



LA VÍA DE LA PLATA

UNA CALZADA
Y MIL CAMINOS

1.1.1.1 G
(M60)
VIA
2008



LA VÍA DE LA PLATA

UNA CALZADA Y MIL CAMINOS

MUSEO NACIONAL DE ARTE ROMANO, MÉRIDA
21 de febrero al 13 de abril de 2008

A. 1881960649

ITINERANCIAS

- Astorga. Museo Romano
Abril - junio de 2008
- Santiponce, Sevilla. Monasterio de San Isidoro del Campo
Julio - septiembre de 2008
- Oviedo. Museo Arqueológico de Asturias
Septiembre - noviembre de 2008
- Galicia
Diciembre de 2008 - febrero de 2009

R. 2746



ÍNDICE

15. LA VÍA DE LA PLATA. UNA CALZADA Y MIL CAMINOS. UNA INTRODUCCIÓN
Enrique Cerrillo Martín de Cáceres y Ana Montalvo Frías

23. I LA VÍA DE LA PLATA

25. PAISAJES PARA UN CAMINO
Gonzalo Barrientos Alfageme
32. LOS CAMINOS OCCIDENTALES DE LA PENÍNSULA IBÉRICA ANTES DE LA VÍA DE LA PLATA
Martín Almagro-Gorbea
41. EL CAMINO DE LA PLATA: HISTORIA DE UNA VÍA ROMANA
José Manuel Roldán Hervás
49. LA VÍA DE LA PLATA EN EXTREMADURA: DE *AUGUSTA EMERITA* A *CAFCILIUS VICUS*
Enrique Cerrillo Martín de Cáceres y Ana Montalvo Frías
58. LA VÍA DE LA PLATA. EL TRAMO DE CASTILLA Y LEÓN: DE *CAFCILIUS VICUS* A *ASTURICA*
Manuel-Abilio Rabanal Alonso
70. LOS MILIARIOS DE LA VÍA DE LA PLATA
José Manuel Roldán Hervás
80. PUENTES HISTÓRICOS DE LA VÍA DE LA PLATA
Manuel Durán Fuentes
92. LA RED DE CAÑADAS GANADERAS. LA MESTA Y LA VÍA DE LA PLATA
Fermín Marín Barriguete

105. II OTROS CAMINOS

107. LA VÍA XXIII DEL ITINERARIO DE ANTONINO.
UN CAMINO MILÉNARIO EN EL OCCIDENTE PENINSULAR. EL TRAMO ANDALUZ
Ramón Corzo Sánchez
116. EL TRAMO EXTREMEÑO DE LA VÍA XXIII
Ana Montalvo Frías y Enrique Cerrillo Martín de Cáceres
122. LA VÍA *ASTURICA-LUCUS*
Antonio Rodríguez Colmenero
127. EL RAMAL TRANSMONTANO DE LA VÍA DE LA PLATA
Carmen Fernández Ochoa

143. III PIEZAS EN EXPOSICIÓN

203. IV BIBLIOGRAFÍA

zanal y Brimeda, hasta *Asturica*, y la XIX la que ascendería hasta Brañuelas, entrando en Astorga por Otero de Escarpizo. De los miliarios existentes, así como de sus respectivos lugares de aparición, poco podemos deducir en orden a despejar todas estas incógnitas. En cualquier caso, y como vestigios estructurales atribuibles al ámbito del Bierzo, podemos señalar un fragmento genuino de explanada romana en la cima del puerto de Manzanal, en el caso de seguir la dirección de Torre, o de los restos de un *agger* bastante prolongado en la subida a Brañuelas, desde Cerezal de Tremor, y en Brañuelas mismo, una vez rebasada la aldea hacia el este. Faltaría por añadir algo más acerca de las mansiones de este tramo, después de *Ponte Nevie*.

La primera de ellas es la de *Utaris*, que, atendiendo al valor de la milla que atribuimos a este tramo, habría que identificar con el Castro das Coroas, en Vega de Valcarce. Efectivamente, la presencia de un castro importante en este lugar constituye por sí mismo un candidato idóneo para tal atribución. Pero es que, además, el número de millas que el Itinerario de Antonino atribuye a este tramo intermansionario parece coincidir con este mismo punto ya que, siguiendo la derrota del trazado somero antes expuesto, entre Pontes de Gatín y el Castro das Coroas existen treinta kilómetros lo que, reducido a millas, nos daría las XX que marca el Itinerario de Antonino, con un valor muy cercano a los 1.480 metros, esto es la milla de ocho estadios.

