

LA CALZADA ROMANA-MEDIEVAL DEL PUERTO DE LA VEGARADA A TRAVÉS DE LAS PLATAFORMAS Y SU IMPACTO EN EL PAISAJE DE LAS HOCES DE VALDETEJA

A STUDY OF THE ROMAN-MEDIEVAL ROAD ON LA VEGARADA VALLEY

REGARDING TO THE PLATFORMS AND THE IMPACT ON THE LANDSCAPE OF THE PASS OF VALDETEJA

Ricardo Martínez¹

¹ Doctorando: Universidad de Valladolid. Escuela técnica superior de Arquitectura. Escuela de Doctorado.
ricardo.martinez.garcia@alumnos.uva.es
ricardomgarquitectura@gmail.com

8

RESUMEN: El presente trabajo de investigación hace una revisión del recorrido de la calzada de Vegarada, en el tramo comprendido entre Nocedo de Curueño hasta el puerto de Vegarada a través de las Hoces de Valdeteja, desde un punto de vista poco usual: el análisis de las plataformas formadas por la vía romana a su paso por una orografía muy complicada; y el impacto que las mismas ejercen sobre el paisaje y sobre la parcelación de las fincas de la zona, así como sobre los usos del suelo y las actividades humanas en el tramo recorrido por la calzada en el valle del alto Curueño. El estudio demostrará la existencia de dos tramos no definidos y complementará el estudio original para una mejor definición del trazado.

PALABRAS CLAVE: Calzada romana, paisaje, arqueológico, estudio de campo, Curueño.

ABSTRACT: *The present work will attempt to approach the well-known roman road of the Vegarada Pass, in the Curueño Valley, from the location of Nocedo to this mountain pass. We will use a non-very studied point of view: that is the one of the platforms that the road left on the territory, going through some very sheer terrain, and giving an important impact on the landscape, organizing it from the very visual landscape to the use, the infrastructures and the organization of rural and economic activities in the area.*

KEYWORDS: *Rome road, landscape, archaeology, field-work research, Curueño.*

1. LA CALZADA EN LA MEMORIA POPULAR Y EL ESTUDIO DE ARENILLAS, VÉLEZ Y RABANAL

*“El paisaje es memoria. Más allá de sus límites, el paisaje sostiene las huellas del pasado, reconstruye recuerdos, proyecta en la mirada las sombras de otro tiempo que sólo existe ya como reflejo de sí mismo en la memoria del viajero o del que, simplemente, sigue fiel a ese paisaje.”*¹

Julio Llamazares. 1990. El Río del Olvido: prólogo.

Desde que los romanos lograron controlar de manera efectiva toda la Hispania peninsular, uno de los puntos clave de su dominio sería la creación de una red viaria definida, estructurada y de gran calidad, como era costumbre en los territorios conquistados. Romanizar no es sólo llevar una lengua o una cultura, es también dotar al territorio de infraestructuras, ciudades, industria y explotaciones que ponen en valor el terreno y que sirven como atractivo a los colonos.

En este marco se comprende la importancia de las numerosas vías que atravesaban la Cordillera Cantábrica, ya que eran la única vía de comunicación con los puertos marítimos del norte. De este grupo forma parte la calzada de la Vegarada, que por su situación es evidente que formaba parte del viario que conectaba Lucus Asturum (Asturias) con el asentamiento de la Legio VI Victrix primero y la Legio VII Gemina después (la actual León) y la zona de Asturica Augusta, actual Astorga.^{2,3}

Unos restos tan llamativos como los que vamos a tratar son de sobra conocidos desde siempre y han

sido estudiados en numerosas ocasiones. El objetivo es hacer una revisión, mediante un minucioso trabajo sobre el terreno, del estudio que en 1978 hicieron de esta calzada los ingenieros Miguel Arenillas y José Vélez y el historiador Manuel Rabanal en la “Revista de Obras Públicas” (R.O.P.) del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.

La existencia de restos arqueológicos en la zona se conocía desde siempre, evidenciados sobre todo por los puentes que se usaron hasta tiempos recientes para atravesar el paso del desfiladero. Faltaba, sin embargo, el criterio de los investigadores, porque para la gente del lugar ‘todo aquello que conoció su abuelo’, ya era romano. Un buen ejemplo lo tenemos en el libro ‘El río del olvido’, de Julio Llamazares, originario de la zona, en el que relata un viaje por el Curueño.

En un momento dado encuentra un pequeño arco sobre un arroyo (desprovisto de valor histórico) y al preguntar a un vecino sobre su posible origen romano, éste le responde:

“y más viejo, podría ser de los moros, con decir que mi abuelo ya lo conoció siempre ahí”

A pesar de lo ingenuo de la afirmación del lugareño y de lo literario de la cita, la anécdota indica que siempre existió en la memoria histórica de la zona, un conocimiento de lo antiguo de los restos que salpican el recorrido del río y hoy día muchos habitantes siguen llamando a este pequeño arco, en la localidad de Gallegos de Curueño, el ‘puente romano’.

1. LLAMAZARES, Julio. El río del Olvido. Editorial: Punto de Lectura. 2014. España.

2. GONZÁLEZ ÁLVAREZ, David. “Vías romanas de montaña entre Asturias y León. La integración de la Asturia transmontana en la red viaria de Hispania.” Revista Zephyrus, Enero-Junio 2011, pp. 171-192.

