

LA CALZADA ROMANA DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)

La España romana, además de contar con un sistema principal de comunicaciones, disponía también de una red abundante de trazados viales menores. Una de estas calzadas secundarias es la que nos ocupa el presente estudio.

Por **MIGUEL ARENILLAS PARRA**

Dr. Ingeniero de Caminos, C. y P

JOSE VELEZ GONZALEZ

Ingeniero de Caminos, C. y P.

y **MANUEL RABANAL ALONSO**

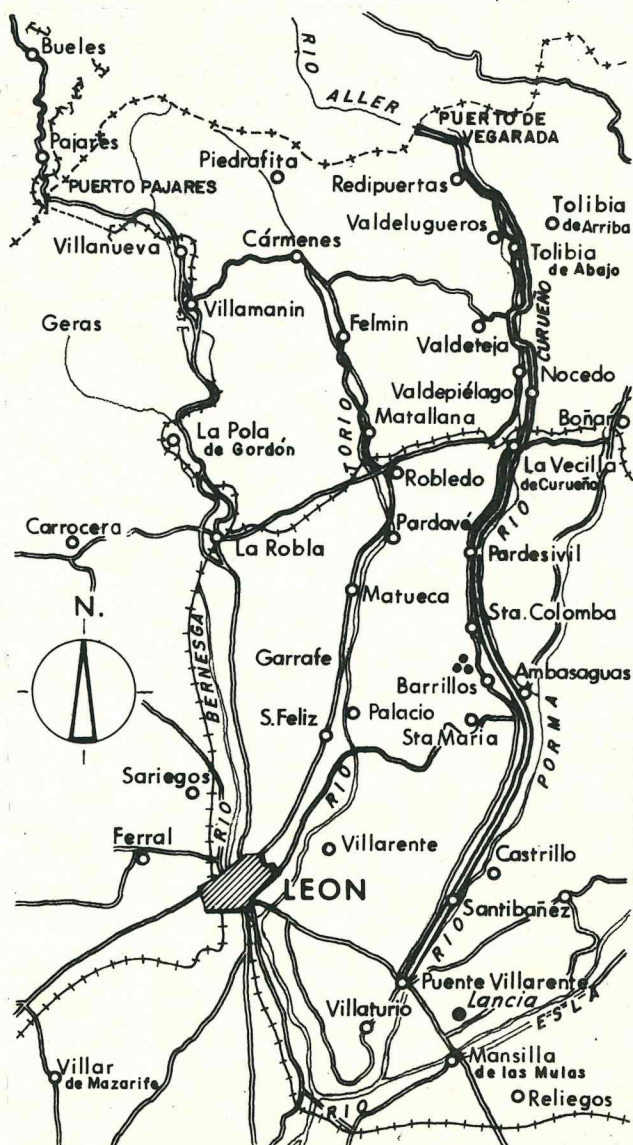
Dr. en Filosofía y Letras

INTRODUCCION

Según se va ampliando el conocimiento de la viaria romana peninsular, se comprueba el importante número de caminos distribuidos por todo el territorio. Llegan, en algunas zonas, a densidades todavía no alcanzadas en épocas modernas. Son de especial interés en este sentido los pasos de nuestros principales sistemas montañosos, en los que la complicada topografía exigió al ingeniero romano la disposición de numerosas obras de fábrica, incluso en vías que pueden considerarse de interés secundario. De ahí que muchas de tales calzadas pueden aún seguirse y sea posible comprobar en ellas la actuación romana, sobre la que, normalmente, se manifiestan obras medievales y posteriores.

El uso secular de las mismas por los ganaderos de la Mesta, que todavía se refleja en las vigentes y muy utilizadas sendas de pastoreo, especialmente en áreas montañosas (sistemas Central e Ibérico, Cordillera Cantábrica y Pirineo, en particular), facilita hoy el seguimiento de los viejos trazados. Este es el caso del acceso romano a Asturias por el puerto de Vegarada; sobre él han proliferado las construcciones medievales y todavía se utiliza, en su sector de máxima altitud, por los pastores de merinas que buscan en lo más elevado de la sierra los necesarios agostaderos.

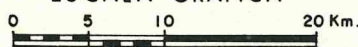
Cada vez más, un estudio completo de la viaria de época romana lleva consigo el recono-



CALZADA ROMANA DEL PUERTO DE VEGARADA

TRAZADO GENERAL

ESCALA GRAFICA



CALZADA	=====
CARRETERAS	-----
RIOS	~~~~~
EPIGRAFE VADINIENSE	•••

LA CALZADA ROMANA DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)

cimiento directo del terreno, ya que un mero análisis "de despacho" suele resultar, muy frecuentemente, poco preciso. Incluso contando con la ayuda de buenos mapas topográficos o de la fotografía aérea, que no dejan de ser sino meros elementos de apoyo. Con más motivo cuando se trata de investigar calzadas de orden secundario, cuyas huellas suelen quedar mal representadas en la cartografía y poco destacadas en la fotografía. Es el procedimiento que hemos seguido en el tramo alto de la vía romana del puerto de Vegarada, intentando detallar la totalidad de su traza. El sector inferior, por zonas más abiertas que requirieron menos actuación del ingeniero romano, queda hoy relativamente difuso, con pocos restos, y sólo permite la reconstrucción de sus rasgos principales. En cualquier caso la vía pecuaria que lo sigue en todo su recorrido sirve para señalar la idea general del trazado.