En cuanto a la mansión de *Bergidum*, se hallaría a 16 millas al este de la anterior, coincidiendo su ubicación con el entorno de Cacabelos, en donde se han descubierto importantes vestigios romanos, sobre todo en

la zona del cementerio, en plena llanura. Sin embargo, el nombre lo toma la mansión del imponente *oppidum* de Castroventosa, de donde proceden importantes hallazgos romanos. Este gran poblado de altura muestra todavía un imponente recinto murado de época tardorromana. La mansión de *Interamnium Flavium*, sin embargo, resulta para nosotros todavía un tanto misteriosa. En primer lugar, se trata de una mansión que, al igual que *Bergidum*, figura como común a dos vías, la XVIII y la XIX, un hecho difícil de conciliar, salvo que las dos siguiesen, en un tramo concreto, idéntico trazado. Ahora bien, la *Via Nova*, que delatan como tal los miliarios y que comparte con la XIX tales mansiones, es definida por la leyenda de algunos cilindros aparecidos en el valle del Bierzo como *via nova facta ab Asturica Bracaram* en los miliarios del valle del Bierzo, con lo cual dicho trazado común parece quedar invalidado. La solución sería que ambas vías, puesto que recorrerían valles paralelos, se cruzasen en Venta de Albares, después de Bembibre, con lo que el problema quedaría resuelto. Sin embargo, la ausencia de restos romanos de cierta importancia en el lugar invalida cualquier intento de hacer coincidir este punto con *Interamnium Flavium*, un núcleo ciertamente promocionado jurídicamente si se tiene en cuenta el epíteto. La solución sería retrotraer la mansión a San Román de Retorta, donde parece haber existido vestigios romanos de cierta consideración, pero tal ubicación estaría lejos de solucionar algunos de los problemas antes apuntados. Como puede observarse, y pese a una intensa investigación, tanto propia como ajena, los problemas que afectan a esta ruta son todavía numerosos y resultaría pretensioso tratar de solucionarlos en tan corto espacio.

EL RAMAL TRANS- MONTANO DE LA VÍA DE LA PLATA

CARMEN FERNÁNDEZ OCHOA
UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE MADRID

INTRODUCCIÓN

La presencia de Roma supuso el comienzo de una nueva etapa en la historia de Asturias, cuya importancia ha ido saliendo a la luz en las últimas décadas. El incremento de las investigaciones arqueológicas impulsadas tanto por el mantenimiento de proyectos de excavación consolidados (Proyecto Gijón de Excavaciones Arqueológicas, Proyecto de las cuencas del Navia-Eo...) como por el control arqueológico derivado de la aplicación de las leyes de protección de Patrimonio Histórico, han supuesto un notable avance en la obtención de nueva información sobre este período histórico.

La evidencia de los datos arqueológicos ha obligado a cambiar radicalmente el pesimista discurso histórico sobre la escasa romanización de Asturias y a formular los rasgos de la romanización regional en un contexto de normalización historiográfica (Fernández Ochoa y Morillo, 2002). El proceso romanizador de Asturias debe entenderse siempre a partir de la diversidad geográfica y de la adecuación temporal tal y como se percibe en el conjunto de *Hispania* (Bendala, 1987 y 2006; Keay, 1996). Hoy en día, no se puede sostener que la presencia romana haya supuesto para esta región un mero paréntesis entre dos «mitos-motores»: el glorioso pasado indígena, o sea, celta y la fundamental creación del reino asturiano (Fernández Ochoa y Morillo, 2007). Este planteamiento, presente aún en algunas obras generales, ha podido justificarse hasta la década de los ochenta por la escasez y sesgada interpretación de las fuentes escritas y, sobre todo, por la penuria de excavaciones en yacimientos asturianos pertenecientes, específicamente, a la época romana. Pero, en la actualidad, carece de sentido mantener una visión reduccionista de esta etapa histórica amparada en determinados intereses ideológicos e incluso sentimentales que todavía pretenden preservar la «pureza» de esta tierra y sus gentes frente a cualquier ingerencia o dominación ajena que pudiera afectar a las «esencias» del ser as-

tur. El «factor astur-romano» constituye, hoy en día, un fundamental elemento en la configuración del devenir histórico de esta región.