3. MORENO GALLO, Isaac. Vías Romanas en Castilla y León. - www.viasromanas.net.

No será hasta 1978 cuando se realice una exhaustiva definición de la vía. Los investigadores de la R.O.P. realizaron su trabajo basándose sobre todo en los restos de los puentes, tanto romanos como medievales (algunos de ellos con trazas de fábrica de ambos períodos), en el que definen de forma teórica el recorrido de la calzada, de forma que siempre queda ligada al río.⁴ Nuestro objetivo es revisarlo basándonos en las plataformas, en lugar de las trazas y restos físicos de material que a pesar de ser abundantes en algunos tramos se pierden en la mayoría del recorrido.

Existe otro interesante trabajo sobre la calzada, realizado por José A. Fernández Ordóñez, Tomás Abad Balboa y Pilar Chías Navarro, (1988, Catálogo de puentes anteriores a 1936), que también define con bastante exactitud la existencia de esta calzada, pero se centra casi exclusivamente en los restos de los puentes y pontones que cruzan el Curueño y los arroyos aledaños, por lo que nos sirve solamente a la hora de tomar puntos de referencia entre los que definir la existencia de la vía original.

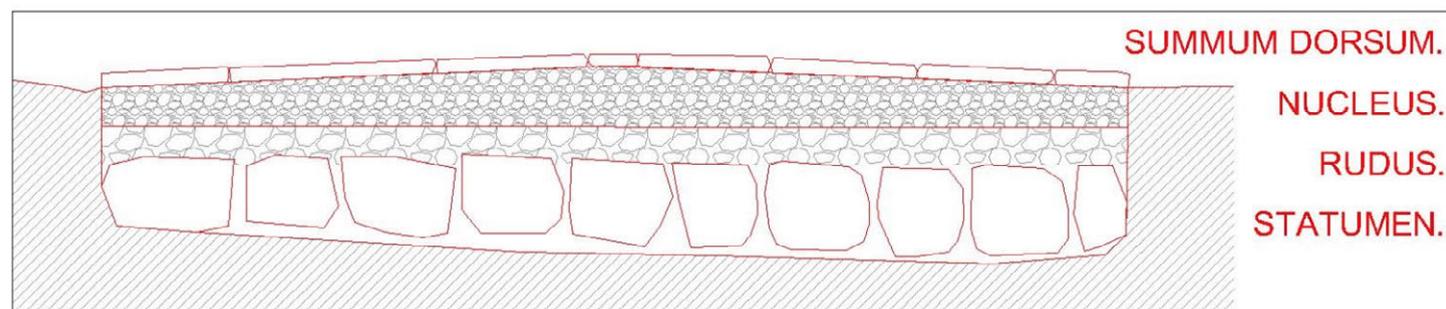
1.2. BREVE DESCRIPCIÓN TÉCNICA DE UNA CALZADA

La calzada romana, con su característico acabado de grandes losas de piedra o Lithostrotum (aunque

el tamaño depende de los medios y la situación) es un tipo de construcción, en general de gran calidad, pensada para drenar el agua de forma eficiente y dejar una superficie de tránsito estable. Para entender la razón por la que la huella en el terreno, después de 2.000 años, es importante desglosar en su sección las partes que la componen: el ejemplo de la figura es el modelo habitual, y no nos detendremos en explicar cada uno de los estratos.

La conservación al completo de estas tres o cuatro capas (en los restos arqueológicos no siempre aparecen todos) es un hecho muy puntual, y la calzada de la Vegarada no es una excepción, ya que restos claros se ven en pocas zonas: tan sólo en el ascenso a los altos de la Braña, y en la subida al castillo de Montuerto. Los elementos más evidentes son, por tanto, los puentes y pilones que indican las zonas de salto sobre el río.

Hay que destacar además que según Isaac Moreno Gallo⁵, la clásica imagen de una calzada con el *summum dorsum* realizado con losas de gran tamaño no era habitual en los trazados interurbanos, y que lo más normal es que bastase con que estuviesen rematadas con algún tipo de grava o material compactado que facilitase el drenaje, los restos de losas en la capa superior de la calzada se reservaban normalmente a trazados urbanos. Es por esta razón por



1. Sección constructiva tipo de una calzada romana completa. Elaboración propia según el modelo de Isaac Moreno Gallo. (2009)

la que tampoco podremos afirmar categóricamente que todos los restos que se encuentran en el tramo de estudio pertenecen a una tipología romana sino que es probable que a lo largo de sus muchos años de uso algunas zonas pudiesen ser pavimentadas por alguna razón concreta, desde la aparición de alguna población o explotación determinada hasta por el mantenimiento en momentos históricos posteriores.

Según el estudio del Catálogo de Puentes Anteriores a 1936 (J. Fernández, T. Abad, P. Chías, 1988)⁶, la tipología de ciertos tramos de esta calzada pertenece a las 'Viae Glarae Stratae' por el firme de cantos rodados que está a la visa, pero también debemos indicar que en otras ocasiones el acabado superior estará claramente formado por losas de piedra, tal y como veremos más adelante.

Utilizando los restos existentes, Arenillas, Vélez y Rabanal (1978), definieron el trazado según el cual se han realizado los artículos y trabajos posteriores, y que iremos comparando con el que resulta del estudio de la plataforma. En cualquier caso aquel, si bien en el texto original queda abierto a alguna duda en zonas puntuales en las que se pierde el itinerario, está ligado indiscutiblemente al río Curueño y a los estrechos pasos del desfiladero.

1.3. MÉTODO DE ESTUDIO: LA APROXIMACIÓN A LA CALZADA POR SU IMPACTO PAISAJÍSTICO Y LA PLATAFORMA COMO MEDIO DE COMPRESIÓN DEL TRAZADO

Para completar la perspectiva de los investigadores

del 78 se puede estudiar la vía romana, además de por los trazados con restos, por las plataformas que aun sin losas de piedra relevantes o elementos construidos siguen dejando una huella en el paisaje. Hay que tener en cuenta que, como suele ocurrir en estos casos, el camino fue utilizado en épocas posteriores, especialmente, en la Edad Media dado que era un punto de fácil defensa durante la Reconquista, lo que hizo desaparecer algunos tramos a causa del uso continuado y de las variaciones del recorrido (pero nos deja ejemplos de su existencia con construcciones como puentes de fábrica medieval o el Castillo de Montuerto).

