

ALBERTO ANSOLA FERNÁNDEZ

Universidad de Cantabria

La Calzada de Caoro: historia y geografía de un emblemático camino de montaña en el Puerto de Era (Asturias)

RESUMEN

La Calzada de Caoro es un camino viejo de montaña que ha venido considerándose de origen romano, bien para incursiones militares, bien para la extracción de minerales, y que hoy en día se encuentra patrimonializado, compartiendo un decaído uso ganadero con un creciente uso senderista. El estudio de la bibliografía, la documentación y los restos arqueológicos del mismo lo alejan, sin embargo, de la época romana y lo acercan más bien a un origen medieval, coincidiendo con la consolidación del poblamiento en el concejo de Cabrales (Arenas, Tielve, Sotres) y la culturización del monte en el entorno del Puerto de Era. La documentación de Edad Moderna así lo sugeriría, al darle una funcionalidad ocasionalmente minera, en mayor medida trajinera y concejil en tanto que camino real, y sobre todo ganadera, como vía pastoril de acceso a las numerosas praderías y majadas repartidas por el puerto y su entorno. Algo que también corroboraría el estudio de los vestigios viarios conservados, que tienden a relacionarlo con un camino tradicional de herradura que tan solo mereció obra significativa (armadura, empedrado, badenes) y arreglos periódicos en aquellos tramos más complejos por sus mayores pendientes o por atravesar sustratos muy rocosos.

RÉSUMÉ

La Calzada de Caoro : histoire et géographie d'une route de montagne emblématique à Puerto de Era (Asturies).- La Calzada de Caoro est une ancienne route de montagne qui a été considérée comme d'origine romaine, soit pour les incursions militaires, soit pour l'extraction de minerais, et qui est aujourd'hui patrimonialisée, partageant une utilisation pour l'élevage en déclin avec une utilisation croissante pour la randonnée. L'étude de la bibliographie, la documentation et les vestiges archéologiques l'éloignent cependant de l'époque romaine, l'attribuant plutôt à une origine médiévale en relation avec la consolidation du peuplement dans la commune de Cabrales (Arenas, Tielve, Sotres) et la acculturation de la montagne dans les environs de Puerto de Era. La documentation de l'Epoque moderne le suggérerait, en lui conférant une fonctionnalité ponctuellement minière, plus commerciale et communautaire comme voie royale, et surtout pour l'élevage, comme voie

d'accès aux nombreuses prairies et bergeries disséminées autour du port et son environnement. Ce qui est également corroboré par l'étude des vestiges routiers préservés, qui tendent à la rattacher à une allée cavalière traditionnelle qui n'a nécessité que des travaux importants (renforcement, pavage, dos d'âne) et des réparations périodiques dans ces tronçons plus complexes en raison de leurs pentes ou dû à la traversée de substrats très rocheux.

ABSTRACT

The Calzada of Caoro: history and geography of an emblematic mountain path in Puerto de Era (Asturias).- The Calzada de Caoro is an old mountain road that has been considered as of Roman origin, either for military incursions or for the extraction of minerals, and that today shares a declining cattle use with a growing hiking use. The study of the bibliography, the documentation and the archaeological remains distance it, however, from Roman times and rather attribute a medieval origin, in relation to the consolidation of the settlement in the council of Cabrales (Arenas, Tielve, Sotres) and the acculturation of the mountain in the surroundings of Puerto de Era. The Modern Age documentation would suggest this, by giving it an occasionally mining functionality, to a greater extent carrier and councilor as a royal road, and above all cattle, as a sheepherding way of access to the numerous meadows and sheepfolds scattered around the port and its environment. Something that also corroborates the study of the preserved road vestiges, which tend to relate it to a traditional bridle path that only required significant work (reinforcement, paving, bumps) and periodic repairs in those more complex sections due to their slopes or very rocky substrates.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Geografía Histórica, caminería histórica, Puerto de Era, Calzada de Caoro, Asturias (España).
Géographie Historique, routes historiques, Puerto de Era, Calzada de Caoro, Asturias (Espagne).
Historical Geography, historical roads, Puerto de Era, Calzada de Caoro, Asturias (Spain).

Entre los años 1778 y 1782 se dirimió un enconado pleito civil entre Arenas y Tielve, ambos núcleos y parroquias del concejo de Cabrales, en la montaña oriental asturiana, en concreto en las estribaciones más septentrionales de los Picos de Europa¹. El litigio, que ya arrastraba precedentes desde al menos los años finales del siglo XVII, estuvo en esta ocasión motivado por una prendada de ganado que realizaron vecinos de Tielve en la pradería de Valfrío, al pie sureste del Puerto de Era (más conocido en Asturias como Portudera), donde los vecinos de Arenas aducían que podían meter su ganado en el tiempo de derrota de la pradería. El asunto fue a mayores con más prendadas y conflictos, de tal manera que acabó interviniendo el tribunal de la Real Chancillería de Valladolid, que como era habitual mandó hacer una vista ocular y una pintura de los términos en litigio. De la pintura se hizo cargo el maestro pintor Francisco Leopoldo Reitter, que desde luego elaboró una acuarela de gran interés y calidad, tanto por la información que contenía, con abundante toponimia y gran detalle de los términos del pleito, como por los recursos técnicos empleados, que le llevaron a utilizar una curiosa perspectiva caballera en la que la representación de las fuertes pendientes del norte del puerto se consiguió pintando el arbolado boca abajo. Pero lo que aquí más interesa no son esos alardes técnicos y artísticos poco menos que protocubistas, sino la delineación de un Camino Real que desde Arenas ascendía al monte Caoro y surcaba el Puerto de Era, atravesando primero sus praderías o rozados y después sus pastizales y numerosas majadas o vegas, para finalmente descender hacia Tielve, dejando perfiladas distintas continuaciones, la principal de unión con Sotres y la comarca cántabra de Liébana por los puertos de Áliva (Fig. 1).

Pues bien, esa vía, llamada entonces y ahora calzada o camino o senda de Caoro, es realmente el objetivo de este estudio. Dada su antigüedad, que muchos autores retrotraen hasta la época romana, sus restos físicos, con varios tramos de camino bien armado y empedrado, y su trascendencia funcional, en donde al tráfico ganadero se le sumaba el trajinero y arrieril, no es de extrañar que dicho camino se haya convertido en un elemento paisajístico de gran importancia no solo desde el punto de vista patrimonial, sino también desde el punto de vista de los estudios de caminería histórica. Dentro de ese campo, y en general del de la geografía histórica del paisaje, el trabajo se detiene en primer lugar en una especie de mezcla entre estado de la cuestión y síntesis bibliográfica en torno a su consi-

deración como calzada romana, algo muy controvertido y difícil de mantener en la actualidad a tenor de las pocas o nulas evidencias científicas en ese sentido. Después se analiza la documentación de Edad Moderna y Contemporánea, período en el que sí puede constatararse con toda seguridad su trazado y funcionalidad. Y finalmente, al calor de las prospecciones de campo, se describen las características técnicas del camino tal cual se encuentra hoy, así como sus prolongaciones hacia el sur y el este.

I. ¿CALZADA ROMANA?

La adscripción de la Calzada de Caoro a época romana, con independencia de que se comenzase a gestar anteriormente, fue concretándose a lo largo del primer tercio del siglo XX. Ya en 1900 el catedrático en derecho y estudioso de la historia asturiana Fermín Canella y Secades (1900, p. 259) aludió al «muy antiguo» camino que «viene de la Liébana principiando en el puerto de Aliva y loma del Toro», pasando por Sotres y que «no lejos de Tielve, que deja á la izquierda, atraviesa el puerto de Era». Un camino que pocos párrafos después y sin salir de la misma página el autor relacionaba directamente con las guerras cántabras y, por tanto, con un origen romano al afirmar que de esa contienda quedaba en Cabrales «como vestigio la calzada que desde Arenas sube difícilmente por Caoro, sigue a Sotres y de allí, á los altos campos de Aliva, desde cuyo punto bifurca para tierras leonesas de Valdeón ó Liébana en la Montaña». Hay que tener en cuenta que entonces era muy común asociar caminos empedrados con calzadas romanas, y ese fue el criterio que siguió otro ilustre estudioso para realizar esa calificación. En uno de sus frecuentes viajes a Picos de Europa, el conde de Saint-Saud (2011, p. 43) recorrió el camino en el año 1906 y, en efecto, dejó escrito que «fue toda una sorpresa seguir una vía ancha, pavimentada y construida como las vías romanas». Bien es verdad que en el mismo texto admitía que solo estaba calzada en algunos tramos, y que perdía completamente el empedrado en su continuación hacia la Lomba del Toro, los puertos de Áliva y Liébana. Incluso, en un acto de sinceridad pareció admitir cierta inseguridad cuando se refirió a la vía como la que «osé calificar de romana»².

En la década siguiente el por entonces cura párroco de Sotres, Juan Guerra Díaz (1913, pp. 80-87) siguió la misma tónica. En la guía que realizó del concejo de Ca-

¹ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, Pérez Alonso (Olv.), C. 592-1.

² Como referencia cartográfica de núcleos y lugares se puede recurrir a la Fig. 3.