En el contexto, por lo tanto, de una visión renovada sobre la presencia romana en Asturias, las vías de comunicación adquieren, como es habitual en el mundo romano, el carácter de ejes principales de articulación del territorio, sirviendo, además, de elementos imprescindibles en los procesos de organización territorial y de vehículo para la difusión de los nuevos presupuestos socio-culturales.

Con la llegada de Roma a las tierras del noroeste, durante el reinado del emperador Augusto, se esbozaron los primeros trazados viarios que serán progresivamente estructurados en tiempos de la dinastía julio-claudia y plenamente consolidados a partir del gobierno de los emperadores flavios como ponen de relieve los datos epigráficos y las fuentes literarias (Roldán, 1975; Rabanal, 1988; Esteban, 1990; Naviero, 1991; Iglesias y Muñiz, 1992).

En la región asturiana, la única fuente textual que recoge el trazado de una vía romana es el Anónimo de Rávena (Ravennate), una fuente tardía datada en el siglo VII, que ofrece información viaria y geográfica de los últimos siglos del Imperio. Según este texto, existía una ruta desde *Asturica Augusta* (Astorga) hasta *Lucus Augusti* (Lugo) a través del territorio astur transmontano. J. M. González fue el primero que prestó atención a este camino (González, 1956), si bien J. Somoza ya había dado por supuesta la comunicación entre León y Gijón basándose en la misma fuente itineraria (Somoza, 1908, 278).

El Ravennate transmite, efectivamente, un eje viario sur-norte que desde *Asturica Augusta* se dirigía hacia la capital lucense a través de *Legio* y el territorio transmontano. Traspasada la Cordillera Cantábrica, el Ravennate sitúa las estaciones de *Memoriana* y *Luco Astorum*, asimilable esta última con la civitas de *Lucus Asturum* citada por Ptolomeo, que actuaría como centro nodal de las comunicaciones transmontanas y

que se localiza en las inmediaciones de Lugo de Llanera (Cid *et alii*, 1991; Fernández Ochoa, García Díaz y Zarzalejos, 2001). A partir de *Lucus Asturum*, esta misma ruta toma una dirección transversal y gira hacia el centro occidental de la región para adentrarse en los territorios mineros occidentales pasando por *Pascium*, *Amneni*, *Lugisonis* y *Ponte Albei*, mansiones aún no identificadas, hasta alcanzar los límites de la provincia de Lugo en la zona de Fonsagrada, camino de *Lucus Augusti* (Fernández Ochoa y Morillo, 2002a).

En cuanto a las fuentes epigráficas, disponemos de noticias sobre la existencia de algún miliario pero no se conserva ningún ejemplar. E. Tuñón reseña en 1852 el hallazgo de un miliario de Numeriano en Lugo de Llanera del que existe una copia en la Comisión Provincial de Monumentos (ERA n.º 63). También se alude al hallazgo de un posible miliario en Co-rao (Cangas de Onís) (ERA n.º 84).

Por lo que respecta a los testimonios arqueológicos, el conocimiento de la red viaria de Asturias en época romana todavía requiere una actualización basada en el progreso experimentado por los métodos prospectivos y fotográficos que permita obtener la máxima precisión en los trazados antiguos y su perduración a lo largo de los siglos. No obstante, el perfil del entramado viario que definimos inicialmente hace ya unos años (Fernández Ochoa, 1982 y 1995) puede mantenerse a grandes rasgos a la hora de señalar los principales caminos que Roma trazó o utilizó en nuestra región. Indicaremos, en cada caso, los avances de la investigación en las rutas que vamos a tratar en los apartados siguientes.

LOS PASOS A TRAVÉS DE LA CORDILLERA CANTÁBRICA

En distintos periodos de la historia de Asturias, la Cordillera Cantábrica ha actuado como una gran barrera, a menudo intransitable, que ha favorecido el aislamiento de la región e incluso la llegada retardada de algunos fenómenos culturales. Sin embargo, este parapeto natural ha servido también de acicate

en el esfuerzo secular por abrir el difícil tránsito entre Asturias y León (o Castilla, como solía escribir Jovellanos) y afianzar los vínculos entre las gentes que ocupaban ambos lados del gran macizo asturiano que se extiende a lo largo de 250 kilómetros desde Peña Labra hasta la sierra del Caurel.