Hasta la invención de la dinamita y la posibilidad de realizar voladuras en las hoces, el camino se seguiría utilizando con frecuencia, ya que era la única vía posible de paso a Asturias de la zona; es muy posible que con el tiempo el Summum Dorsum desapareciera y quedase una cubierta compuesta por un acabado prácticamente de tierra apisonada para comunicar pueblos y acceder a los campos de labranza y pasto, por lo que para dibujar la ruta hay que tener muy presente el estudio mencionado y los restos arqueológicos si no queremos perdernos en ciertos tramos.

Con estas premisas se realizó el trabajo de campo recorriendo durante cinco días las plataformas y documentándolas cuidadosamente para poder ir describiendo la ruta completa; gracias a la información de los restos, la casi absoluta falta de desvíos en un desfiladero muy cerrado y la ventaja de disponer de un terreno accidentado donde la más mínima plataforma es visible, es muy sencillo seguir el trazado desde la desembocadura del valle hasta el puerto.

4. ARENILLAS PARRA, Miguel. VÉLEZ GONZÁLEZ, Miguel, RABANAL ALONSO, Manuel. "La calzada romana del puerto de Vegarada (León)." Revista de obras Públicas. 1978. Junio, pp. 459-467

5. MORENO GALLO, Isaac. Vías romanas Identificación por la técnica constructiva . Publicado en la Revista Cimbra nº 389, CITOP, diciembre de 2009.

6. FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, Jose A., ABAD BALBOA, Tomás, CHÍAS NAVARRO, Pilar. Catálogo de puentes anteriores a 1936. LEÓN. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Madrid. 1988.

Hay que tener en cuenta también que al ser la única forma de atravesar la zona, los asentamientos y actividades humanas quedan ligados a la ruta, por lo que muchas veces se superpone el trazado original con actividades actuales hasta el punto de que en la parte más alta del puerto se puede observar cómo el recorrido o la parcelación se han mantenido sin variaciones hasta nuestros días.

2. LA CALZADA. ESTUDIO DE LAS PLATAFORMAS ENTRE LAS HOCES DE VALDETEJA Y EL PUERTO DE VEGARADA

Como criterio definimos los tramos del recorrido en orden inverso a la dirección del río: es decir, desde la desembocadura del desfiladero hasta el puerto. Para referirnos a las orillas, sin embargo, utilizaremos la forma clásica: 'orilla derecha', para la zona a la derecha del río aguas abajo, y 'orilla izquierda' para la ribera contraria.

Empezamos el recorrido en el camino que va desde Montuerto hasta Nocedo de Curueño. Aquí tenemos uno de los tramos mejor conservados e incluso identificado con un cartel en el ascenso al castillo de Montuerto, hacia lo que probablemente sería el antiguo paso entre los dos pueblos por el pequeño collado de la Prendada; parece lógico que el camino siguiese por este punto dado lo impracticable de seguir el paso del río, y si hoy la carretera pasa por la ribera es gracias a los desmontes que se hicieron mediante voladuras con dinamita.

Es interesante ver cómo el castillo no se encuentra en el paso más directo, surgiendo una serie de plataformas en la ladera del Pico Prendada con sillares de piedra que forman el camino desviándose de la pista actual. Lo complejo de la obra, así como la situación de la estructura defensiva, que no se encuentra en

el paso sino alejada unos cientos de metros, hace pensar que el camino pudiese haber continuado en algún momento por el castillo y no por el actual collado, pero es imposible dilucidar esta cuestión ya que la erosión ha destrozado esta ladera y el camino, pasado el castillo, se pierde a unos veinte metros.

Desde allí la vía continúa según el trayecto propuesto por los investigadores del estudio de 1978, saltando de ribera a ribera para adaptarse a los meandros, lo que provocará la desaparición, bajo la carretera actual, en algunos puntos. Desde Montuerto, pasando Nocedo y hasta el PK 9 (Puente del Ahorcado), donde cruza y queda oculta bajo la carretera del margen derecho, la calzada está muy presente en la ladera de las montañas.



2. Piedras de pequeño tamaño siguiendo la plataforma

La plataforma es perfectamente visible; aparecen a tramos algunas de las losas del Summum Dorsum, y, en otros, piedras de menor tamaño, formando también una calzada (Fig. 2); éstas últimas no nos atrevemos a decir si forman parte de un estrato inferior de la estructura original, o vienen del mantenimiento en épocas posteriores como la medieval, con acabados de diferente calidad, y superficies de mampostería y no de losas.

Otro elemento interesante es un pontón entre Caldas de Nocedo y Cueto Andrino en el que mide unos 4 metros de anchura de paso y más incluso en sus desembocaduras, suficiente para permitir el paso de un carro holgadamente; lo que da una idea de la importancia que en su momento debió tener esta vía.⁷

Es aquí donde Arenillas, Vélez y Rabanal (1978) entran en duda con el recorrido, pues la vía asciende tal y como afirman hasta los altos de la Braña, donde desaparece. Pero, por otro lado, en el plano que hacen del recorrido parecen no decantarse por ningún trazado. La solución consiste en seguir el camino que sube por el arroyo Tejedo, con los restos mejor conservados, (Fig. 3) y cruzarlo por lo que es ahora una vía forestal que empieza donde desaparece la calzada. Unos cientos de metros más adelante, encontraremos de nuevo una zona con restos muy claros, esta vez con piezas de piedra de menor tamaño (mampuesto), quizá de época medieval, pero que nos indica por dónde continuaba el camino y que sigue claramente hasta llegar al collado, donde la pista forestal tuerce a las zonas altas y la traza original se pierde.