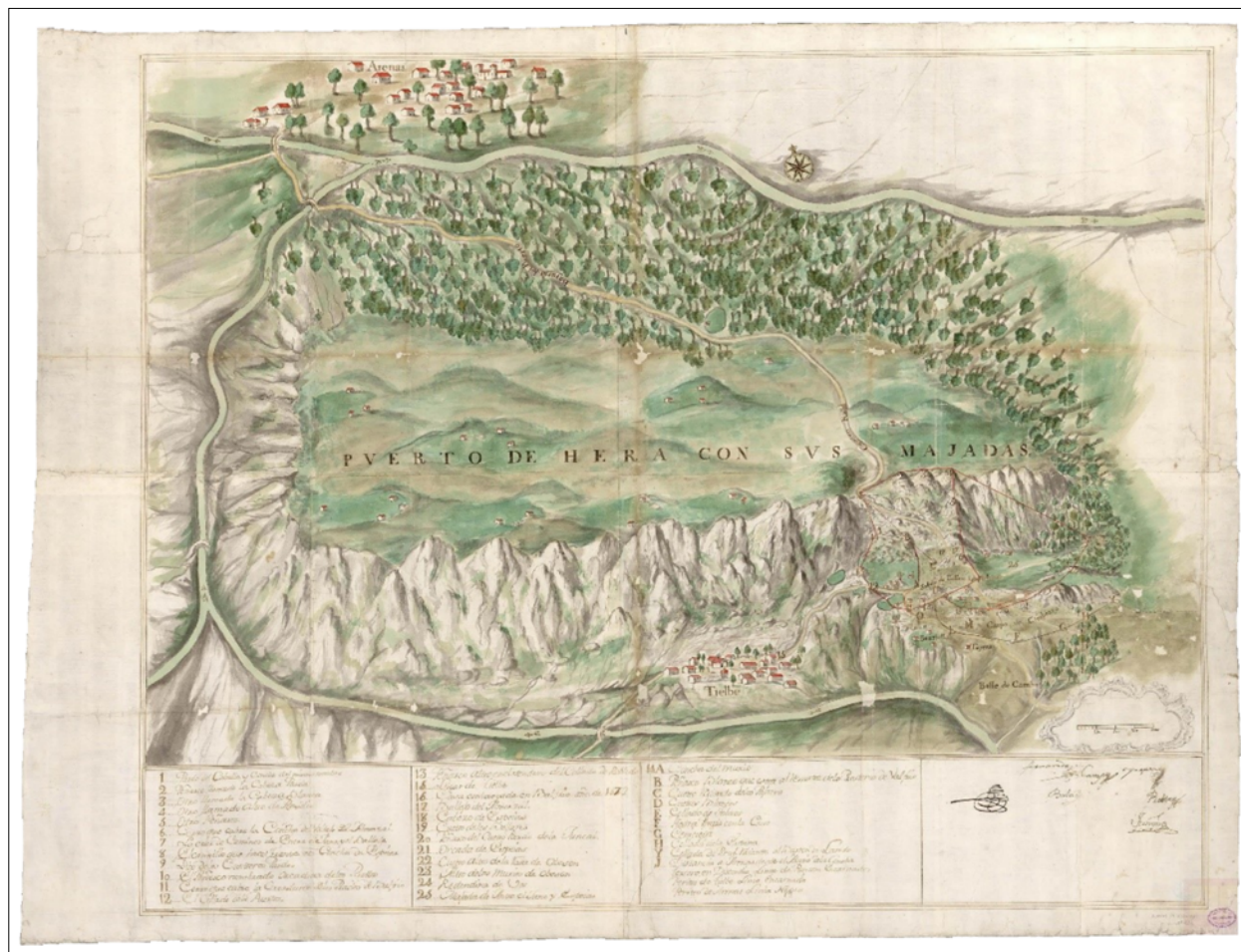


FIG. 1. Pintura de Francisco Leopoldo Reitter en relación con el pleito entre Arenas y Tielve, 1780. Fuente: Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Planos y Dibujos, Desglosados, 232.

brales sostuvo que los romanos estuvieron en el Puerto de Era, pues así lo atestiguaba la propia Calzada de Caoro, además de añadir que la etimología latina de «era» hacía referencia al cobre, mineral que según él explotaron allí los romanos, quedando restos de dicha explotación en una de las majadas del puerto, la majada de Somas. Sin embargo, en ese mismo decenio, los experimentados montañeros Pedro Pidal y José F. Zabala (2010 [1918], pp. 115) no se atrevieron a tanto, y muy sucintamente aludieron a que desde Sotres hacia Arenas iba «por despoblado, subiendo a los puertos de Pirué y de Era, para, después de caminar largo trecho por las alturas, descender por la escabrosa Calzada de Caoro». Mucho más extensa fue la descripción que dedicaron a otro camino, al que tampoco tildaron de romano pero sí de «estrecho y un tanto peligroso», que descendía desde Sotres a Tielve por la margen derecha del río Duje, y desde Tielve

continuaba hasta Puente Poncebos por la canal de la Rumiada, y desde ahí hasta Arenas seguía por la margen derecha del río Cares, más o menos por donde hoy circula la carretera actual, que ya por entonces estaba a punto de construirse (pp. 106-107).

En la década de los años veinte de nuevo se volvió a insistir en la romanidad de la vía. En una topografía médica del concejo de Cabrales, su autor (VILAR FERRÁN, 1921, p. 14) fundamentaba la presencia romana en la zona, no tanto por las supuestas ruinas de castillos de esa época que según él había en Asiego, Cueto de Alba y Bulnes, sino por la propia existencia de la Calzada de Caoro, a la cual daba comienzo en el collado Castiello y conclusión en el monte de Caoro, a donde llegaba «después de haber salvado un desnivel de 700 metros de altura [...] mediante una serie de revueltas en zigzag». La vía, que tendría una longitud de unos cinco kilómetros hasta

Portudera, fue según el autor «construida seguramente para las explotaciones mineras de este puerto y los de Ándara y Áliva», así como «para el paso del ganado que apacentaba en sus montes». La relación entre el camino y la minería la encontró en la toponimia de etimología presuntamente romana: empezando con el nombre del puerto, que provendría de «aera», que hacía relación al cobre o el bronce, y que le vendría dado por la abundancia de minerales, especialmente cobre, que los romanos descubrieron y explotaron en ese paraje; pero también encontró relación con el nombre de la majada de Coprevidi, palabra latina que significaría «vi cobre», o con el de la majada de Entrejano, que derivaría de «antre», que significa valle, y de «janus», que haría referencia a Jano, la divinidad de la paz; incluso consideró la existencia de «restos evidentes de antiguas explotaciones de dicho metal [de cobre] en otra majada próxima llamada *Somas*». La aportación caminera de la topografía médica no terminó ahí, pues se hizo eco igualmente del camino de caballerías que entre Sotres y Tielve tenía que «pasar un paraje bastante arriesgado, llamado India de Aquende», y que después continuaba hasta Poncebos, donde enlazaba con la carretera ya construida por entonces entre la central hidroeléctrica de Camarmeña y Arenas (p. 160).

También en los años veinte se redescubrieron los pioneros pareceres del conde de Saint-Saud. En un breve comentario sobre su obra se aludió a la defensa que el montañero francés hizo de la existencia de una calzada romana entre la costa asturiana y Castilla, la cual llegaría al concejo de Cabrales y subiría en zigzag al Puerto de Era con dirección a Tielve y a Sotres (DELGADO ÚBEDA, 1923, p. 35). Y aunque sin mencionar a Saint-Saud, asimismo en esos años veinte, el escritor y académico Aurelio Llano Roza de Ampudia (2008 [1928], p. 64), en una obra dedicada a glosar las bellezas de su tierra asturiana, presentaba a la senda de Caoro como una calzada romana, «una de las más notables de España, por lo difícil de su trazado», y como «una verdadera obra de ingeniería romana», la cual ascendía por el collado del Castillo hasta el alto de Pruvia a través de cuatro kilómetros y medio «desarrollados en zigzag con cuarenta y cinco curvas, para salvar una altura considerable», si bien luego en lo alto del puerto de Era no volvía a aparecer, y de forma parcial, en algunos tramos ya en la bajada del puerto hacia Tielve. E igualmente en esa obra, como antes hiciesen Pedro Pidal y José F. Zabala o Joaquín Vilar Ferrán, se menciona la existencia del «camino de herradura, algo peligroso en la Canal de la Rumiada», que desde Poncebos ascendía hasta Tielve y, después, hasta Sotres por la India de Aquende (p. 35).

Ya en los años centrales del siglo XX la idea de la calzada romana de Caoro parecía estar más que consolidada. El que por entonces fuera cronista de la región, Constantino Cabal (1953, pp. 325-328), basándose en lo que se había escrito con anterioridad, consideraba a la Calzada de Caoro de época romana, añadiendo que su origen no fue el de una vía minera, sino el de una vía militar, función que siglos después retomaría durante la guerra de la Independencia. Por su parte, Nemesio Antuña (1954, p. 228), siguiendo la obra en este caso del párroco de Sotres, Juan Guerra Díaz, reiteró un origen romano ligado a la actividad minera:

La importancia que durante la dominación romana tuvo Puertudera o Puerto de Era, puede inferirse del hecho de haber construido, para su explotación, una calzada, que aun subsiste, sobre la ladera casi vertical de una montaña rocosa. Esta calzada sube en zigzag desde el Collado Castillo, describiendo cuarenta y cuatro curvas hasta llegar a la cumbre del monte Caoro, donde termina; su longitud es de 4 a 5 kilómetros por Peña, escarpada en su mayor parte, y la ascensión por ella es relativamente descansada, a pesar de que la cima del monte, donde termina, está a una altura de 600 a 700 metros sobre el punto de donde dicha Calzada arranca.

Planteamientos que con unas u otras variantes, fruto de unas u otras lecturas y conjeturas y con mayor o menor acierto, se vinieron a repetir en la segunda mitad del siglo. Desde el ámbito del excursionismo de montaña, Cayetano Enríquez de Salamanca (1980, p. 81) mantuvo que la Calzada de Caoro fue construida por los romanos inicialmente con motivo de las guerras cántabras, pero que después la aprovecharon como camino minero, como demostrarían las «antiguas explotaciones mineras romanas» que se conservaban en las majadas de Somas y Coprevidi. Desde posiciones académicas, Carmen Fernández Ochoa (1982, p. 52), siguiendo en principio el trabajo de Delgado Úbeda e indirectamente el de Saint-Saud, a la postre prescindió de aludir al camino de Caoro y, sin embargo, trazó una ruta romana por la zona, señalando que desde Áliva descendería por el río Duje, donde entre Sotres y Tielve se conservaban «restos de trazado que se reconoce en el camino explanado sobre la roca para favorecer el paso de carros», en clara alusión al camino bajo que continuaría hacia Poncebos, que hasta la fecha había sido mencionado pero no romanizado. Desde un espacio más de erudición local, María Josefa Martínez Pereda (1989, pp. 19 y 37-38) entreveía una ruta militar de penetración romana hacia Asturias por los Picos de Europa, aunque sin concretar su itinerario, que por otro lado quedaría muy marginal tanto dentro del espacio de las guerras cántabras que plantea, como de los restos de una mina de cobre de origen romano que ubicaba en

Ortiguero, muy al oeste del Puerto de Era. Y, de nuevo desde el ámbito excursionista-senderista-montañero, Ángel Sánchez Antón (2000, p. 257) también lo consideró romano, pero dada la abundancia de tramos con escasa anchura y sus incómodas revueltas, no para propósitos bélicos o de comunicación, sino más bien para la extracción de minerales.