Los testimonios arqueológicos y toponímicos de época romana refrendan el posible paso de la Cordillera Cantábrica por algunos de los puertos centrales (La Carisa, Pajares, La Cubilla, Vegarada, San Isidro) o centro-occidentales (Puerto Ventana, La Mesa, Somiedo, Leitariagos) que, finalmente, a través de diversos ramales, enlazaban con el ya citado *vicus viarius* de *Lucus Asturum* (Lugo de Llanera). Los pasos de la zona oriental (Pontón, Ventaniella, Tarna) han sido menos explorados aunque se considera posiblemente de época romana la llamada «Senda del Arce-diano» en Pontón y la ruta que ascendía desde Riaño a los puertos de Aliva y, siguiendo el cauce del río Duje, llegaba hasta Sotres para alcanzar, finalmente, las tierras de Cangas de Onís.

Los caminos que atravesaban la Cordillera Cantábrica en el sector astur, seguían el curso de los ríos buscando los pasos naturales¹⁰⁰ con la excepción de las vías de La Carisa y de La Mesa¹⁰¹, que transitan por las cumbres evitando las zonas de valle. Estas dos vías, a tenor de las investigaciones recientes, se perfilan como los dos trazados romanos más antiguos relacionados, al menos en el caso de La Carisa, con la primera presencia militar romana en Asturias.

El primer trayecto del ramal transmontano: el paso del sector central de la Cordillera Cantábrica

Según las fuentes itinerarias, una de las vías que partía de Astorga en dirección a León pasaba por *Balsata* (*Vallata* en el Itinerario de Antonino), girando hacia el norte en la *mansio* de *Interammum*, de difícil identificación en la actualidad¹⁰². Esta ruta que hemos denominado genéricamente «el ramal transmontano de la Ruta de la Plata»¹⁰³ ponía en comunicación las tie-

rras leonesas con la región central asturiana. Se ha documentado una vía que siguiendo la ribera izquierda del río Bernesga llegaba hasta los pasos centrales de la Cordillera Cantábrica (Rabanal, 1988). La identificación concreta de su trazado, al penetrar en Asturias, todavía no ha sido resuelta satisfactoriamente porque los testimonios arqueológicos plantean varias posibilidades que analizaremos a continuación.

La existencia de un camino romano que se adentraba en Asturias por el puerto de La Carisa no ofrece, actualmente, ninguna duda. Esta vía se conoce también como «camino real»¹⁰⁴ y se dirige al centro del territorio transmontano a través de las máximas elevaciones de la cordal entre los concejos de Lena y Aller para descender al valle en Carabanzo. En esta cordal y por encima de Parana, a una altura de 1.728 metros, se sitúa un yacimiento denominado «Castichu de la Carisa» o Monte Curriechu, catalogado y descrito en su día por J. M. González.

Según las referencias decimonónicas de Solís y Cabal, en dicho yacimiento se localizaron un casco romano y una punta de lanza. Además, conocemos vagas noticias sobre hallazgos de monedas de Augusto y Tiberio en ambas vertientes de la cordal. Aunque estos vestigios arqueológicos y toponímicos eran conocidos desde hace años (Fernández Ochoa, 1982, pp. 50-53 y 204), las recientes excavaciones de J. Camino, Y. Viniegra y R. Estrada (Camino *et alii*, 2005; Camino *et alii*, 2006) han permitido identificar el viejo castro del Monte Curriechu con un asentamiento de carácter militar asociado a la estrategia augustea de dominio de los territorios transmontanos, consistente en el avance sobre las máximas elevaciones de las cordales que penetran profundamente en el territorio enemigo, tal y como se ha puesto de relieve también en la vecina Cantabria (Peralta, 1999). En consecuencia, la vía de La Carisa tendría un carácter estratégico e inequívocamente militar. El campamento, instalado en sus inmediaciones, permitiría el paso de la cordillera a los ejércitos romanos durante el desarrollo del *Bellum Asturum* y, sin duda, en los años

inmediatos con el incremento de las acciones romanas encaminadas al control total del territorio.

En cuanto a las características de la vía de La Carisa, se trata de un camino de herradura de unos tres metros de ancho cuya conservación es muy desigual.