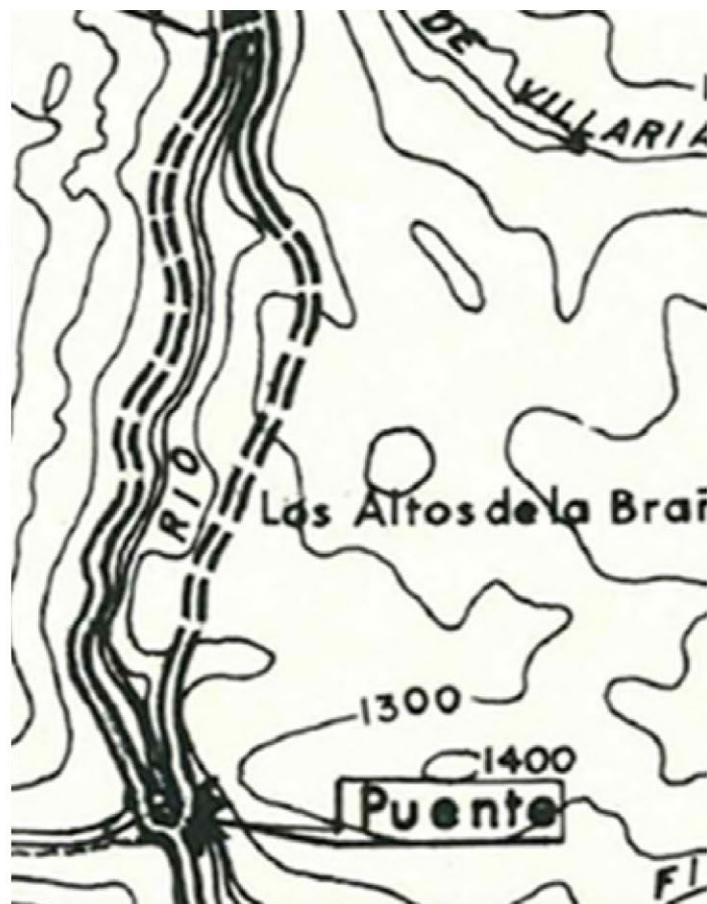
3. Restos de calzada en muy buen estado de conservación en la subida a los altos de la Braña.

7. ARENILLAS PARRA, Miguel. VÉLEZ GONZÁLEZ, Miguel, RABANAL ALONSO, Manuel. "La calzada romana del puerto de Vegarada (León)." Revista de obras Públicas. 1978. Junio, pp. 459-467

La solución a este problema la encontramos haciendo el camino inverso: seguir el valle por la actual carretera hasta el siguiente puente, en el PK 13,4 (Puente del Villarín). Volviendo en la dirección contraria a la que estamos siguiendo hay restos de la plataforma que ascienden hacia los altos de la Braña, en lo que sería la ruta de descenso desde ellos de la calzada original. A pesar de la dificultad actual de atravesar algunos puntos donde debería de haber existido una terraza artificial perdida, se puede seguir la vía hasta que sube, de nuevo, hacia los altos de la Braña pero por el lado contrario, encontrando

algunos derrumbes donde se observa la sección de la calzada y restos de material acumulado, lo que nos orienta sobre el del recorrido: todo consiste en unir los dos extremos por el trazado donde las curvas de nivel son menos inclinadas y, por tanto, hay una menor pendiente. (Fig. 4 y 5).

Durante todo este recorrido, excepto en este collado que acabamos de mencionar, y en el del Castillo de Montuerto, la huella seguirá presente siempre cercana al agua. De hecho no es casual que las poblaciones no se ubiquen siempre al



4. Comparativa entre el resultado de la observación del itinerario de las plataformas de los altos de la Braña (Izquierda) y el recorrido propuesto por el estudio de 1978 (derecha).

lado de la carretera actual, pero sí en el recorrido de estas plataformas que corren paralelas a la ladera, tampoco es casual que en las zonas del desfiladero donde no ha habido concentración parcelaria por lo pequeño de las lotificaciones, el acceso a las mismas, a menudo, también coincida con la calzada original. Así pues, la obra no sólo modificó el terreno en cuanto a la presencia de terraplenes y desmontes, sino que la actual explotación del terreno responde -en su forma- al recorrido original del paso de montaña.

Retomando el recorrido desde este lugar, al lle-

gar al puente de Villarín (Fig. 6), la plataforma sigue claramente junto a la pared rocosa de la margen izquierda, lo que nos plantea dudas sobre la función del puente. ¿Para qué vamos a construir un puente si no es para cruzar el río?: dado el origen medieval del mismo (según la guía de los puentes del Curueño, p. 5)⁸, no cabe pensar que se alterase el recorrido romano en épocas posteriores, por lo que hay que deducir que se pudiese dar acceso desde allí a alguna localidad por el collado de Gralleros, hacia las actuales poblaciones de Valverde de Curueño, Valdeteja y los valles cercanos.



5. Aquí es donde la calzada vuelve a aparecer, bajando del collado entre la Braña y la Retuerta.

8. VV. AA. (Municipio de Valdelugeros). Ruta de puentes romanos y medievales de la calzada de la Vegarada. Ayuntamiento de Valdelugeros. Edición Local

De hecho, siguiendo el camino acabamos por llegar a otro pontón que pasa por encima de un torrente en la zona del Mesmino. Es aquí donde la calzada sí que debería cruzar no una, sino dos veces el río; pues se conservan primero restos de otro puente, (suponemos que para salvar la arista de piedra que aparece en este punto), y luego, curiosamente, trazas de calzada en el lado opuesto al que habríamos cruzado de seguir el camino marcado por este paso sobre el agua.