DESCRIPCION DE LA CALZADA

La vía que estudiamos parte de Puente Villarente, para ascender por el río Porma hasta su unión con el Curueño, cuyo valle toma, recorriéndolo hasta su misma cabecera y coronando la cordillera en el Puerto de Vegarada, ya en el límite con Asturias. La carretera actual se detiene allí sin franquear el paso a la cuenca del Aller. La calzada romana sí lo hace y supone un enlace más entre la Meseta y el núcleo central de Asturias, a partir de posiciones ligeramente occidentales. En Puente Villarente la calzada enlaza con una de las principales vías romanas peninsulares, la citada con el n.º 1 en el itinerario de Antonio ("De Italia in Hispanias... Ad Leg. VII Gemina").

Hemos podido seguir la vía desde La Vecilla hasta lo alto del puerto de Vegarada, sin prácticamente ninguna interrupción importante. Hacia el Sur, la carretera que sigue al Curueño por margen derecha, deja entre ella y el río un viejo camino que,



Puente de Valdepiélago

alterado y deteriorado por la acción fluvial y la agrícola, debe corresponder, sin duda, con el viejo trazado romano. El encajonamiento del Curueño en una amplia fractura de dirección sensiblemente Norte-Sur, lollano del fondo del valle y lo muy abrupto del terreno fuera de los límites estrictamente fluviales, determinan en gran modo el posible recorrido de la vía. La anchura del valle, además, es suficiente para que, incluso una calzada estratégica como la mayor parte de las romanas, pudiese discurrir por zonas de fácil defensa. Al llegar a Ambasaguas, donde se unen las del Curueño y el Porma, y alcanzando ya las amplias llanas leonesas, las posibilidades son dobles y las dos muy probablemente utilizadas por los romanos. Por una parte, hacia occidente y tomando otra vía — aún sin estudiar en detalle — que por Cistierna y Cervera de Pisuerga viene cortando estribaciones cantábricas desde tierras del alto Ebro, la meta puede ser León. La otra posibilidad, que es la que marca el recorrido de nuestra vía, supone bajar con el Porma por su margen derecha hasta alcanzar el puente de Villarente. Este recorrido y el más septentrional tramo entre La Vecilla y Ambasaguas, coinciden con antiguos

caminos pecuarios todavía parcialmente vigentes. La localización de obras o asentamientos romanos permitirá confirmar esta parte meridional del trazado que, desde los puntos de vista topográfico, geográfico o ingenieril, resulta el más lógico (Lám. 1).

La calzada atraviesa la cordillera por área de Astures, y más exactamente por la región de los Vadinienses, límite con los Cantabros. La zona vadiniense abarcaría, de acuerdo con los hallazgos epigráficos, y por lo que se refiere a la vertiente meridional de la cordillera Cantábrica, dentro de la actual provincia de León, los territorios comprendidos entre los ríos Esla y Bernesga. Es claro, por tanto, que la vía que estudiamos, que sigue el valle del río Burueño para salvar la divisoria por el puerto de Vegarada, constituye uno de los accesos centrales dentro del mencionado sector. Confirma el marco Vandiniense del área la existencia de una inscripción (1) precedente de Barrillos de Curueño y fechada en el siglo II.

Sólo hemos encontrado dos breves alusiones a esta vía: una en el estudio de Justiniano

(1) CIL, 5710; M. Gómez Moreno: *Catálogo Monumental de León*, p. 42; M.A. Rabanal Alonso: *Fuentes literaria y epigráficas de León en la antigüedad*, (en prensa), Inscripción 64, p. 66.

LA CALZADA ROMANA DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)