Algunas partes del trazado se encuentran enmascaradas por las alteraciones sufridas por esta travesía a lo largo de los siglos que, sin embargo, mantuvo su nombre fosilizado en una designación de gran resonancia histórica vinculada al legado augusteo Publio Carisio. Los investigadores que estudian el campamento romano han realizado una exploración de su posible trazado (Camino *et alii*, 2005, pp. 143-151) desde tierras leonesas, donde discurre a media ladera por la margen derecha del río de Camplongo para elevarse hasta alcanzar las crestas de la Cordillera y desembocar en Carabanzo, donde la ruta desciende al valle y en cuyas inmediaciones se une con los caminos procedentes de la zona de Pajares y del puerto de San Isidro en dirección a Ujo (Mieres)¹⁰⁰.

Pero la elección de La Carisa, uno de los pasos más difíciles de la cordillera astur que permanece gran parte del año nevado, induce a pensar que Roma hubo de planificar otros entradas más asequibles para acceder a esta parte central del territorio. En su día propusimos como posibilidad la existencia de un ramal descendente desde las cumbres de La Carisa al valle entre Navidiello y Parana. De este modo tratábamos de explicar la presencia de yacimientos y topónimos romanos situados en la ruta que transcurre en paralelo con La Carisa pero a una cota inferior y que, por Campomanes y Lena, también confluye en Ujo. Según otros autores (Camino *et alii*, 2005, p. 149), este camino del valle podría proceder bien del puerto de Pajares o del paso de la Cubilla, camino real secundario que sigue el valle del Huerna por la ladera occidental del cordal de Las Llanas y llega hasta Campomanes. La Cubilla y Pajares son, sin lugar a dudas, los pasos mejor situados en línea recta con respecto a los núcleos romanos de Astorga y León. Ambos fueron utilizados en el Medioevo

pero no disponemos de datos seguros sobre su utilización en época romana¹⁰¹. Cabe pensar, a modo de hipótesis, que la vía de La Carisa, una vez pacificado el territorio, cedería el protagonismo a la calzada que discurre por el valle del Pajares y del Lena (Camino, 2005, pág. 117). Se trata de una proposición no comprobada que las excavaciones en curso en el Monte Curriechu o futuras prospecciones de todo este sector entre la montaña y el valle, deberán esclarecer¹⁰².

El camino antiguo del valle entre el puente de los Fierros y Campomanes presenta dos posibles trayectos. El camino tradicional continuaba por La Frecha y Cornellana mientras que existe otro trazado que discurre a una cota más elevada entre Fresnedo y Herías en dirección a Campomanes y que se conoce también como «camín de peregrinos» (Pisa, 2000, pág. 322). Algunos autores consideran este ramal más antiguo que el de La Frecha y le atribuyen un posible origen romano, propuesta que debemos valorar teniendo en cuenta que también enlaza directamente con el camino que desciende de Parana. La travesía, que proveniente Herías llega a Campomanes, recibe el significativo nombre de «camino de los moros».

Desde Campomanes la ruta avanza en dirección a Vega del Ciego, en cuyas cercanías se conserva el topónimo Memorana, nombre que J. M. González asimiló a *Memoriana*, la primera estación viaria de la región transmontana citada por el Ravennate y que ha sido admitido mayoritariamente. Sin embargo, en este lugar no se tiene noticias de restos arqueológicos identificables con ninguna estación viaria aunque en sus entornos se encuentra la villa romana de Vega del Ciego, excavada por M. Jorge Aragoneses en 1951 y que se hallaba en funcionamiento a fines del siglo I d.C., aunque sus restos arquitectónicos monumentales (*triclínium* con mosaico, pasillo absidado, etc.) corresponden a la época tardía (Jorge Aragoneses, 1954). Desde Memorana la vía se dirige a Ujo.

En resumen, en el estado actual de la información, el ramal transmontano de la Ruta de la Plata proce-



© JETTU/RETAS, Comarca de Cultura del Principado de Asturias

Vista general del yacimiento romano del Monte Curriechu, Lena.



© F. Gil Sanjaume

Excavaciones en el Monte Curriechu, agosto de 2007.



© F. Gil Sanjaume

La vía de La Carisa desde el yacimiento del Homón de Faro. Las flechas señalan los restos del trazado antiguo en relación con la pista actual.



dente de *Asturica Augusta* ofrece tres posibilidades de circulación entre los pasos de la cordillera y el valle central del territorio: la vía de La Carisa que pasa por las cumbres de la cordal hasta Carabanzo y Ujo, el ramal que también penetra por La Carisa pero desciende al valle en Navidiello-Parana-Puente de los Fierros para tomar la dirección de Ujo y, finalmente, el itinerario que cruza la cordillera a un nivel inferior procedente de los puertos de Pajares o la Cubilla.