Así entró el camino de Caoro en el siglo XXI, cuando con motivo de su inclusión en la Carta Arqueológica del Principado de Asturias en el año 2001 empezó a ponerse en duda la romanidad del mismo. El autor de la ficha correspondiente a la Senda de Caoro, sin firma pero asignada por otros al arqueólogo Alfonso Menéndez Grada, después de hacer un pormenorizado repaso bibliográfico respecto de su atribución romana, consideraba que

No se encuentran argumentos de peso para establecer un origen romano para este camino puesto que, a excepción de una moneda, una lucerna y quizás una punta de dardo, no se han localizado en todo el concejo de Cabrales otros materiales o yacimientos atribuibles a esta época.

A lo que añadió posteriormente que tanto sus características técnicas como su funcionalidad suprarregional y ganadera «inclinan a suponerle un origen medieval», aunque aclarando que llegaba a ello «sin disponer de otros argumentos que el origen en esta época de núcleos de habitación tan importantes en el concejo y asociados a este camino como son Arenas y Sotres»³.

Pese a ese toque de atención arqueológico, lo cierto es que en la nueva centuria el camino siguió considerándose mayoritariamente de ascendencia romana. Así se hizo en una monografía sobre los Picos de Europa, donde se puso fuera de toda duda su relevancia en «tiempos de la minería antigua, de la romanización o de las grandes travesías comerciales», aunque después se relacionase su denominación con la ganadería, pues se consideraba que venía del término céltico «caora», equivalente a «oveja negra», razón por la cual también se llamó al camino la «calzada de las ovejas» (IZQUIERDO y BARRENA, 2006, p. 118). Y ni siquiera en el marco de una tesis doctoral específica sobre el viario romano en la región se logró escabullir de esa tan pesada como alargada adjetivación. En dicha tesis, la historiadora y arqueóloga Patricia Argüelles Álvarez (2016) señaló la existencia de una vía romana por los Picos de Europa. En primer lugar trató de documentarla

de forma indirecta y un tanto remota a través de algunas apariciones del término «carrera» en documentos medievales alusivos no al territorio asturiano, sino al cántabro, así como a través de los topónimos con un posible origen romano, entre los que destacaría, por encontrarse en Cabrales, Candones, pues el sufijo «-ones» se aplicaba a los gentilicios romanos, del antropónimo Allius (pp. 79 y 114). Ante los escasos resultados recurrió a la bibliografía y a la arqueología, donde encontró la información principal para fundamentar la vía, que hizo descender desde Sotres a Tielve, y desde ahí a Camarmeña por el río Duje y a Arenas por la senda de Caoro (p. 524). Y ya centrándose en esta última vía, la consideró romana por su relación con las guerras cántabras y su trazado en altura, además de por sus tramos de empedrado y por haberse hallado algunos restos romanos aislados en Bulnes, Vega de Urrielo, Ortiguero y Onís (p. 524).

En definitiva, desde hace algo más de un siglo se viene considerando romana a la Calzada de Caoro sin apenas basamento científico para ello. Ni las asociaciones etimológicas de la toponimia, casi siempre muy libres y de muy dudosa fiabilidad; ni los vestigios de explotaciones mineras, carentes de una mínima prospección arqueológica; ni los tramos viarios empedrados, cuya asignación romana vienen desmontando los más prestigiosos arqueólogos desde los años finales del siglo XX⁴, son hoy en día indicios suficientes para declarar con un mínimo de rigor a un camino de época romana. En otras palabras, aquello que pudo dar validez a la romanidad de la vía durante la mayor parte del siglo XX, difícilmente lo puede hacer en el siglo XXI sin el recurso de otras informaciones documentales y arqueológicas más fiables y rigurosas.

II. CONSTATACIÓN Y DECADENCIA DE UN CAMINO GANADERO, CONCEJIL, TRAJINERO Y MINERO

Con independencia de que se trate o no de un camino de origen romano, o de que los romanos anduviesen o no por el Puerto de Era, es muy previsible que antes, durante y después de su época existiese algún tipo de vía

³ Senda de Caoro. Ficha 101 de la Carta Arqueológica del Principado de Asturias, Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias. La asignación de la autoría de la ficha a Menéndez Grada está tomada de Argüelles Álvarez (2016, p. 525).

⁴ Acerca del debate surgido en la arqueología europea en la segunda mitad del siglo XX sobre las técnicas de construcción empleadas por los romanos en vías no urbanas, y la inclinación del mismo hacia los que opinan que los caminos romanos no se empedraban fuera de las ciudades, se remite a la muy fundamentada obra, pionera en España dentro de esta controversia, de Isaac Moreno Gallo (2004). Las mismas tesis que, más recientemente y en Asturias, ha seguido Camino Mayor (2018) en su estudio arqueológico del camino romano del puerto de La Mesa.

de acceso al puerto⁵. Desde luego hubo de haber con casi toda seguridad en la Edad Media. A pesar de la escasez de fuentes documentales de ese período, todos los indicios llevan a pensar que entre los siglos XII y XIII ya había en la zona un poblamiento aldeano estabilizado y una especialización ganadera muy acusada (AGUADE NIETO, 1983, y RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, 1995). Esto, en consonancia con lo sucedido en otras comarcas vecinas (ANSOLA y otros, 2014, y ANSOLA, 2017), llevaría a pensar que al menos para la Baja Edad Media el poblamiento y sus terrazgos, la culturización del monte y, por supuesto, la red viaria articuladora estarían ya configurados.

Aun así, para constatar documentalmente (dentro de la documentación consultada, por supuesto) con toda claridad el camino de Caoro hay que esperar hasta el siglo XVIII. No tanto a sus años centrales, pues las respuestas generales al Catastro de Ensenada del concejo de Cabrales nada dicen de ese u otros caminos (TOMÁS DÍAZ-CANEJA, 1987) y tampoco se conservan los libros raíces; sino a la segunda mitad de la centuria. En el pleito aludido con anterioridad de los años 1778-1782 son varios los testigos que en la vista de ojos aluden a la Calzada de Caoro o al Camino Real, y el propio escribano del litigio, Francisco Fernández Tuñón, hizo referencia al mismo como camino «de muchas peñas, cerrado de uno y otro lado, sin más senda que lo que ocupa mi caballería y la de el pintor», que le acompañó en su viaje desde Oviedo hasta Tielve⁶. Por no hablar de la pintura que este último realizó, en donde se traza con toda claridad ascendiendo al Puerto de Hera, recorriendo el puerto y sus majadas como Camino Real y descendiendo hacia la Cruz de Caminos de Entre el Jano y el Ballejo (Majada de Entrejano y Vallejo del Almorzal), punto en el que soltaba ramales en dirección a Tielve, por Valfrío y el collado de la Puerta, a Peñamellera, por la Redondina de Bos, a Tresviso, por el collado de Pirué, y el principal a Sotres y Liébana, por el Campo de Cimbraña y el valle de Camba (Fig. 1).

De las mismas fechas más o menos son las respuestas al interrogatorio del cartógrafo Tomás López, de las que se encargó Francisco Antonio Fernández Madrid, que también ejerció como juez en el pleito entre Arenas y Tielve. En su informe dijo que no realizaba ningún croquis de la red viaria porque daba por buena la represen-

tada ya por el propio Tomás López; sin embargo, sí que posteriormente parece que lo hizo con toda una serie de indicaciones fechadas en 1794, donde se indicaba que un camino iba «para la provincia de Liébana y reinos de Castilla y en el punto X es la Calzada de Caoro» (MERINERO y BARRIENTOS, 1992, p. 54). Entre los documentos que aportan los autores que recopilaban la información, sí que aparece un croquis, que si bien no lleva letras indicativas, es de suponer que antes o después lo realizase Fernández Madrid, y en el que se traza el camino subiendo desde Arenas por la Calzada de Caoro, para después seguir hacia Sotres y el Sitio de las Vegas del Toro (Fig. 2)⁷. El mismo nombre e itinerario que, por lo demás, ya había trazado Tomás López en su mapa del Principado de Asturias años antes⁸.

Una información que es enriquecida considerablemente a través de las ordenanzas parroquiales de Arenas de Cabrales. Aunque se conservan ordenanzas de los años 1726, 1796 y 1842, las que primero utilizó Nemesio Antuña (1954) y después Amalia Maceda Rubio (2008), aquí se ha consultado únicamente la del año 1796 por su mejor disponibilidad⁹. En ella, al pertenecer el Puerto de Era a la parroquia de Arenas, se hace referencia a los usos ganaderos tanto de las praderías y rozados privatizados (Invernales de Portudera), como de las majadas o vegas comunales repartidas por el puerto (Somas, Ordiales, Cuetafón, Espinas, Tresmialma, Uncaleda, Coprebidi, Juz de Terreru, Omardo y Tordín), a las que había que unir las de Entrejano y Espeyas, ya en su vertiente sureste, a la altura de la pradería de Valfrío, esta perteneciente a Tielve, además de las Vegas del Toro, al pie de los puertos de Áliva, donde los ganados de Arenas también tenían derechos de pastos. Aparte de información genérica sobre el mantenimiento y reparación de los caminos, en la que los vecinos debían ocuparse todos los viernes entre el primero de enero y el primero de abril, es interesante la alusión a los escurrideros de algunas de las majadas, que en principio incitarían a pensar en la existencia de una red viaria interna dentro del puerto, pues se señalaba el lugar por el que tenía que salir el ganado, siendo el de la majada de Somas por la Polvorosa, el de la de Ordiales por el collado Espadierno, Cuetafón y Espinas por la Concha Espadierno, Coprebidi, Tresmialma y Uncaleda por La Granda, Omardo por el collado Landorme

⁵ Antes lo sugeriría la presencia al parecer de restos líticos prehistóricos en ese puerto, en concreto en el lugar del Vao de Las Cuerres (Lascas del Vao Las Cuerres. Ficha 97 de la Carta Arqueológica del Principado de Asturias, Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias).