Debería haber existido con total seguridad el segun-

do paso del que hablamos, pues la plataforma vuelva a aparecer inmediatamente de nuevo en la orilla izquierda, pero hoy día este 'nudo de los puentes' ha desaparecido por el trasvase que va del río Curueño al río Porma. Desde el punto de vista más estrictamente paisajístico, realmente es el único elemento que rompe el tipo de paisaje que, incluso con la carretera actual, permanece más supeditado a la potencia de la orografía que a las actividades humanas.

Desde el punto de vista del paisaje arqueológico este trasvase es el elemento de ruptura más desta-



6. Puente del Villarín, de fábrica indudablemente romana, Se observa a la izquierda la plataforma de la calzada que sin embargo no parece cambiar de orilla, por lo que el paso debía de dar acceso a alguna localidad, explotación, o paso entre valles.

cable, ya que ha destruido completamente cualquier traza de la calzada original, algo que, por el contrario, la carretera actual de algún modo mantiene, situándose sobre la vía romana en algunos puntos pero dejándonos ver los trazados y las plataformas de paso. Nos hemos atrevido a realizar una sencilla reconstrucción de la imagen que debía ofrecer el cruce cuando no existía la instalación hídrica. (Fig. 7)

A partir de aquí las hoces terminan, y la plataforma se pierde en una zona llana pero siempre en la ribera izquierda, aunque se puede pensar que, por la falta

de restos de plataformas visibles, discudiese bajo la única huella que queda aún en el terreno: la carretera actual.

Hay un punto de interés en Tolibia de Abajo, donde, aunque la carretera llega por el extremo sur del pueblo, la trama urbana indica que no era por aquí sino por el sur-este por donde estaba el acceso original, dando lugar a la calle principal de la población (Calle el Bodón). Es muy probable que la senda se separase de la actual Le-321, por un camino de sirga que rodea el pueblo pasando sobre el arroyo de las Toli-



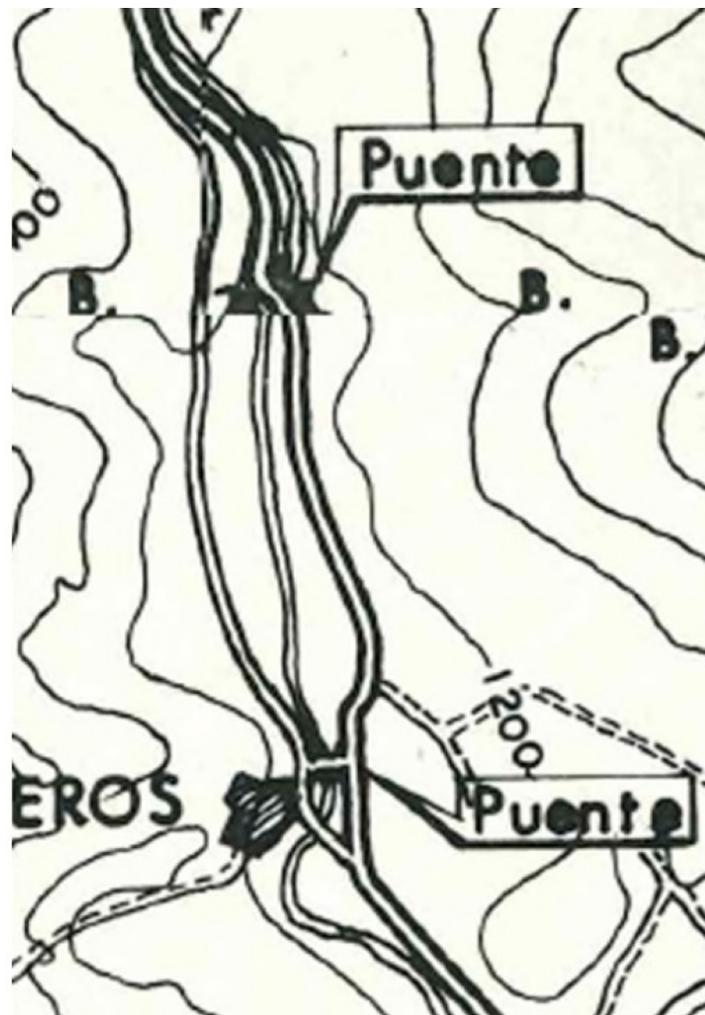
7. Reconstrucción teórica del primero de los puentes del nudo en la desembocadura del Mesmino en el Curueño. Los restos del otro han quedado totalmente ocultos por el trasvase del Porma.

bias, donde habría un pequeño paso. donde habría un pequeño paso.

A partir de Lugueros se recuperan las trazas de forma clara, conectando el actual puente medieval (probablemente acceso y defensa de esta localidad), con el de los Campos de Lugueros (Pk 18), éste ya si de traza romana, por lo que es posible asegurar que el itinerario seguía por este margen. Sin embargo hay una evidente escasez de restos, que responde a la imposibilidad de conservar el

camino original al tratarse de una superficie llana (la única en varios kilómetros) que ha sido trabajada una y otra vez, con sus consiguientes cambios de dueño, reparcelaciones, divisiones del terreno, etc.