EL TRAYECTO POR EL VALLE CENTRAL ENTRE UJO Y LUCUS ASTURUM

Todos los caminos que descienden de las cumbres cantábricas, como ya se ha señalado, confluyen en Ujo y, a partir de este núcleo, el ramal transmontano de la Ruta de la Plata coincidía, en su trayectoria, con la principal ruta histórica que conduce a las inmediaciones de Oviedo para dirigirse después a la costa gijonesa¹⁰¹.

Los restos romanos de Ujo se circunscriben al área de la iglesia de Santa Eulalia y al entorno de la estación de RENFE donde, a comienzos del siglo pasado, se localizaron casualmente cuatro inscripciones con una clara vinculación militar, tres de las cuales se custodian en el

Museo Arqueológico de Asturias (ERA n.º 8, 9 y 22). Junto con estos relevantes testimonios epigráficos, se encontraron también restos de muros y materiales de construcción. Hasta Ujo llegaba también la ruta procedente del puerto de San Isidro, lo que permite suponer que en Ujo o sus cercanías se desarrolló una estación viaria de cierta entidad, posiblemente un pequeño *vicus viarius* en la confluencia de los principales caminos de acceso a la región central asturiana. El topónimo de origen romano se interpreta como la fijación y evolución de *ustium* = entrada/salida (Bobes, 1961, p. 35), aludiendo probablemente a su carácter de llave en las comunicaciones hacia la cuenca central de Asturias. Desgraciadamente nunca se ha practicado excavaciones en esta población.

Hasta llegar a la *civitas* de *Lucus Asturum*, el Ravenate no ofrece referencias sobre ninguna otra estación viaria. Desde Ujo la ruta seguía hasta Mieres del Camino, villa que recibe este apelativo desde antiguo. En Mieres se conoce un castro, el Castiello de Bustiello, donde se reconocieron restos de tegulas y monedas romanas, una de las cuales pertenecía de Tiberio según dio a conocer J. M. González (González, 1976, p. 128)¹⁰². Una breve referencia de principios de siglo menciona la aparición de restos romanos en el foso cuprífero de Ortiguera, en Mieres, entre los que destaca una lucerna bajoimperial (Morillo, 1999, pp. 25 y 153-154).

El trazado de la calzada entre Mieres y la depresión ovetense coincide en su mayor parte con la antigua carretera que pasaba el alto del Padrín y por la Corredoria, dejando a su izquierda la actual ciudad de Oviedo, se dirigía a Lugones. Las trazas de este recorrido constan en un plano expuesto en las vitrinas del Museo Provincial de Asturias elaborado por don Manuel Álvarez, un vecino de Mieres. Según el citado informe, desde el Padrín la vía describe una gran curva por el valle de San Frechoso, donde aún se conservaban restos de empedrado hace unos años y, por Sopeña, llega a Olloniego. Entre el Padrín y Olloniego la calzada recibe el nombre de «carri de los moros». El cruce del río Nalón en Olloniego se practicaba por un puente considerado tradicionalmente

como de origen romano pero sometido a numerosas restauraciones desde el Medievo y prácticamente reconstruido desde sus fundamentos en el siglo XVIII. Desde Olloniego a Oviedo, la ruta se denomina «antiguo camino de Castilla» (Fernández Ochoa, 1982, p. 51). El punto más estratégico de este recorrido lo constituye el Picu Llanza (San Martín de Pereda, Soto de Ribera), identificado por J. González como un castro en el que se hallaron en superficie materiales prerromanos, junto con monedas de época romana. Este importante yacimiento, que controla perfectamente el paso del camino antiguo, nunca ha sido objeto de excavaciones sistemáticas.

La ruta atravesaba Oviedo por San Lázaro, La Foncalada hasta la Corredoria¹⁰³. Cruzaba los ríos Nora y Noreña por los «puentes viejos» de Lugones y Los Blimales, respectivamente, para dirigirse a Lugo de Llanera pasando cerca de la villa romana de Monte Les Muries (Paredes, Lugones). Recientemente, a unos 400 metros al este de los restos anteriores, un control arqueológico de urgencia ha revelado la existencia de una necrópolis tardorromana de cierta envergadura, cuya cronología corresponde a los siglos IV y V (Requejo Pagés, 2000 y 2007).