⁶ Según la transcripción de Mañana Vázquez, 2003, Corpus Documental en CD.

⁷ El original en Biblioteca Nacional, *Diccionario Geográfico* de Tomás López, Ms. 7.295, fol. 57.

⁸ *Mapa de el Principado de Asturias, por Tomás López, 1777*, Real Academia de la Historia, Sección Cartografía y Artes Gráficas, C-011-001-22.

⁹ Las ordenanzas de los años 1726 y 1842 se encuentran mecanografiadas en el Archivo de la Parroquia Rural de Santa María de Llas, en Arenas de Cabrales.

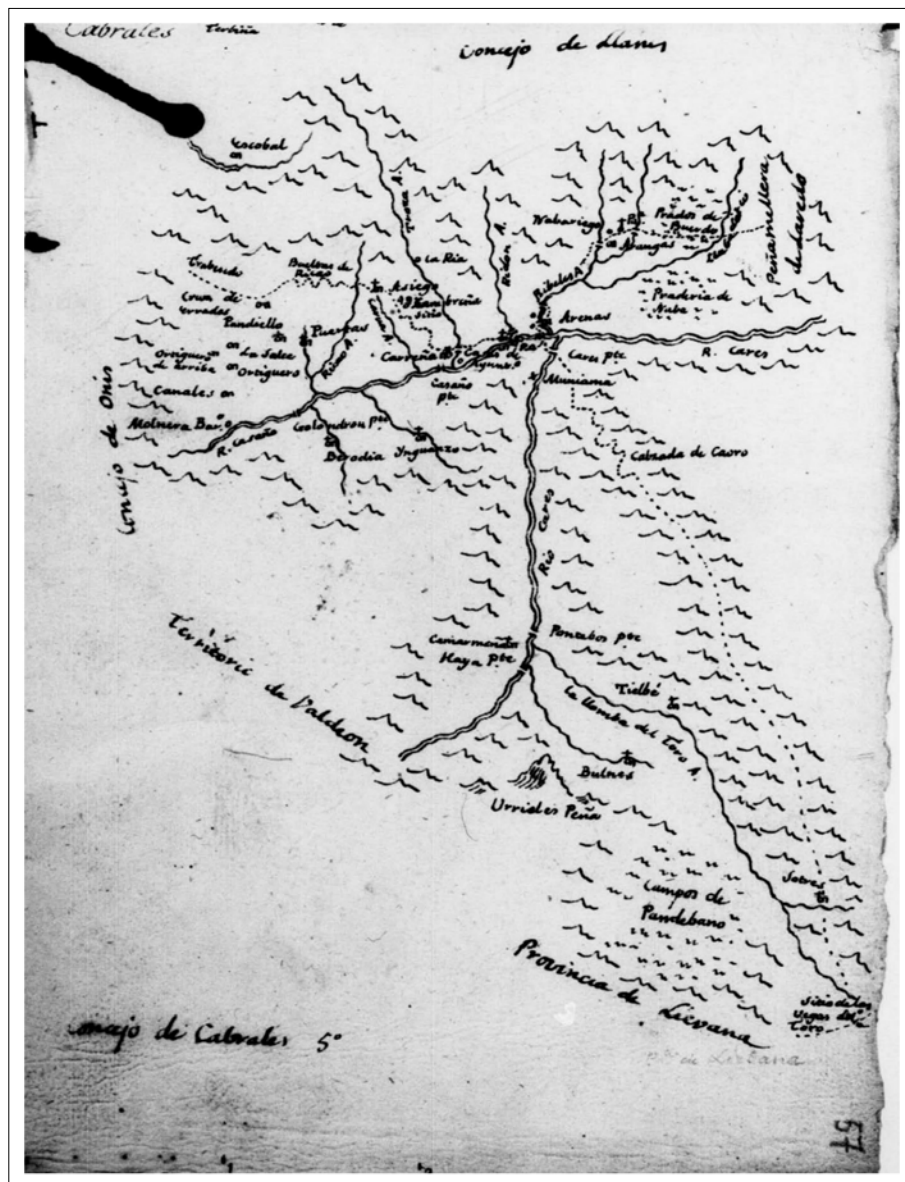


FIG. 2. Croquis del concejo de Cabrales realizado por Fernández Madrid para Tomás López, 1794. Fuente: Merinero y Barrientos, 1992.

y por la concha de Engranedo, y Tordías por la canal del Agua y el Llambrial del Agua. Con todo, el artículo más enjundioso aquí es el de «posas en el puerto para caballerías», que estipulaba dónde podían soltar a los animales los arrieros que utilizaban el camino. Así, además de las posas del Oyo de la Llaguerca, del Campo de Zimbraña y del vallejo de la Mozal, se expresaba que:

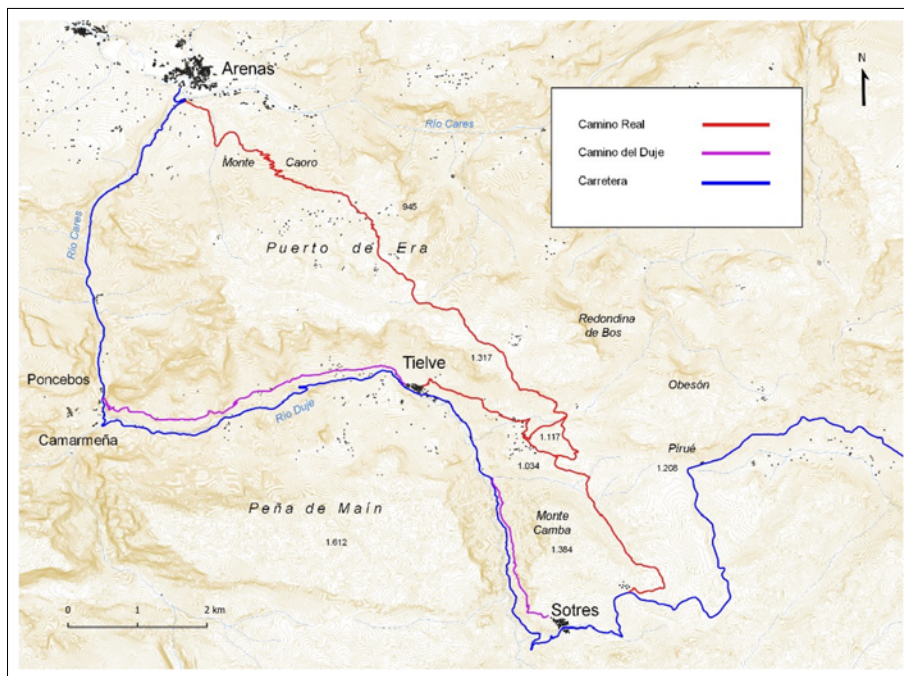
También se declara posa especial desde la Bolera de balde los Rollos, al Pretadorio de omardo lindando con las dos praderías, que los trajineros y conductores de Bena, según la demarcación echa en fuerza de sentencia superior, y la expresada posa, o suelta

del ballejo de la Morzal, no pueda ser usada por ningún trajinero ó conductor, durante los veinte días de la Loma por ningún traficante de bino, ni en ningún tiempo del año de los de Bena, y estos solo lo podrán hazer también en el campo de Zimbraña, de la concha abajo hasta el bao seco, y a la cuesta de Ceniziega¹⁰.

Es decir, que por entonces, y es de suponer que desde antes, el camino no solo era ganadero para Arenas de Cabrales y vecinal para estos y los de Tielve y Sotres, sino que también tenía tráfico arriero de vino, procedente

¹⁰ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Protocolos y Padrones, c. 52-6.

FIG. 3. Trazado de la carretera y de los caminos viejos del Duje y del Real. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica del CNIG, la ortofoto del PNOA y trabajo de campo.



de Liébana o Castilla, y de mineral de hierro, extraído en el mismo Puerto de Era. O dicho de otra manera, que era un camino ganadero, concejil, trajinero y minero. Y todo parece indicar que durante buena parte del siglo XIX lo siguió siendo. En 1801, el que fuera párroco de Arenas e informador del concejo de Cabrales para el fallido *Diccionario Geográfico-Histórico de España*, Juan Fernández Mier, además de adjuntar un tosco mapa en el que aparecía la vía como «camino de Liébana», al parecer también dejó escrito que en el Puerto de Era había «mina de yerro que se conduce en caballos á la provincia de Liévana»¹¹. En el diccionario de Sebastián de Miñano (1826, II, pp. 235-236) se dice que el camino en dirección descendente «pasa no lejos de Tielbe» y que «atraviesa el Puerto de Era», así como que en dicho puerto había «minas de hierro, que se conduce en caballos á la provincia de Liébana». Más o menos lo mismo que en el diccionario de Pascual Madoz (1985, p. 96), donde se expresa que el camino pasaba «no lejos de Tielve que deja á la izq., atraviesa el puerto de Era», en el cual había minas de hierro «cuyos prod. se estraen para la prov. de Santander, encontrándose en muchos parages del term.

carbón de piedra, jaspe encarnado y de varios colores, y abundante almagre».