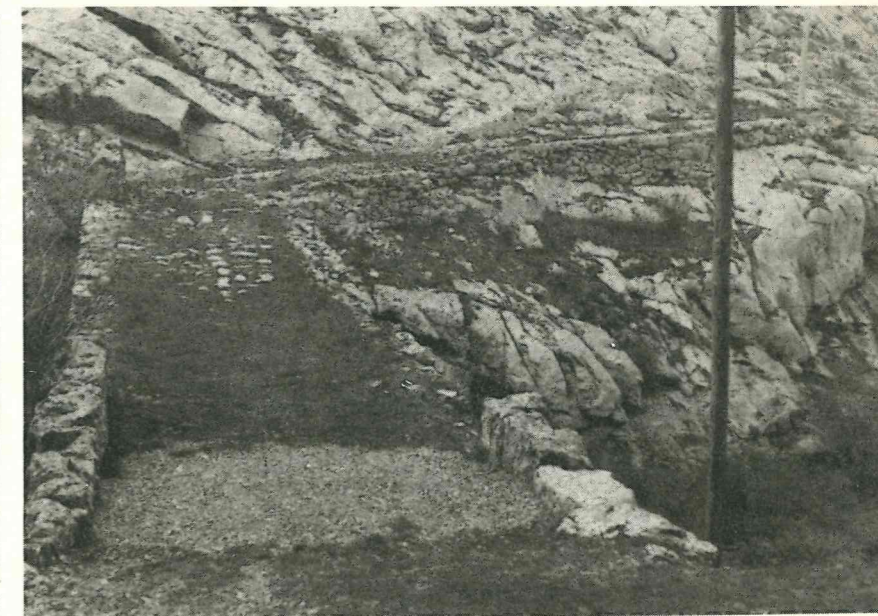
Puente de Valdelugeros

Rodríguez, referente a la provincia de León (2) y otra en un trabajo sobre viaria romana realizado desde perspectiva asturiana (3).

EL TRAMO SEPTENTRIONAL

Entre La Vecilla y Valdepiélago, hacia el Norte, hay restos de dos caminos viejos, a ambos lados del Curueño. Parece principal el de la margen izquierda que corta, sobre amplias terrazas fluviales, hacia Otero, para aproximarse allí al río, bordeando el cerro que da nombre al pueblo citado. Más al Norte, la traza aprovecha nuevamente las gleras del Curueño evitando la vuelta que supone otro meandro y llega a Valdepiélago. Poco después de esta localidad y sirviendo de enlace con el caserío situado en la margen derecha del río, un puente — medieval (Fig. 1) — enlaza el camino descrito con el que corre al lado contrario del Curueño. Este ha sido, en parte, desfigurado por la carretera actual, que sigue su traza, y ha sido cortado por un terraplén del ferrocarril de La Robla, a medio camino entre La Vecilla y Valdepiélago.

Es difícil precisar cuál de los dos recorridos corresponde a la vía romana. La Vecilla es un nudo



La calzada a su paso por el puente del Ahorcado

evidente de comunicaciones, determinado por la disposición geológica de su entorno. La existencia de dos fallas principales, una Norte-Sur, que es la aprovechada por el Curueño, y otra Este-Oeste, definen la posibilidad de enlaces fáciles en ambas direcciones ajustados a las estructuras geológicas, ya que éstas determinan los recorridos más practicables al constituir bandas deprimidas y relativamente llanas dentro de un conjunto orográfico enormemente complejo. De ahí que en época romana, y aún antes, puedan haber coexistido los dos caminos

citados, a ambos lados del río, que además facilitarían el anclaje con las áreas del Porma en Boñar, o del Bernesga en la Robla, todo ello dentro del ámbito vadiniense en que nos movemos.

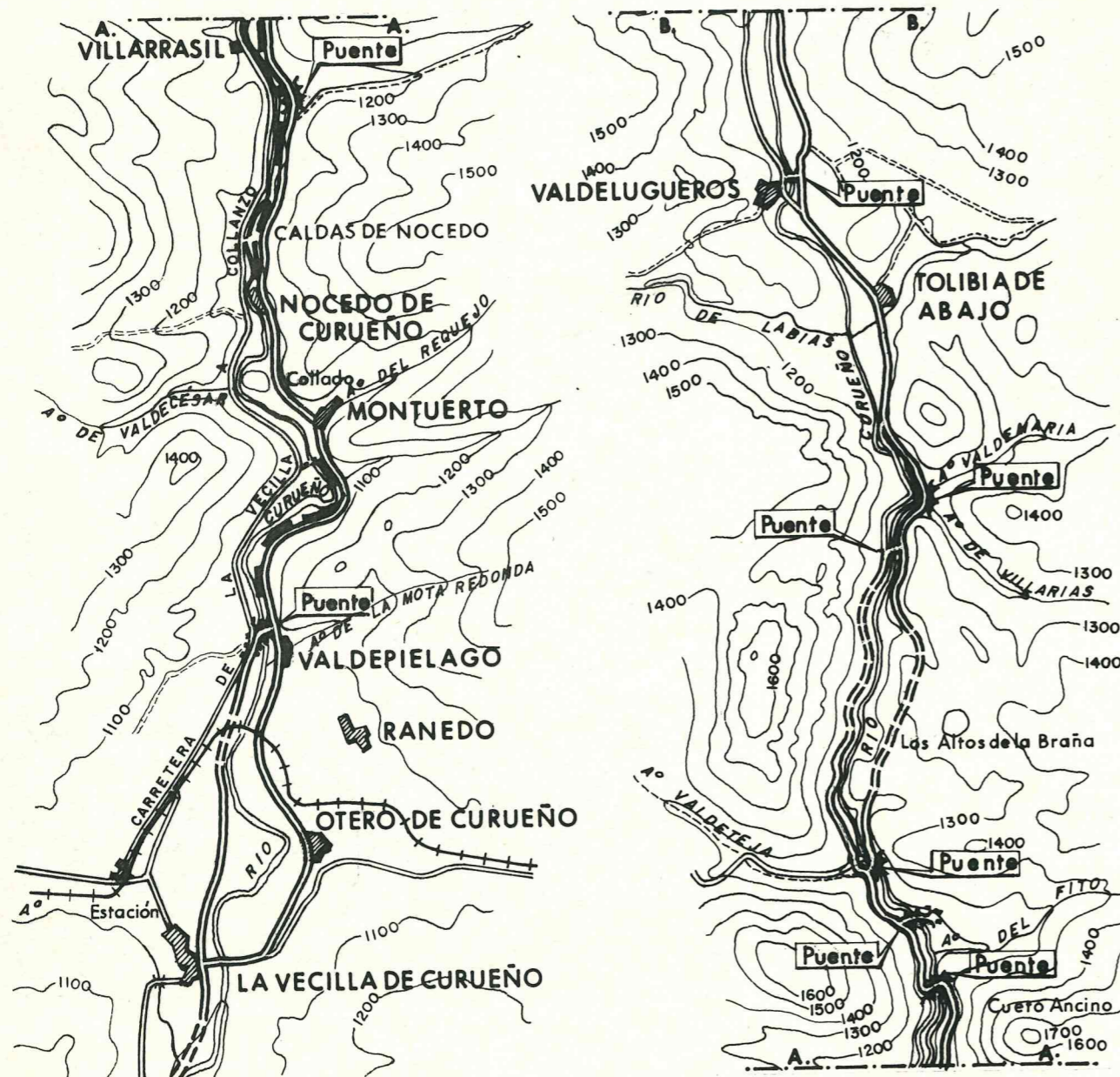
Es a partir de Valdepiélago desde donde la vía romana resulta mejor definida. Allí el Curueño se va encañonando y va aumentando su pendiente, en razón de la estructura general del macizo montañoso, cuyo paso hacia Asturias es el que busca el camino.