Además, por su posición, es un área de acumulación de sedimentos, lo que probablemente, también haya contribuido al deterioro y desaparición de la calzada, pues así como en otras partes del valle, también cultivadas, sí que se puede ver



8. Comparativa entre el recorrido propuesto por el estudio de 1978 y el resultado de la observación de las plataformas.

cómo la plataforma pasa entre las divisiones parcelarias, en esta zona directamente se pierde.

En este trayecto, en la espina de roca de la Escusura, está el segundo punto donde Arenillas, Vélez y Rabanal (1978) (y seguramente por lo breve de su estudio y no por falta de calidad del mismo), indican que la traza es recta (Fig. 8), mientras que se ve, sin lugar a dudas, una plataforma con gran acumulación de material (Fig. 9) que da una vuelta rodeando ésta espina, hoy practicable, a saber si por la erosión o por las voladuras del silo XIX y XX. Lo que sí es indiscutible es que tanto por los restos como por la forma plana y lineal que rodea el montículo, en algún momento el itinerario discurría por este lugar.

Siguiendo vega arriba, el valle vuelve a estrecharse, lo que favorece la identificación de las plataformas, que discurren en este tramo desde el Pk 18,5 hasta el alto de la Vegarada por la ribera derecha. El problema es que la coincidencia con la carretera hace que, en varias secciones, la calzada desaparezca, siendo tan sólo identificables las

plataformas cuando se separan de la vía actual.

Atraviesa primero la población de Cerulleda, donde hay dos puentes, pero por su construcción medieval, la situación del pueblo, casi a modo defensivo, y por las pocas plataformas identificables, no nos inclinamos a pensar que, desde el primer momento hubiese aquí alguna población, desvío o cruce del río Curruño, sino que ésta surgió, con casi total seguridad, en época de reconquista.

El último tramo, y probablemente el de mayor carga visual paisajística, es el que va desde Cerulleda, pasando Redipuertas, hasta el puerto de Vegarada.

Al paso por esta localidad aparece la última plataforma clara, como siempre paralela a las curvas de nivel de la montaña, y separando los escasos campos de pastoreo y cultivo que permite el clima de la región. Sin embargo, la presencia en el territorio está siempre clara; se mantiene en todo momento la presencia longitudinal del camino hasta la última población, con zonas planas elevadas, muretes de



9. Restos de la plataforma, con gran acumulación de material, rodeando la zona de la Escusura y no atravesándola como cabría pensar en una primera aproximación. Montaje: Elaboración propia.

contención y restos de material constantes a lo largo de todo el valle (Fig. 10)

Finalmente, la última etapa corresponde al tramo que llega hasta los altos de Vegarada, aquí, como buen ejemplo de la sencillez de la ingeniería romana, y aunque la carretera actual siga ladeando la montaña, la calzada aprovecha que el valle gana algo de amplitud para trazar el curso de menor pendiente tal y como es observable en muchas otras vías de construcción similar.

La causa es evidente, si la técnica no permite hacer grandes infraestructuras, a causa de lo escarpado de la ruta, (incluso a pesar de la capacidad técnica, constructiva y económica de Roma) se intenta buscar el camino más sencillo.

En estos últimos kilómetros la plataforma desaparece, y la ruta queda sólo indicada porque continuando desde la imagen superior, es fácil seguirla a través de los caminos que dan acceso a las parcelas hasta el último vestigio de la calzada: el pontón de Francamuer-



10. Montaje en el que se puede ver la cresta que forma la plataforma, en línea discontinua, y los restos del terraplén a su paso por Redipuertas. (Comienza arriba a la izquierda y acaba abajo a la derecha, elaboración propia).

ta, tras lo cual el camino sigue por la parte más llana y de menor cota del valle hasta afrontar en los últimos cientos de metros la subida al collado (Fig. 11).

3. LA HUELLA DE LA CALZADA EN EL PAISAJE DE LA ACTIVIDAD HUMANA. CAMINOS Y PARCELACIÓN

Una de las invariables, ya comentada anteriormente es el curioso efecto provocado, a lo largo del tiempo, el recorrido de la calzada en la parcelación. Una de las razones de que se pueda seguir con facilidad es el hecho de que, exceptuando dos puntos concretos (el tramo que va desde Cerulleda a Lugueros, y, un poco más adelante, el que lleva desde Lugueros al puente de 'Campos de Lugueros'), la plataforma ha

quedado como primera capa de una compleja parcelación en terrenos de pequeño tamaño, sobre todo a causa de lo estrecho del valle y, por tanto, del terreno utilizable.

Así, el trazado original, que suponemos que, como suele suceder en estos casos, no se alteraría de un día a otro, sino que se seguiría utilizando cada vez de forma más secundaria, ha seguido dando acceso a la gente de la zona a sus respectivos campos. Por eso no es raro encontrar a los laterales de la calzada muretes y particiones, sobre todo en las zonas más amplias. (Fig. 12)