Sin embargo, en el posterior mapa de Asturias de Francisco Coello no se representa tan claramente. En primer lugar, entre Sotres y Tielve se traza por la margen derecha del río Duje y muy cercano a él, supuestamente por donde los testimonios del siglo XX mencionan el paso de la India de Aquende, pero superado Tielve hace una ascensión inverosímil hacia Caoro, donde se pierde antes de llegar a Arenas¹². Da la sensación de que en el mapa se empezó a trazar el sendero del Duje y se terminó su itinerario con el de Caoro; o sea, de que no se sabía muy bien por donde iba ninguno de los dos senderos, o si había uno o dos o más. El hecho de que el camino del Duje no se dejase ver por la documentación del siglo XVIII, ni por el diccionario de Pascual Madoz mediado el XIX, ni siquiera por las observaciones de Fermín Canella y del conde de Saint-Saud en la primera década del XX, pudiera llevar a pensar que dicho camino se construyó en los inicios del novecientos, y quizás en su segundo decenio, cuando sí que ya se lo menciona en algunos escritos, y cuando precisamente se estaba abriendo la carretera entre Arenas y Poncebos. Es de suponer que con anterioridad existiese algún tipo de paso peonil

¹¹ El mapa se encuentra en la Real Academia de la Historia, sección de Cartografía y Artes Gráficas, C-002-014, y la cita textual se ha tomado de Gutiérrez y Luque (2000, p. 262). En cuanto al tráfico del hierro hacia Liébana, en esa comarca cántabra, en concreto en las cercanías de Ojedo, sobre el río Bullón, existió una ferrería desde al menos los años centrales del siglo XVIII y que funcionó hasta una fecha desconocida del XIX (CEBALLOS, 2001).

¹² *Mapa de Oviedo ó Principado de Asturias, por Francisco Coello, 1870. Escala 1:200.000, realizado para el Atlas de España y sus posesiones de Ultramar.*

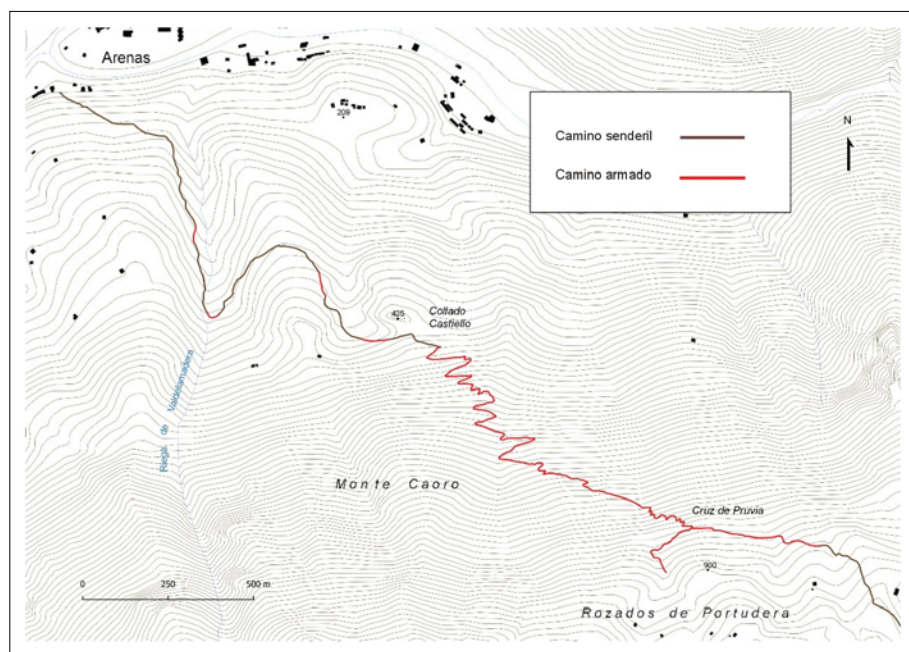


FIG. 4. La Calzada de Caoro entre Arenas y Portudera. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica del CNIG, la ortofoto del PNOA y trabajo de campo.

por el Duje para tráfico vecinal entre Sotres, Tielve y Poncebos, y que probablemente el camino actual lo pudo aprovechar y acondicionar en parte, pero desde luego no debió tener suficiente obra e importancia como para, al contrario que el de Caoro, ser recogido en la documentación de al menos los siglos XVIII y XIX¹³. De lo que no cabe ninguna duda es de que ese es el camino que con mayor clarividencia se dibuja en la primera edición del Mapa Topográfico Nacional de la zona, del año 1943, mientras que el paso por el Puerto de Era presenta una confusión de ramales solo resuelta en su descenso por el monte Caoro hacia Arenas¹⁴.

Es evidente que a lo largo del siglo XX el camino del Puerto de Era entró en decadencia. El abandono de las actividades mineras y, sobre todo, la apertura o acondicionamiento del camino del Duje y de la carretera entre Arenas y Poncebos en los inicios de la centuria, y ya en la segunda mitad de la misma la continuación de dicha carretera hasta Tielve y Sotres, con continuación final hasta Tresviso, relegaron a la Calzada de Caoro a una

función meramente ganadera, a una vía para el uso de una ganadería extensiva y pastoril inmersa igualmente en plena decadencia. Eso sí, al mismo tiempo que perdía diversidad económica y estratégica, fue ganando importancia cultural y recreativa, pues también se convirtió en un sendero de montaña emblemático, en un camino patrimonializado y muy frecuentado y publicitado por senderistas.

III. LA CALZADA DE CAORO Y EL CAMINO REAL

La apertura de la carretera convirtió en viejos a los caminos del Duje y de Caoro, y los despojó de buena parte de su sentido, pero en absoluto los obliteró completamente. Del camino del Duje se conservan al menos dos importantes tramos, el que desde Puente Poncebos asciende por la canal de Rumiada y por la margen derecha del Duje llega hasta Tielve, y el que pasado ese núcleo, después de haber sido ocultado por la carretera, sale de ella para ascender hasta Sotres, y cuyos restos, hoy señalizados para uso senderista, muestran una vía empedrada y estrecha armada sobre la vertiente rocosa. Por su parte, la que aquí va a ser objeto de estudio, la Calzada de Caoro y su prolongación como Camino Real, puede decirse que se conserva casi íntegramente, tanto en su ascenso desde Arenas hasta las praderías de Portudera por el monte Caoro como en su tránsito por el Puerto de

¹³ Este sendero también ha sido incluido como Camino del Duje, Ficha 104, en la Carta Arqueológica del Principado de Asturias (Dirección General de Cultura y Patrimonio del Principado de Asturias), donde se descarta su origen romano por falta de argumentos, pero sí que se retrotrae hasta la Edad Media, cuando se consolidan las parroquias de Sotres y Tielve y la aldea de Camarmeña, aunque eso tampoco prueba que la unión directa entre esos puntos, que sin duda tuvo que existir, se realizase por el mismo camino hoy existente.

¹⁴ IGN, MTN, 1:50.000, hoja núm. 56 (Carreña-Cabrales), 1.ª edición, 1943.



FIG. 5. Restos de empedrado en el inicio de la Calzada de Caoro. Fotografía del autor.



FIG. 6. Restos de canalillo transversal sobre firme empedrado. Fotografía del autor.

Era y sus majadas, y como en su descenso hacia Tielve y en su continuación hacia Sotres (Fig. 3).

1. DE ARENAS A PORTUDERA POR EL MONTE CAORO

Entre Arenas de Cabrales y el Puerto de Era, transitando por el monte Caoro, el camino presenta sus características más notables como calzada, siendo de hecho el tramo que en sentido estricto se corresponde con la denominación de Calzada de Caoro (Fig. 4). Desde las cercanías del río Cares, cuando este comienza a adentrarse en Arenas, el camino asciende hoy señalizado como Ruta de Caoru por el Principado de Asturias, Ayuntamiento de Cabrales y Parque Nacional de Picos de Europa, y como Calzada Romana Ruta de Caoru por la parroquia de Santa María de Llas en sendos carteles, y como Calzada Romana de Caoru en un hito de piedra indicador de una ruta PR. En su inicio desde el río Cares asciende como un sendero de tierra y piedras sueltas, encajado y muy erosionado que, tras haber sido atravesado por el canal de la cercana central hidroeléctrica de Arenas procedente de Poncebos, se adentra en un bosque de castaños con un perfil bastante tendido y una deteriorada sección unas veces atrincherada y otras desmontada que no obstante deja ver algunas alineaciones de piedras a modo de vestigios de una cierta obra de afirmado, y lo hace siempre por la margen izquierda de la riega de Valdelamadera que alimenta un pequeño embalse y el antedicho canal de la central hidroeléctrica. Al poco de circular entre los castaños deja ver el primer testigo claro de una calzada, un pequeño tramo de camino viejo de no más de siete u ocho

metros, que el sendero actual esquiva por una zona más baja, y que presenta un empedrado bastante bien concertado, de losas grandes y de una anchura entre el metro y medio y los dos metros (Fig. 5).

Pasado ese tramo, el sendero sigue ascendiendo muy tendido y muy arruinado, jalonado por varios corros de piedra para el almacenamiento de castañas, hasta llegar a un punto en donde cruza la riega, lugar en el que de nuevo aparecen indicios de un camino viejo con mucha mayor obra que la actual, pues el vado para pasar la riega está construido con piedras que generan un murete en el talud descendente. Desde ahí atraviesa un espacio abierto de matorral y bordea las ruinas de una cabaña, pasada la cual se introduce otra vez en un bosque con predominio de castaños que se prolonga hasta el collado Castiello. En ese último tramo vuelven también a aparecer intermitentemente varios resquicios de empedrado muy alterado en unos puntos, pero muy claros en otros, con unas características similares al primero señalado. Incluso, muy cerca de alcanzar el collado se aprecian los restos de un badén compuesto por dos hileras de piedras que generan un canalillo de desagüe transversal (Fig. 6).