A escasa distancia, la ruta alcanza la llanada de Lugo de Llanera. La identidad de dicho enclave con la *polis* ptolemaica de *Lucus Asturum* se acepta normalmente, así como su identificación con la *mansio* de *Lucus Astorum*, estación viaria recogida en el Ravenate. La referencia a distintos hallazgos romanos en las campos lucenses en torno a Lugo de Llanera ha sido un hecho reiterado en la historiografía asturiana desde el siglo XVIII como se ha detallado en numerosas ocasiones (Fernández Ochoa, 1982; Escortell, 1988). Pero la realización de excavaciones sistemáticas no se ha llevado a cabo hasta fechas muy recientes en la finca «La Catañera» donde se ubicaba la vieja iglesia de Santa María y donde se conservan, bajo un potente nivel de necrópolis de época medieval y moderna, los restos de una edificación romana fundada en época flavia (Cid *et alii*, 1991; Fernández Ochoa *et alii*, 2001). Tam-

bién se han localizado restos de unas posibles termas en la finca «La Castellana», lugar que aún se encuentra pendiente de una intervención sistemática (Fernández Ochoa *et alii*, 2001, p. 135).

Los testimonios romanos dispersos en el entorno de Lugo de Llanera deben interpretarse como pertenecientes a un *vicus viarius*, es decir, una aglomeración de tipo secundario compuesta por varias construcciones separadas o formando pequeños grupos con espacios intermedios sin ocupar, que conforman un centro agrupado pero internamente disperso, al estilo de los *vici* de configuración plurinuclear documentados en regiones septentrionales francesas y belgas que cuentan siempre con edificios termales. Son centros organizados en función de la vía que suele atravesarlos otorgándoles una determinada coherencia espacial.

Entre las funciones propias del carácter de centro regional que hubo de tener *Lucus Asturum*, se encuentran las artesanales, como pone de manifiesto el descubrimiento de una posible oficina epigráfica, avalada por la aparición de una lápida inacabada cuyo *titulus* no se llegó a grabar (Fernández Ochoa *et alii*, 2001, p. 109), así como el reciente descubrimiento de un complejo alfarero de época romana constituido por varios hornos destinados a la elaboración de materiales de construcción (Requejo, 2007).

Gracias a las excavaciones arqueológicas desarrolladas durante los últimos años, el *vicus viarius* de *Lucus Asturum* se va perfilando como piedra angular de las comunicaciones de la *Asturia Transmontana*. En este enclave, el ramal septentrional de la Ruta de la Plata que venimos definiendo, conecta con la principal vía transversal del territorio transmontano. Hacia el oeste, la ruta se dirige a *Lucus Augusti* atravesando los cotos auríferos del occidente astur tal y como aparece reflejado en el Ravenate. Hacia el oriente, atravesando el río Nora por el puente de Colloto, recientemente restaurado (Rodríguez Otero, 1994; Menéndez Granda, 1999), la ruta se dirige hacia la zona de Cangas de Onís. Este carácter de nudo de comunicaciones de Lu-

cus Asturum queda reforzado además por el hallazgo de una inscripción romana dedicada a los *Lares Viales* encontrada durante la primera campaña de excavaciones en los cimientos de un edificio relacionado con la destruida iglesia de Santa María (Cid *et alii*, 1991).

EL RAMAL TRANSMONTANO ENTRE LUCUS ASTURUM Y LA COSTA DE GIJÓN

Desde Lugo de Llanera, según confirman los restos arqueológicos y la toponimia de origen romano, la ruta continuaba en dirección norte hasta llegar al castro de Campa Torres y a la ciudad de Gijón. Este último tramo de la ruta, entre *Lucus Asturum* y la costa, es quizá uno de los mejor documentados debido al hallazgo de numerosos establecimientos romanos en las proximidades de la vía y, también, a los estudios prospectivos realizados en el marco del Proyecto «Arqueología e Historia de la Ruta de la Plata en el Concejo de Gijón» impulsado por el Ayuntamiento de Gijón en los últimos años (Fernández Ochoa *et alii*, 2004 y 2005).