Hasta Montuerto la calzada asciende por margen izquierda del río aprovechando los depósi-

(2) "Las vías militares romanas en la actual provincia de León", recogido en el libro *Legio VII Gemina*, pp. 400-439, León, 1970.

(3) Valdés Gutiérrez: "Asturias Histórica: vías romanas", *Covadonga*, I, 7, p. 10 y II, 15, p. 10.

LA CALZADA ROMANA
DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)



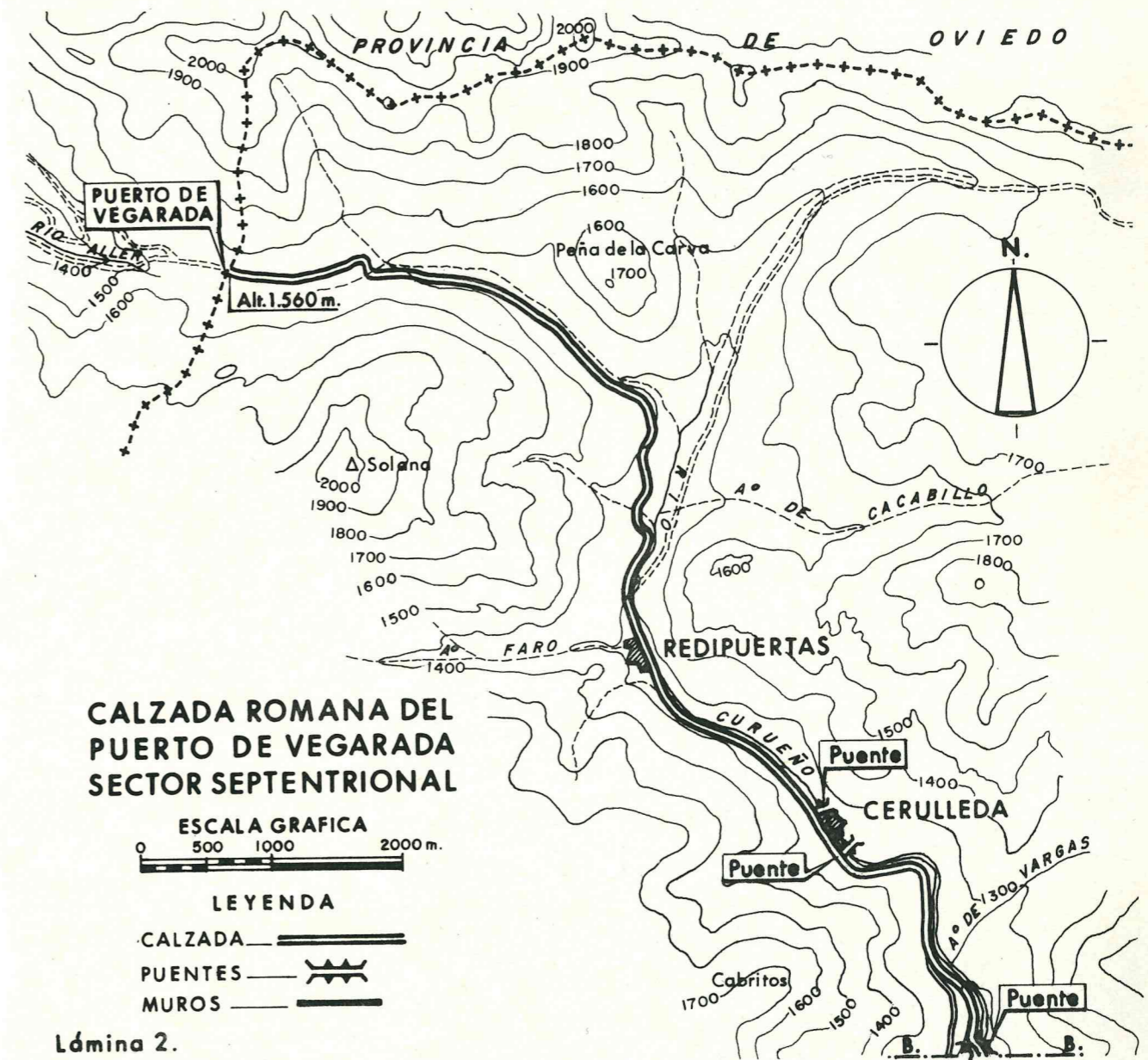
tos fluviales cuando la anchura del fondo del valle ha permitido la formación de terrazas bien desarrolladas, o adaptándose a la ladera en los tramos más abruptos. En éstos es todavía perfectamente visible la traza, enmarcada hacia el valle por muros de grandes bloques de los cuales quedan bien conservados numerosos paños (Fig. 2).