Al collado Castiello llega como sendero, pero a partir de ahí no solo cambia el entorno, sustituyéndose los castaños por las encinas, y la topografía, con pendientes bastante más acusadas, sino también la traza del camino. Nada más comenzar el ascenso al monte Caoro el estrecho y desfigurado sendero de tierra y piedra se transforma, en efecto, en una vía continuamente empedrada que va realizando también continuos tornos o revueltas para salvar la mayor inclinación del terreno, trazando entonces las cuarenta y tantas curvas en zigzag reiteradas por



FIG. 7. Tramo de camino empedrado en el monte Caoro. Fotografía del autor.

la bibliografía a lo largo del siglo XX. En la primera tanda de esos tornos el camino alterna tramos de más de dos metros de ancho y de enlosado bastante bien conservado y concertado, con otros más estrechos y con un empedrado más desordenado y arruinado que en ocasiones aprovecha el sustrato rocoso del terreno como firme, pero a lo largo de todo su recorrido deja muestras de que su caja tuvo mucha obra, como evidencian los muretes de grandes rocas que, en las zonas de sección en desmonte, lo arma por su talud descendente para generar la caja, permitir su relleno y defender el firme (Fig. 7).

Tras salir del encinar se adentra en un matorral en donde a media ladera circula con similares características y bastante recto, y después de hacer otros dos tornos, sigue con la misma disposición hacia el pie de la Cruz de Pruvia, en la culminación del monte Caoro. Una vez dejado a su derecha un abrevadero, se topa con una pared rocosa de gran inclinación por donde asciende encajándose en el roquedo y trazando abundantes tornos uno detrás del otro sin casi solución de continuidad. Aunque un argayo acaecido se llevó ladera abajo su empedrado en varios puntos, este es el tramo, sin duda, más espectacular del camino por el gran serpenteo y encajamiento que debe hacer para salvar el elevado y rocoso desnivel del lugar¹⁵. Ya en lo alto de la Cruz de Pruvia y en el límite

septentrional de los invernales o rozados de Portudera, en un punto con señalización vertical para senderistas y con una cruz con placa conmemorativa dedicada a los pastores de Arenas, el camino se bifurca, sacando un ramal por la derecha que deja una fuente a su izquierda y termina adentrándose y perdiéndose entre las praderías invernales más centrales, hoy con sus cabañas en ruinas y convertidas en meros pastizales; mientras que el otro ramal, el que protagonizaría la antigua transmutación de la Calzada de Caoro en el Camino Real, continúa por la izquierda dispuesto a atravesar todo el puerto.

2. EL TRÁNSITO POR EL PUERTO DE ERA

Siguiendo ese último ramal, el que se correspondería con el itinerario del Camino Real (Fig. 8), primero bordea por un hayedo los invernales, presentando un empedrado más estrecho y en ocasiones muy encajado entre rocas, para después girar hacia el sur y, convertido en un sendero de tierra, circular entre los muros de las praderías más orientales hasta alcanzar un pequeño pastizal. Desde ahí, dejando atrás los rozados, se encuentra con una ladera bastante rocosa que salva haciendo de nuevo tornos y, aunque la erosión sufrida en ese tramo apenas deje ver algunos restos de hileras de muretes de contención y de pequeños lienzos de empedrado, encajándose y desmontándose en el roquedo. Superado ese relieve y dejada una fuente a su derecha, el camino circula a media ladera entre la majada de Tambrín¹⁶, abajo a su derecha, y una hilera de grandes piedras con cierta apariencia de artificialidad, arriba a su izquierda. Se trata de un tramo bastante llano en el que retoma momentáneamente algunas de sus características más notables, como una anchura de unos dos metros, la armadura con cobijas de buen tamaño en el talud descendente del desmonte y un empedrado medianamente bien concertado (Fig. 9).

Más adelante, coincidiendo con el abandono del suelo rocoso y su sustitución por otro más terroso y arbustivo, se convierte en un sendero de pisada (ganadera y senderista) sin aparente obra, si bien no es difícil entrever algunos resquicios de secciones levemente explanadas

¹⁵ La noticia del deslizamiento la dio *El Comercio*, 18 de julio de 2018. Ahí también se expresó que el Ayuntamiento de Cabrales se estaba planteando la viabilidad de su reconstrucción. En la última visita realizada en el contexto de esta investigación a mediados del mes de octubre de 2021 se habían hecho algunos arreglos recientes, como la composición de un nuevo firme a través de piedra seca en algún tramo y la utilización de cemento para su compactación y defensa en al menos dos puntos. La presencia entonces de sacos de cemento, tabloncillos de

madera y maquinaria para dicha labor da a entender que las obras es posible que tengan continuación por más tramos.

¹⁶ Aunque hoy esa majada se conoce como Tambrín, tanto desde Arenas como desde Tielve, el hecho de que Tambrín solo aparezca en la documentación de las ordenanzas como un paraje dentro del espacio rozado podría suponer que acuñó esa denominación más recientemente por proximidad, y que en el siglo XVIII recibiese otro nombre. Según Sánchez Antón (2000, p. 260) ese paraje recibe la denominación de La Llaguerca.

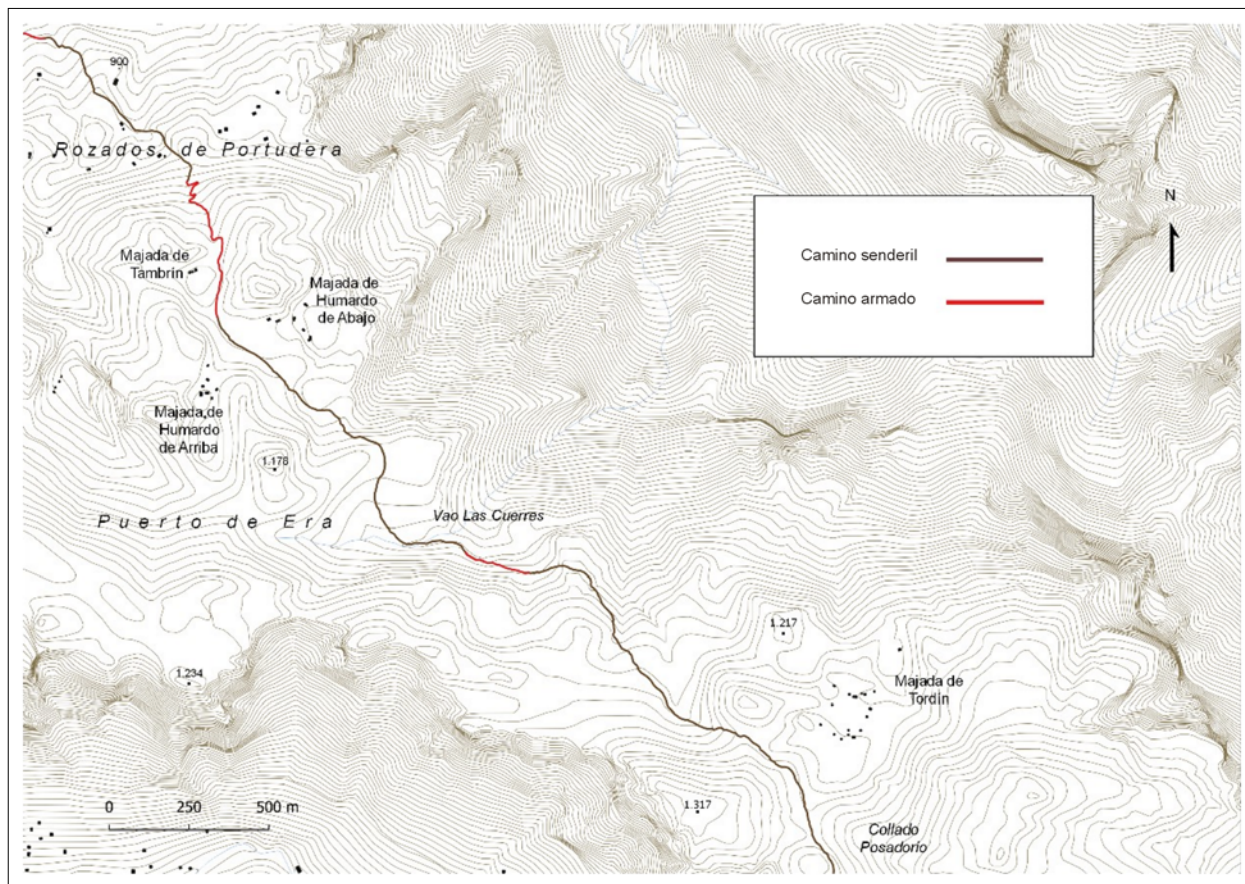


FIG. 8. Tránsito de la Calzada de Caoro-Camino Real por el Puerto de Era. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica del CNIG, la ortofoto del PNOA y trabajo de campo.

o acondicionadas en trinchera. Una sección de este tipo con un casi inapreciable desmonte se observa a su paso entre la majada de Humardo u Omardo, a la que divide en dos (Humardo de Arriba y Humardo de Abajo), mientras que en el descenso entre tojos, helechos y espinos hacia una riega predominan las huellas de encajonamiento, no siempre aprovechadas por el sendero actual. La riega la pasa por un vado, el Vao Las Cuerres, sin vestigios de obra alguna (Fig. 10)¹⁷. Aunque nada más atravesarlo, y al encontrarse con una subida más pedregosa, vuelve a dejar algunos resquicios de empedrado muy estrecho, encachado y desordenado que, tras atravesar por excavación en trinchera una roca, vuelve a su vez a reconvertirse en sendero de pisada. Y sin apenas variaciones así asciende entre monte bajo arbustivo y por la margen iz-

quierda de un regato hasta llegar a una fuente-abrevadero y un poco más arriba hasta la altura de la espectacular majada de Tordín (Fig. 11), la cual bordea para asomarse a la vertiente sureste del puerto por el paso con las denominaciones siempre muy camineras de Pardo y Concha del Caballo según la documentación del siglo XVIII, del Posadoriu de las Conchas según un erudito de principios del siglo XX, o del Collado Posadoiro según la actual cartografía topográfica oficial¹⁸.

Más allá de esa vía principal, y pese a la abundancia de majadas, no parece que el Puerto de Era albergase una red caminera interior. Pese a que las ordenanzas parroquiales de Arenas marcasen toda una serie de escurrideros para sacar el ganado de cada majada y enfilarlo al Camino Real, en la actualidad el acceso a las mismas

¹⁷ En el año 2001, como ya se ha mencionado con anterioridad, se registró en la Carta Arqueológica de Asturias, con ficha núm. 97 y denominación de La Lasca del Vao Las Cuerres, un yacimiento lítico prehistórico en ese lugar.