Entendemos que es casi imposible asegurar si estas



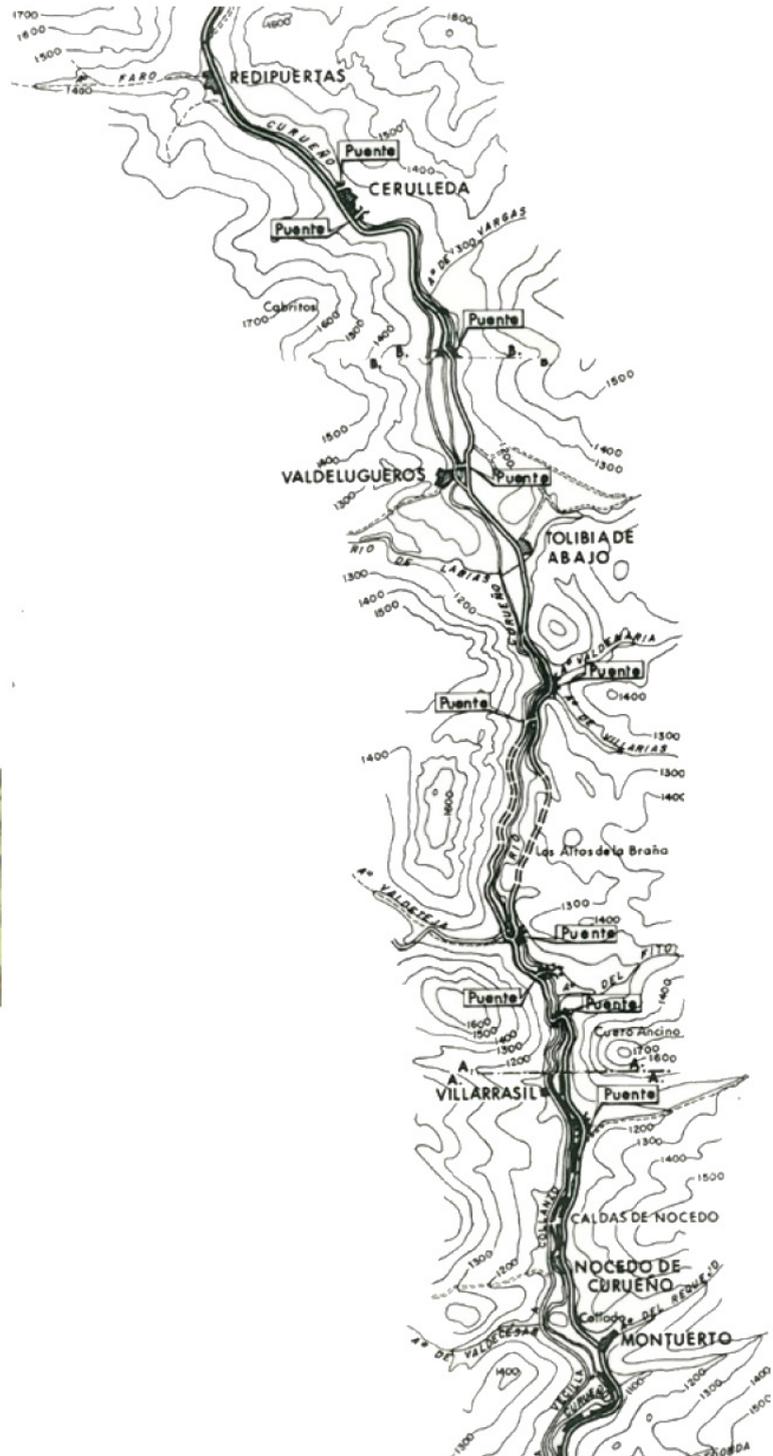
11. El pontón de Francamuerta (restaurado), y la continuación de la plataforma, semioculta por la nieve, con los muretes marcando el recorrido hacia el paso de Vegarada casi en lo alto del puerto.

construcciones estaban ahí desde un primer momento flanqueando la calzada (lo cual no era poco frecuente) o si han sido colocados por los propietarios de estos campos de pasto y labranza; probablemente tengan un poco de ambas cosas. Lo que sí está claro es que, desde el punto de vista de la arqueología del paisaje, los cambios han sido escasos en comparación con otros tipos de paisaje como los cercanos a las ciudades, áreas industriales o, en general, aquellos en zonas con una población y explotación humana intensas.

Finalmente aportamos un esquema general del recorrido que se deduce de este trabajo, así como del propuesto por los investigadores que comenzaron el estudio de la calzada, para tener un documento comparativo en el que se muestran los tramos que se clarifican tras el estudio de las plataformas de la vía. Vemos que el principal logro del estudio es la definición más exacta de algunos de los pasos, y dos puntos en los que el trazado era impreciso. Hay que agradecer a los investigadores originales el trabajo realizado, así



12. A la izquierda, ejemplo de superposición de la calzada (doble línea negra) tanto bajo la carretera actual (línea gruesa blanca) como sobre los caminos de sirga (Fuente: SIGPAC). A la derecha, una foto ilustrativa de éste tramo. Elaboración propia.



13. Comparativa de los recorridos definidos por Arenillas, Vélez y Rabanal (1978, a la Derecha), con el propuesto por este estudio (Izquierda).

como su exactitud y esmero, ya que han sido la base sin la cual habría sido imposible la redacción de este trabajo.

4. LOS POSIBLES GRADOS DE PROTECCIÓN

Casi a modo de epílogo sobre el tema de la conservación (no es el objeto de este trabajo estudiarla a fondo), hay que decir que, aunque sólo se ha buscado someramente, no se ha encontrado información respecto a la protección de este recorrido de manera completa excepto por el estudio mencionado anteriormente, y por un capítulo en Catálogo de Puentes de León anteriores a 1936. Los tramos más espectaculares han recibido un buen trato y se ha tenido en cuenta su conservación, ligada especialmente a los pasos sobre el Curueño. Es cierto, además, que se conoce bien la existencia de la calzada, sobre todo con la puesta en valor de los puentes en épocas recientes, existiendo incluso una publicación sobre el tema.

Pero es destacable, por otro lado, que la conservación de un resto arqueológico, en especial con tanta presencia, va más allá de la simple restauración de los puntos más anecdóticos que, en este caso, son los puentes; se debe trabajar sobre el acceso, la propiedad de los lugares por los que pasa la calzada, el uso de los mismos y, muy especialmente, sobre la conservación ambiental, que en este caso estará estrechamente ligada a la conservación del paisaje arqueológico, a su protección y a la conservación de los terraplenes y restos que conforman la presencia de la calzada romana a su paso por estas Hoces de Valdeteja.