Entre Montuerto y Nocedo la vía se aparta del fondo del valle, remonta los ochenta metros que la sitúan a la cota 1.100 de un

collado entre ambos pueblos y desciende nuevamente hasta nivel próximo al del río. De este modo se evita tanto el excesivo encañonamiento que supondría un trazado siguiendo el cauce por la misma margen, como el obligado cruce del Curueño y el aumento consiguiente de longitud que resultaría de pasar a la orilla derecha para apovechar allí el relativo anchurón definido por el arroyo Valdecésar en su entronque con el río principal. Es solución eminentemente estra-

tégica —a costa del mayor esfuerzo que supone coronar el collado, tanto en sentido ascendente como bajando del puerto— y muy usual en la ingeniería romana, particularmente en recorridos de montaña como el que estudiamos. Un par de kilómetros más al Norte, la vía cruza por las Caldas de Nocedo donde cabría investigar la posible existencia de obra romana, tan común en manaderos termales de este tipo. Hasta aquí siguen apreciándose restos de

LA CALZADA ROMANA
DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)



CALZADA ROMANA DEL
PUERTO DE VEGARADA
SECTOR SEPTENTRIONAL

ESCALA GRAFICA
0 500 1000 2000 m.

LEYENDA

CALZADA ————
PUENTES ————
MUROS ————

Lámina 2.

muros de pie de terraplén, que, en muchos tramos, han determinado la conservación del camino. (Fig. 3)

Un kilómetro después, al pie del cueto Ancino, se desvía un camino, de traza antigua, hacia levante que, por Ovilla, alcanza Valdecastillo ya en el Porma. Este camino sigue el curso de un arroyo que afluye al Curueño y que es salvado por nuestra vía sobre un pontón de factura romana y aparejo similar a los usualmente empleados en pe-

queñas obras de fábrica de este tipo. (Fig. 4) Tras recorrer otro kilómetro, la calzada pasa a margen derecha por un puente difícil de datar —el del Ahorcado (Fig. 5 y 6)— que, sin embargo, se levanta sobre cimientos más recios que el resto de la fábrica y que bien pueden ser romanos. Después del cruce la huella de la calzada desaparece, muy probablemente cubierta por la actual carretera.

Se llega así al nudo de los Puentes donde quedan restos de

dos —de aspecto también medieval— cuya disposición sobre el Curueño no resulta fácil de explicar, a no ser que se trate de obras de épocas distintas realizadas con el mismo objetivo: volver a cruzar a margen izquierda que es por donde, a partir de aquí, vuelve a circular la vía, con trazado nuevamente muy característico de la ingeniería romana.

Al citado nudo accede desde occidente una carretera que, por los collados de Valdeteja y los Cármes, enlaza con Villama-

LA CALZADA ROMANA DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)



La calzada aguas arriba del puente de Valdepiélago



Pontón entre Caldas de Nocedo y Cueto Ancino

nín. Es además cañada de ganado —y muy posiblemente calzada— por la que aún hoy transitan las merinas desde y hasta la mencionada estación ferroviaria.

Situada nuevamente a la izquierda del Curueño, la vía repite un trazado semejante al descrito entre Montuerto y Nocedo. Es decir, toma cota hacia los Altos de la Braña, corona un

collado a cerca de 1.300 metros de altura y tras unos dos kilómetros de recorrido vuelve junto al río. Sin embargo, en esta parte el camino se conserva en muy mal estado e, incluso, se pierde a veces. No parece aventurado pensar en una variante, también antigua aunque de época difícil de precisar, que se hubiese mantenido en margen derecha —hoy cubierta por la carretera actual— y que cruzase a la otra vertiente por el puente (Fig. 7), que se encuentra poco al sur de arroyo de Villarías, a partir del cual vuelve a ser claro el recorrido.