¹⁸ Respectivamente Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Planos y Dibujos, Desglosados, 232; Llano Roza de Ampudia (2008 [1928], p. 64); e IGN, MTN, 1:50.000, hoja núm. 56 (Carreña), 1.ª edición de la serie digital, 2004.

lo conforman senderos de pisada creados por el ganado, que aún sigue aprovechando sus pastizales por más que sus edificaciones (cabañas de pastores, casetos para hacer quesos, corros para el ganado) estén en la mayoría de ellas arruinadas y sin uso. Ni siquiera en donde presuntamente existieron explotaciones mineras se aprecia ningún tipo de camino reseñable: en la majada de Coprevídi el acceso es incierto y siempre matorral a través; en la majada de Somas, desde los rozados hay que atravesar previamente las majadas de Espinas y Ordiales por senderos de pisada ganadera, que luego, al bordear por encima una pared rocosa de gran pendiente al parecer se enconcha para proteger al ganado en su acceso a la majada¹⁹. Algo que además pondría en serias dudas el origen romano de la calzada, pues si su funcionalidad era en gran parte minera, no se entiende que no realizasen también accesos camineros y más cómodos a los lugares de presunta explotación, salvo que dicha explotación fuese bastante más modesta y muy posterior, cuando ya las majadas estaban construidas.

3. EL DESCENSO HACIA TIELVE Y SOTRES

Desde el collado Posadorio el camino se adentra en el Parque Nacional de Picos de Europa y comienza a descender el puerto (Fig. 12). Al principio lo hace como sendero sin aparente obra, aunque enseguida se muestra armado por su talud descendente con grandes piedras que generan una caja con firme muy pedregoso y arruinado que también aprovecha en ocasiones la roca del sustrato. Más abajo, sin embargo, y coincidiendo con un tramo en el que la vía se desdobra, probablemente en relación con desperfectos en el ramal más alto y la apertura posterior del más bajo para facilitar el paso, sí que presenta un firme empedrado no muy bien concertado y con badén incluido antes de la realización de dos tornos (Fig. 13). Empedrado que luego va a ir perdiendo hasta llegar a una zona más rocosa donde asciende de nuevo armado con cobijas de gran tamaño y un firme de piedra bastante tosco (Fig. 14). Una vez alcanzada la parte alta bordea el roquedo y descendiendo otra vez como senda levemente explanada hasta la Cruz, un pequeño collado que deja al oeste el vallejo del Almorzal y al este la majada de Entrejano.

El topónimo de la Cruz parece hacer referencia al cruce de caminos que allí se genera, pues como bien tra-

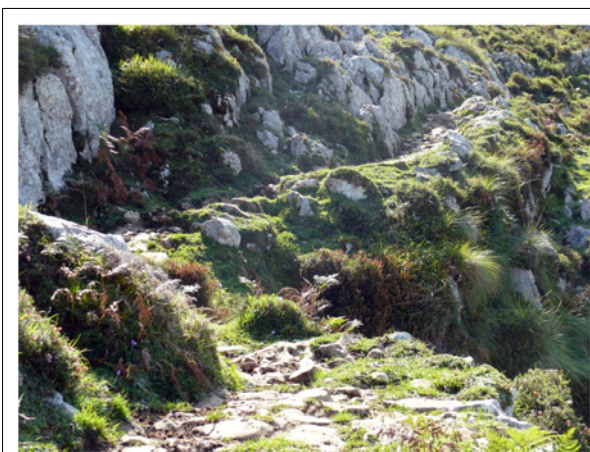


FIG. 9. Tramo de camino armado y empedrado a su paso por la majada de Tambrín. Fotografía del autor.



FIG. 10. Paso del Camino Real por el Vao Las Cuerres. Fotografía del autor.

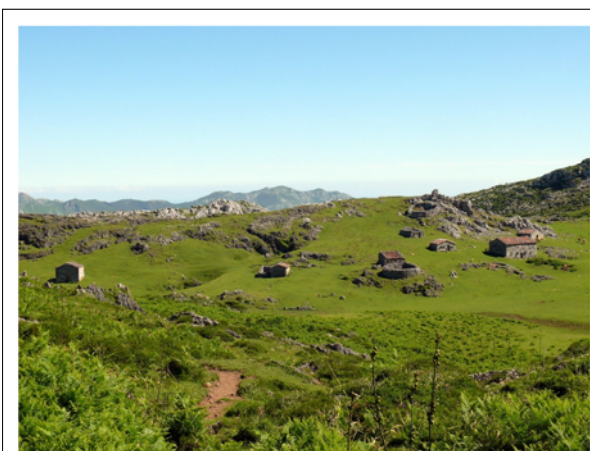


FIG. 11. Majada de Tordin. Fotografía del autor.

¹⁹ Ese peligroso tramo lo registró Sánchez Antón (2000, p. 265) como la Concha de Somas, y a él se debe la información de su enconchamiento en el paso más complicado de La Prida.

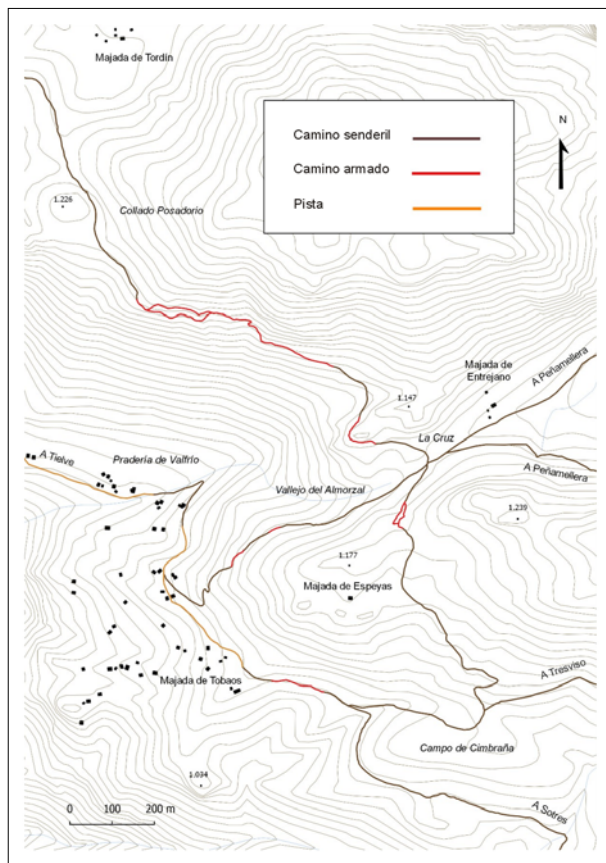


FIG. 12. Descenso del Camino Real hacia Tielve y Sotres. Fuente: elaboración propia a partir de la base cartográfica del CNIG, la ortofoto del PNOA y trabajo de campo.

zó el pintor del pleito referido al inicio, desde ese punto salen varias vías diferentes. Hacia el este y recorriendo la majada de Entrejano por la margen izquierda de la riega lo hace un sendero para descender hacia Peñamellera por la Redondina y Prao de Bos. También hacia el este, aunque en este caso no registrado por el pintor, sale por encima de la majada de Entrejano otro sendero de pisada sin ningún tipo de obra en dirección al collado Obesón y a la parte alta de Peñamellera. Hacia el suroeste arranca un tercer camino que viene a alternar tramos de sendero campero explanado y ligeramente desmontado con otros defendidos por muretes de grandes rocas en su talud descendente y un firme de piedras muy desordenadas que desemboca brevemente en una pista a la altura de la pradería de Valfrío, a la que vuelve después de vadear un arroyo y, tras dejar atrás Valfrío y el collado de la Puerta, abandonarla de nuevo para descender hacia Tielve como sendero desmontado, armado y en algunos tramos empedrado y pertrechado con al menos un badén. Y hacia el



FIG. 13. Empedrado y badén del camino en su descenso de Portudera. Fotografía del autor.

sur sale también otro sendero de tierra levemente explanado, si bien en el ascenso entre roquedo a la Concha de Espeyas lo hace por dos ramales bifurcados, fruto igualmente de arreglos y mejoras, ambos armados con rocas grandes y con un firme encachado y bastante arruinado, que luego desaparece en la bajada hacia la majada de Espeyas, desde donde continúa el sendero hasta el Campo de Cimbraña, lugar en el que asimismo empieza otro sendero muy poco trabajado con dirección hacia el collado de Pirué y el núcleo cántabro de Tresviso.

Entre todos estos ramales, los de Valfrío y Espeyas parecen haber sido los principales a tenor de su mayor obra y de sus más importantes destinos. De hecho, ambos eran unidos por otro ramal que desde Valfrío recorre hoy como pista la parte alta de la majada de Toboas para transformarse luego en un camino de tierra y piedras sueltas que sin embargo presenta un tramo armado con muro y empedrado antes de enlazar con el procedente de Espeyas y el Campo de Cimbraña, el que parece ser la prolongación supralocal del Camino Real (Fig. 15). Desde ahí, y después de vadear un par de arroyos, descende como sendero hacia el valle de Camba, el cual remonta dejando igualmente algunos restos de camino empedrado muy tosco, más visibles y conservados ya en la parte alta del valle, en las cercanías de los invernales de la Caballar, por donde accedía a Sotres.

Este sector, además de haber sido el más conflictivo desde el punto de vista jurisdiccional, no en vano ahí comenzó el litigio de la segunda mitad del siglo XVIII entre Tielve y Arenas, también fue el más complejo desde el punto de vista caminero. La presencia de dos núcleos de población en sus cercanías y la cohabitación entre pasti-



FIG. 14. Camino armado antes de llegar a la Cruz. Fotografía del autor.