5. CONCLUSIONES

La vía romana de la calzada de la Vegarada es un potente elemento paisajístico, que a través del paso del tiempo ha condicionado no sólo el paisaje natural

que en un principio pudiese existir, sino que también ha marcado el desarrollo de la región como lugar de asentamientos, así como de explotación de recursos del valle.

Es difícil, dada la cantidad de vías que cruzan la cordillera cantábrica por el norte de León, conocer la importancia real que tuviese en su origen esta calzada. La recopilación de Viluga y Meneses de los caminos de España en el siglo XVI ya no la recoge en sus estudios. Pero parece lógico que tuviese un gran valor estratégico económico o militar, pues es imposible acometer una obra de tal envergadura si la necesidad no obliga a ello.

Además, hay una relevante proliferación de puentes sobre el Curueño, destacables porque en algunos casos son innecesarios para el recorrido, lo que indica que eran pasos a localidades en lo alto de los valles o hacia otras vegas adyacentes. No es casualidad que estos cruces sean principalmente los de fábrica medieval, ya que estas poblaciones seguramente fueron de gran relevancia en la época de la reconquista y los reinos astures. Por lo tanto, no es tan sólo importante la huella original dejada por los romanos, sino la influencia que podemos suponer que ejerció en toda la zona y en el paisaje que ésta genera, al menos desde la conquista definitiva del norte de Hispania en el siglo I hasta ya bien entrada la reconquista.

Así pues, y como colofón, lo relevante de este estudio es el aporte de una nueva visión de este recorrido, realizado a través de la topografía, que aporta las pistas que nos faltaban para rellenar los 'huecos' dejados por las investigaciones originales y que complementan el interesante estudio que ya se comenzó a realizar en los setenta. Al final, el aporte de diferentes perspectivas sobre un mismo elemento patrimonial es lo que nos permite tener una visión más completa y

lograr una mayor definición en el resultado de cualquier estudio.

El interés de este documento no es desmerecer un gran trabajo de investigación, sino todo lo contrario; apoyándose en él, completar los estudios sobre el recorrido original con una forma de aproximación diferente para obtener una visión más completa de cómo debió ser en su momento la calzada de la Vegarada.

Bibliografía

25

ARENILLAS PARRA, Miguel. VÉLEZ GONZÁLEZ, Miguel, RABANAL ALONSO, Manuel. "La calzada romana del puerto de Vegarada (León)." Revista de obras Públicas. 1978. Junio, pp. 459-467.

DURÁN FUERTES, Manuel. Análisis constructivo de los puentes romanos. Ponencia presentada y publicada en el I congreso sobre obras públicas romanas. Mérida 15/11/2002.

VV. AA. (Municipio de Valdelugeros). Ruta de puentes romanos y medievales de la calzada de la Vegarada. Ayuntamiento de Valdelugeros. Edición Local. 2004.

FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, Jose A., ABAD BALBOA, Tomás, CHÍAS NAVARRO, Pilar. Catálogo de puentes anteriores a 1936. LEÓN. Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos. Madrid. 1988. capítulo VIII, pgs 361-396

FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo. "Variantes morfológicas de los puentes medievales Españoles. "Revista de Obras Públicas". Nº 3.459. Octubre 2005, pp11-32.

SVEN REHER, Guillermo, PALOMERO, Santiago y CABALLERO, Carlos. Historiografía de las vías romanas en España: de los orígenes a El Nuevo Miliario. Nuevo Miliario. Madrid, ESPAÑA. 2006.

GONZÁLEZ ÁLVAREZ, David. "Vías romanas de montaña entre Asturias y León. La integración de la Asturia transmontana en la red viaria de Hispania." Revista Zephyrus, LXVII, USAL. Salamanca. Enero-Junio 2011, pp. 171-192.

RODRÍGUEZ MORALES, Jesús. Las fuentes itinerarias antiguas: carácter e importancia para la geografía de las comunicaciones del Imperio romano. IX Coloquio de la Asociación Interdisciplinar de Estudios Romanos. Ver, viajar y hospedarse en el mundo romano. Madrid, Facultad de Geografía e Historia, 23-25 /11/2011, pp. 45- 65.

LLAMAZARES, Julio. El río del olvido. Editorial: Punto de Lectura. 2014. España.

MORENO GALLO, Isaac. Vías romanas Identificación por la técnica constructiva. Publicado en la Revista Cimbra nº 389, CITOP, diciembre de 2009.
Webgrafía

Todas las fechas de consulta son del mes de Junio del 2015.

Paisaje Arqueológico:

Dialnet: CRIADO BOADO, Felipe. Límites y Posibilidades en la arqueología del paisaje. Publicación digital: Dialnet. 1993
dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/176603.pdf

Características constructivas de puentes Romanos y Medievales: 2001
http://fresno.pntic.mec.es/jpan0004/paginas_merida/introduccionpuentes2.htm

Vías Romanas de Castilla y León.
MORENO GALLO, Isaac. Vías Romanas en Castilla y León. Publicación digital. 2010/11
www.viasromanas.net

Vías Romanas en Hispania.
Mapas de las calzadas romanas de Hispania. 08/2011.
<http://almacendeclasicas.blogspot.com.es/2011/08/mapas-de-las-calzadas-romanas.html>

Paisaje Arqueológico: Definiciones.
Arqueología del paisaje. Enciclopedia Web. 2014
http://es.wikipedia.org/wiki/Arqueología_del_paisaje

-Base de datos roma en España:
Proyecto abierto: base de datos en base SIG/GIS sobre la Hispania romana. 2015.
<http://inisig.com/hispaniagis-dataset-v-1-0-espanol/>