Sobre el citado arroyo y en sus proximidades se conserva un pequeño tramo de clara estructura romana, formado por el puentecillo (Fig. 8) que salva el torrente —con algo menos de cuatro metros de anchura—, sobre el cual se aprecian restos evidentes de camino empedrado, que se prolonga, con más anchura, a ambos lados del cauce. El firme consiste en bloques de unos 40 á 50 cm. de dimensiones máximas, recebados con piedras más menudas. Para cruzar el torrente de Valdemaría, debía haber otro puentecillo, hoy destruido por las obras de trasvase al Porma. En tal sentido parece señalar el nombre del área, denominada Puentes del Villarín.

A partir de este punto y durante unos tres kilómetros la traza vuelve a perderse, muy probablemente enmascarada por la carretera. Esta sigue el recorrido más lógico de la zona, incluso desde el punto de vista de defensa del paso, lo cual parece confirmar que la calzada romana se encuentra aquí bajo la actual.

Se pasa así Tolibia de Abajo y se llega a Valdelugueros a cuya entrada la carretera cruza el río para entrar en el pueblo. La vía, sin embargo, debía seguir por la izquierda, ya que desde esta margen existe un acceso al núcleo habitado a través de un hermoso puente de tres ojos, con perfil en lomo de asno y aspecto medieval. (Fig. 9) La presencia de otro puente, un kilómetro más al Norte (Fig. 10), éste de dos ojos y con perfil análogo al anterior, parece confirmar tal hipótesis. Amplias terrazas, dispuestas a

LA CALZADA ROMANA DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)

favor del anclurón que presenta el valle, facilitan cómodamente el tránsito en la zona.

Tras cruzar el Curueño por el último puente citado y nuevamente en margen derecha, el recorrido de la vía se mantiene inicialmente entre la carretera y el río para, por último, ir ambas —carretera y calzada— sobre la misma traza. En Cerrullada nuevamente se presentan dos puentes (Fig. 11 y 12) esta vez de un único arco—, antes y después del pueblo, que está en margen izquierda. Parecen ser enlaces de la localidad con la vía y no un doble cruce (ilógico) de ésta sobre el Curueño. La continuación hacia el puerto coincide, desde aquí, casi constantemente con la traza de la carretera y sólo en pocos puntos se observan huellas de la obra romana. Poco después de Redipuertas sale, a derechas, un camino que, tras cruzar el río, se dirige, por los arroyos de cabecera del Curueño, hacia el puerto de San Isidro.

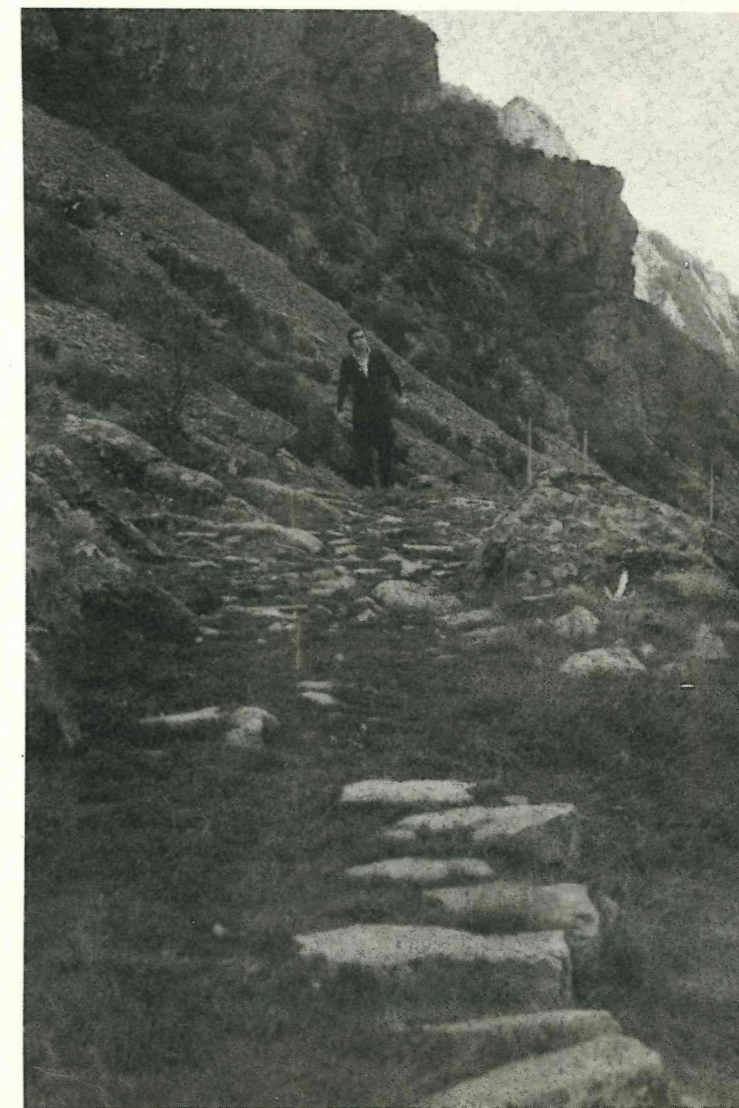
La vía salva la divisoria por el collado de Vegarada, a unos 1.560 metros de altitud. Desde allí un camino bien marcado enlaza con el alto Aller, al que sigue hacia el núcleo central asturiano (Lám. 2).