FIG. 15. Tramo de camino armado entre Tobaos y el enlace con el ramal de Espeyas-Cimbraña. Fotografía del autor.

zales, majadas, praderías y cabañas parece que obligó a generar una cierta red viaria con varios ramales, sin olvidar que allí según las ordenanzas parroquiales de Arenas se encontraban dos posas o puntos de parada y suelta para el ganado de los arrieros de vino y hierro, la del vallejo del Almorzal y la del Campo de Cimbraña y cuesta de Ceniziega, muy cerca en ambos casos de las majadas de Entrejano y de Espeyas respectivamente. En otras palabras, aquí, al contrario que en el puerto, las vías se densificaron considerablemente y lo caminero, aunque sin la vistosidad formal de la subida al monte Caoro, ganó un claro protagonismo paisajístico.

IV. CONCLUSIÓN

Después de este conciso repaso por la bibliografía, la documentación y los restos materiales de la Calzada de Caoro, si algo ha quedado claro es que resulta muy difícil de mantener su supuesto origen romano. La ausencia de vestigios de esa época en el entorno del Puerto de Era y su marginalidad respecto de las guerras cántabras no lo indican en absoluto. Incluso, la hipótesis más plausible de vía destinada a la extracción de mineral tampoco se sostiene ante la inexistencia de una red caminera con similares características a la vía principal entre esta y los lugares de explotación. Por el contrario, la hipótesis que gana peso es la que apunta hacia un camino tradicional de herradura surgido en la Edad Media cuando se consolidó el poblamiento y la culturización del monte para un pastoreo más intensivo. Es decir, que su origen estaría ligado a un uso vecinal y ganadero, funciones a las que

se le sumaron también la trajinera y, más tarde, la minera. Y entre todas ellas parece ser la ganadera la fundamental, pues las mismas ordenanzas de la parroquia de Arenas priorizaban el tránsito y los tiempos pastoriles al tráfico arriero y minero. Sin olvidar que según la bibliografía local y regional, al Puerto de Era accedían en verano familias enteras, convirtiéndose en lo que se denominaba un pueblo de verano (BARRENA, 1994 y 2001, e IZQUIERDO y BARRENA, 2006).

La pregunta que queda en el aire es por qué el camino aparece empedrado y con bastante obra en unos tramos y sin apenas acondicionamiento en otros. Desde luego entre Arenas y el collado Castiello da la sensación de que también estuvo empedrado, pero la erosión y el no considerarlo merecedor de arreglos, como por el contrario sí parece que ocurrió más arriba, lo fueron convirtiendo en el sendero que es en la actualidad. Sin embargo, en su tránsito por el Puerto de Era y en su descenso del mismo es evidente que solo se armó y empedró en los tramos más dificultosos, bien por sus mayores pendientes o bien por atravesar zonas rocosas. Tramos que, como se demuestra en el ramal de descenso hacia la Cruz de Entrejano y en el de Espeyas y Campo de Cimbraña, sí que fueron objeto de un cuidado mayor y de arreglos al menos puntuales, incluida la apertura de pasos alternativos.

En definitiva, la Calzada de Caoro y el Camino Real de Portudera habrían sido un camino tradicional trajinero, concejil y, sobre todo, ganadero. Algo que debería tenerse en cuenta a la hora de patrimonializarlo. Máxime cuando desde esferas políticas e incluso académicas se están poniendo en valor itinerarios y rutas sin una mínima base científica e inmersas, por lo tanto, en lo que

sería una operación de invención de la tradición. Por poner solamente un ejemplo cercano de alguna de estas dislocaciones, la ruta del Camino Lebaniego propuesta por la Diputación Provincial de Palencia hace pasar a los supuestos peregrinos medievales y postmedievales que se dirigían al monasterio de Santo Toribio de Liébana por los caminos de sirga del Canal de Castilla del siglo XVIII y por la carretera nacional de Piedrasluengas de finales del XIX. No todo, evidentemente, debería de valer a la hora de, valga la redundancia, poner en valor determinados elementos o espacios. Es obvio que detrás se necesita una investigación rigurosa y, como es el caso en la patrimonialización del camino objeto de estudio aquí, una visión más amplia que abarcase los inseparables espacios ganaderos del Puerto de Era, las praderías y majadas hoy abandonadas y amenazadas de ruina, o ya arruinadas, y en el pasado auténticos compañeros y protagonistas del camino.

BIBLIOGRAFÍA

- AGUADE NIETO, S. (1983): *Ganadería y desarrollo agrario en Asturias durante la Edad Media*, El Albir Universal, Barcelona.
- ANSOLA, A. (2017): «La génesis de una aldea: Lebeña (Liébana, Cantabria)», *Ería*, 2, pp. 131-149.
- y otros (2014): *Los caminos de Liébana. Transitando por su historia documental y arqueológica*, Montañas de Papel, Santander.
- ANTUÑA, N. (1954): «Supervivencia del concejo abierto de Arenas de Cabrales», *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, XXII, pp. 218-235.
- ARGÜELLES ÁLVAREZ, P. (2016): *Comunicaciones históricas en la región de Asturias desde los tiempos antiguos hasta los siglos medievales: el caso del viario romano en el sector transmontano*, UNED, <<http://e-spacio.uned.es/fez/view/tesisuned:GeoHis-Paarguelles>>.
- BARRENA, G. (1994): «Pastores de los Picos de Europa», *Enciclopedia de la Asturias popular* (vol. II), La Voz de Asturias, Lugones pp. 193-224.
- (2001): «El hábitat de los pastores de los Picos de Europa», en F. Rodríguez Gutiérrez (ed.): *Paisajes y paisanajes de Asturias. Organización del espacio y vida cotidiana tradicional*, Trea, Gijón, pp. 65-84.
- CABAL, C. (1953): *La Asturias que venció Roma*, Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo.
- CAMINO MAYOR, J. (2018): *La vía Asturica Augusta-Legis a Flavionavia por el puerto de La Mesa*, KRK, Oviedo.
- CANELLA Y SECADES, F. (1900): «Cabrales», en O. Bellmunt y Traver y F. Canellas y Secades (dirs.): *Asturias* (t. III), Fototipia y Tipografía de Octavio Bellmunt, Gijón, pp. 257-264.
- CEBALLOS, C. (2001): *Arozas y ferrones. Las ferrerías de Cantabria en el Antiguo Régimen*, Universidad de Cantabria, Santander.
- DELGADO ÚBEDA, J. (1923): «Monographie des Picos de Europa», *Peñalara. Revista Ilustrada de Alpinismo*, 110, pp. 34-39.
- ENRÍQUEZ DE SALAMANCA, C. (1980): *Por los Picos de Europa (de Ándara al Cornión)*, El Autor, Las Rozas.
- FERNÁNDEZ OCHOA, C. (1982): *Asturias en la época romana*, Universidad Autónoma de Madrid, Madrid.
- GUERRA DÍAZ, J. (1913): *Apuntes geográfico-históricos del concejo de Cabrales*, Imp. La Cruz, Oviedo.
- GUTIÉRREZ, M., y C. LUQUE (2000): *La minería en los Picos de Europa*, Noega, Oviedo.
- IZQUIERDO, J., y G. BARRENA (2006): *Marqueses, funcionarios, políticos y pastores. Crónica de un siglo de desencuentros entre naturaleza y cultura en los Picos de Europa*, Ediciones Nobel, Oviedo.
- LLANO ROZA DE AMPUDIA, A. (2008 [1928]): *Bellezas de Asturias de Oriente a Occidente* (edición facsímil Maxtor, Valladolid), Diputación Provincial de Oviedo, Oviedo.
- MACEDA RUBIO, A. (2008): «La ordenación histórica del espacio en la parroquia de Arenas de Cabrales (Asturias), a través de sus ordenanzas», *Ería*, 75, pp. 27-51.
- MADOZ, P. (1985): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, 1845-1850*, edición facsímil de Ámbito, Valladolid.
- MAÑANA VÁZQUEZ, G. (2003): *La garganta del Cares*, Cajastur, Oviedo.
- MARTÍNEZ PEREDA, M. J. (1989): «Penetración romana en los Picos de Europa», *Institución Tello Téllez de Meneses*, 60, pp. 15-66.
- MERINERO, M. A., y G. BARRIENTOS (1992): *Asturias según los asturianos del último setecientos (respuestas al interrogatorio de Tomás López)*, Servicio Central de Publicaciones del Principado de Asturias, Oviedo.
- MIÑANO, S. de (1826): *Diccionario geográfico-estadístico de España y Portugal*, t. II, Imprenta de Pierart-Peralta, Madrid.
- MORENO GALLO, I. (2004): *Vías romanas. Ingeniería y técnica constructiva*, Ministerio de Fomento, Madrid.
- PIDAL, P., y J. F. ZABALA (2010 [1918]): *Picos de Europa. Contribución al estudio de las montañas españolas* (edición facsímil Maxtor, Valladolid), Club Alpino Español, Madrid.

- PISA MENÉNDEZ, P. (2005): «Catálogo de vías históricas del Principado de Asturias», en J. R. Menéndez de Luarda (coord.): *La construcción histórica del territorio asturiano*, vol. I, Gobierno del Principado de Asturias, Oviedo, pp. 76-217.
- RUIZ DE LA PEÑA SOLAR, J. I. (1995): «El concejo de Cabrales en la Edad Media», *Asturiensia Medievalia*, 8, pp. 133-152.
- SAINT-SAUD (2011): *Monografía de los Picos de Europa*, Cantabria Tradicional, Santander.
- SÁNCHEZ ANTÓN, A. (2000): *Macizo Nororiental de los Picos de Europa. Peñas Cabriegas*, Estvdio, Santander.
- TOMÁS DÍAZ-CANEJA, J. (1987): «Informes de los vecinos de Cabrales sobre su concejo en el siglo XVIII y réplicas del Estado por medio de la cobranza de los diezmos», *Boletín del Instituto de Estudios Asturianos*, 121, pp. 201-227.
- VILAR FERRÁN, J. (1921): *Topografía médica del concejo de Cabrales*, Establecimiento Tipográfico de *El Liberal*, Madrid.