. Guía para su interpretación y visita*. Oviedo: Sociedad Arqueológica Profesional.
- (2007a): "Explotación aurífera en la Sierra de Begega (Belmonte de Miranda): principales resultados de la intervención arqueológica", *Excavaciones Arqueológicas en Asturias*, 5, pp. 295-303.
- (2007b): "Mil años de poblados fortificados en Asturias (siglos IX a.C.-II d.C.)". En FERNÁNDEZ-TRESGUERRES, J. A. (ed.): *Astures y romanos: nuevas perspectivas*. Oviedo: Real Instituto de Estudios Asturianos, pp. 27-60.
- VILLA VALDÉS, A. y FANJUL MOSTEIRÍN, J. A. (2006): "Avance al estudio arqueológico de las labores romanas en Carlés, Salas". En *3º Simposio sobre Mineración e metalurgia históricas no sudoeste europeu*. Porto, pp. 153-167.
- VILLA VALDÉS, A.; MENÉNDEZ GRANDA, A. y GIL SENDINO, F. (2006): "Fortificaciones romanas en el castro de Chao Samartín (Grandas de Salime, Asturias)". En MORILLO CERDÁN, A. (ed.): *Actas del II Coloquio de Arqueología Militar Romana en Hispania. Producción y abastecimiento en el ámbito militar*. León: Universidad de León, pp. 581-599.
- VILLUGA, P. J. (1950): *Repertorio de todos los caminos de España compuesto por Pero Juan Villuga (1546)*. Madrid: Tipografía Masriega.