CONCLUSIONES

La vía romana del Curueño confirma un recorrido más de entre los numerosos que sirven de enlace a la Meseta con la zona costera asturiana. Desde el Esla hasta el Bernesga, por limitarnos al área de los Astures vadinienes, prácticamente todos los valles principales muestran huellas de obra romana, si bien en su mayor parte no han sido todavía estudiados en detalle. Todos estos caminos parten de León o de alguna de las principales calzadas Este-Oeste que cruzan el amplio valle del Duero. En el caso de la vía que nos ocupa, las numerosas obras medievales que la jalonan manifiestan su indudable e intenso uso en época posterior a la romana. Sin embargo, las clásicas recopilaciones varias del XVI —las de

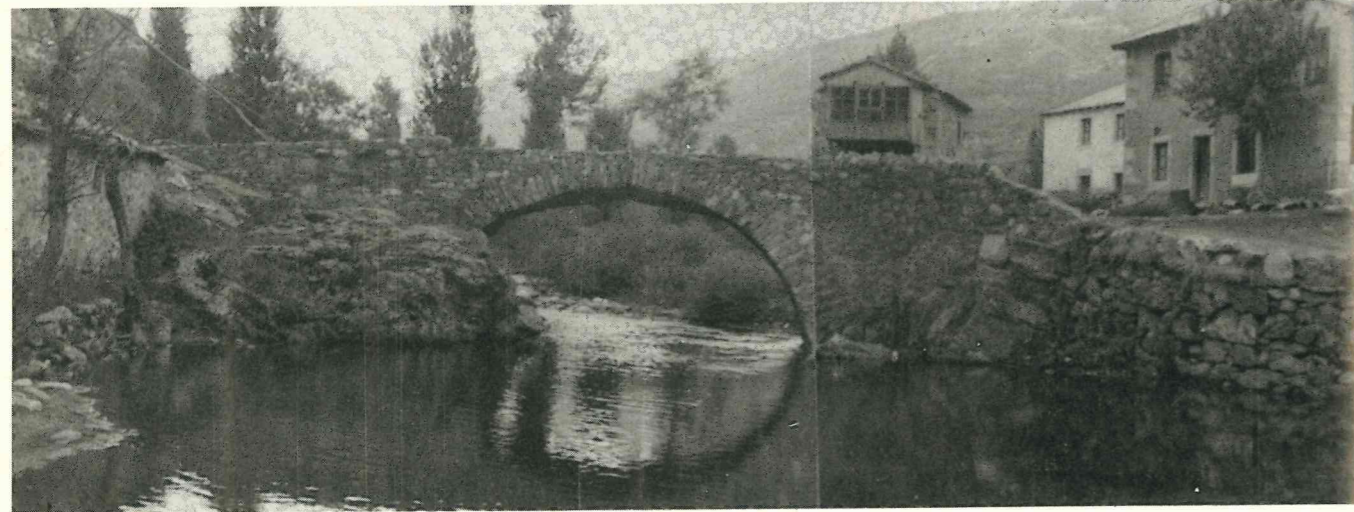


Puente del Ahorcado. A la izquierda se aprecia la traza de la calzada

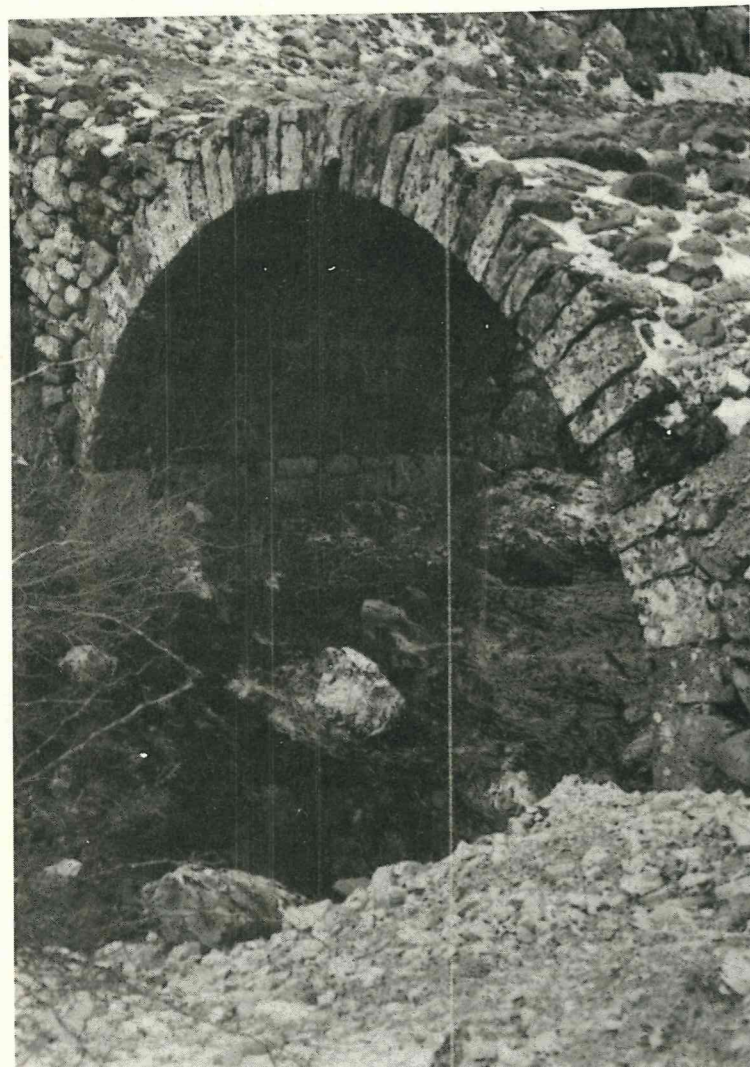


La calzada al norte de Caldas de Nocedo

LA CALZADA ROMANA
DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)



Puente aguas arriba de Cerulleda



Puentecillo sobre el arroyo de Villarías

Villuga y Meneses (4)— no la incluyen ya en sus relaciones, lo que en principio puede suponer su poca utilización en esta época. No obstante las grandes lagunas que muestran ambos compiladores en el sector cantábrico—entre otros— es posible que indique el desconocimiento, por su parte, de la viaria de la zona, más que la falta de vigencia de ciertos recorridos, entre ellos el estudiado por nosotros.

Lo que sí es evidente es la proliferación de obras a lo largo del trazado. En la mayor parte de los casos, sirven para enlazar con el camino ciertos núcleos urbanos situados en margen contraria a la de la traza. Hemos contado más de una docena de puentes y pontones —romanos y medievales—, algunos de gran porte, entre Valdepiélagos y Cerrulleda, es decir en poco más de 20 kilómetros de recorrido. Al estar la mayoría de ellos sobre enlaces y no sobre el camino principal y mostrar casi siempre fábricas medievales —a veces sobre cimientos romanos—, pueden indicar una variación notable de la organización del poblamiento a lo largo del tiempo y, desde luego, la utilización del camino durante un período enormemente prolongado.

(4) Pero Juan Villuga: *Reportorio de todos los caminos de España* (1546), Madrid, 1951; Alonso de Meneses: *Reportorio de Caminos* (1576), Madrid, 1976.

LA CALZADA ROMANA
DEL PUERTO DE VEGARADA (LEON)

Es también de señalar la existencia de numerosos enlaces transversales que permiten unir el valle del Curueño con los del Porma, Torío o Bernesga. Casi todos, por su trazado, son caminos viejos y demuestran una intensa relación entre los núcleos del área por vías directas, además de los más largos recorridos a través de los respectivos valles, que facilitan el paso de uno a otro por el sector meridional, más llano y, por tanto, más practicable. La pertenencia de todos estos valles al área vadiniense puede darnos la explicación de tal complejidad de comunicaciones.

Por lo que se refiere a la calzada en sí, desde Puente Villarente a La Vecilla el trazado no presenta dificultades notables y son los depósitos fluviales los que marcan el recorrido, siempre próximo al río, por zonas amplias y de fácil defensa. Aspecto éste, el estratégico, que se manifiesta a lo largo del tramo más elevado donde se ha huído sistemáticamente de las excesivas angosturas, recurriendo a longitudes mayores y a vencer fuertes pendientes para salvar collados marginales, donde las posibles sorpresas fuesen menores. Este carácter, que determina una mayor seguridad frente a una menor comodidad en el recorrido, es norma casi constante de la ingeniería viaria romana, y se manifiesta especialmente en los tránsitos por zonas altas de todas las sierras peninsulares. Ha sido este criterio el que ha permitido reconstruir la vía hasta su culminación en el puerto de Vegarada.

Se trata, por tanto, de una calzada que se adapta, como es común en el mundo antiguo, a vías naturales, señaladas en este caso por los cursos del Porma y del Curueño. Son en total cerca de 70 kilómetros que se reparten: veinte a lo largo del Porma, entre Puente Villarente y Ambasaguas, otros tantos por el Curueño hasta La Vecilla y los casi treinta finales que permiten el acceso a la divisoria de la cordillera, siempre sobre el mismo río y sus arroyos de cabecera.

Las razones de la existencia de



Puente sobre el Curueño aguas arriba del nudo de Los Puentes



Puente al norte de Valdelugeros



Puente aguas abajo de Cerulleda

esta vía pueden ser dos: una económica y otra administrativa; la primera tendría su justificación en la riqueza ganadera de la región y la segunda estaría en relación con el control tributario y el mantenimiento del orden en una zona relativamente conflictiva de cara a las exigencias romanas.

Queda aún por definir el uso real de esta calzada —así como de

tantas otras similares— en vista de la dura climatología actual de la zona donde se desarrolla. Un análisis de las variaciones climáticas a lo largo de la historia —aún por realizar en la Península— permitiría, muy probablemente, determinar su potencial empleo en estaciones frías e, incluso, su mayor o menor vigencia a través de los tiempos históricos.