El camino real que comunicaba León con Gijón a mediados del siglo XVIII entraba en el concejo de Gijón por La Rodriguera (Pisa, 2000, pp. 85-86), lugar donde el viario se dividía en tres rutas principales: el camino del Monte Curiel, el camino de La Carral y el camino de Veranes²⁰. De los tres itinerarios (Pisa, 2000, p. 72), podemos considerar el camino de Veranes como el más antiguo, amparando nuestra propuesta en diversos argumentos complementarios. El primero es de carácter histórico-arqueológico, puesto que es el único camino al que se asocian una serie de yacimientos ya desde época prehistórica, como son los restos de túmulos descritos en su día por Jovellanos, y sobre todo, por tratarse de una vía surcada de enclaves de época romana. El segundo argumento es de índole funcional y se refiere a las características físicas del trazado que discurre por las cordales, evitando los desniveles y optando, siempre que es posible, por la mayor rectitud. Finalmente, las fuentes de

TRAZADO GENERAL DEL RAMAL TRANSMONTANO DE LA RUTA DE LA PLATA EN EL CONCEJO DE GIJÓN



época moderna y medieval ofrecen numerosas referencias acerca de su antigüedad en comparación con las citas contenidas en los restantes viarios que conducen a Gijón a partir de la Baja Edad Media.

Desde La Rodriguera, la vía continúa por la ladera suroeste del Picu La Carrila, topónimo de claras referencias camineras, cortando la carretera local de Peñaferruz y, por la falda noreste de la Peña Verdiciu, desciende hacia el collado de La Teyera²¹. Aquí cruza la actual AS-II, la carretera de Castilla del siglo XVIII, y asciende con rumbo noroeste hacia el lugar de Picón. A la salida del caserío gira al norte y se dirige a la localidad de Veranes, faldeando por la ladera oriental del cordal homónimo buscando los sucesivos collados de la sierra.

Al oriente de la vía, a unos 300 metros a vuelo de pájaro de Veranes de Abajo, se sitúa el yacimiento romano-medieval de Veranes. La villa romana de Veranes se levanta sobre una suave ladera orientada al sur localizada a unos 800 metros de la vía romana. El asentamiento ocupa una posición privilegiada desde el punto de vista topográfico, protegido de los vientos del norte y dominando un espacio visual amplio. En 1997 se iniciaron, bajo nuestra dirección, las investigaciones arqueológicas en Veranes. Desde entonces se han rea-



Vista general de la villa romana de Veranes.



Torre medieval de Trubia (siglo XIV).

lizado nueve campañas arqueológicas que han permitido recuperar una gran parte de la *pars urbana* de la villa que ha sido recientemente musealizada²⁸.

En Veranes de Abajo inicia el descenso al lugar de Trubia describiendo un suave zigzag. En Trubia se conservan dos torres: la primera y más antigua, de época bajomedieval, es la denominada *Torrexón* o *Turroxón*; la segunda, conocida como de los Álvarez de las Asturias, fue levantada en los siglos XVI-XVII. Enfrente de esta última, y separadas por el camino, se encuentra la capilla de la Virgen de la O y que algunos autores remontan al siglo XV (Bonet, 1967, p. 47). Al oriente de Trubia, en dirección a Beloño, se localizan otros dos yacimientos arqueológicos: la necrópolis de lajas de la Cuesta de San Sebastián, a escasos 300 metros de la vía principal, y algo más alejada, a unos 450 metros en línea recta, la villa romana de Las Murias de Beloño, excavada en la década de 1950 (Jordá, 1957).

Desde Trubia, el camino se dirige a La Cruzada, intersección de caminos en la cual se separan de la ruta principal varios ramales secundarios. Uno de ellos conduce a Sotiello, donde se emplaza la abadía de San Juan de Cenero, erigida en el siglo XIII. Desde La Cruzada, otro itinerario continúa por el denominado «camino de Ballalante». En los primeros 300 metros, aproximadamente, limita al sureste con las antiguas tierras de labor de los Pedregales²⁹.

La instalación de las factorías de la antigua UNINSA, que acarrió la desaparición de los núcleos de población de Somonte y Fresno, y la construcción, después, de la autopista A-1, que seccionó la continuidad del camino, son las causas de que el camino esté destruido y desaparezca en Somonte, aproximadamente, a un kilómetro de La Cruzada.

A través de algunas referencias de época moderna, es posible reconstruir su trazado. El itinerario descendía haciendo un leve recodo, denominado el Revoltón, hacia la vega del río Pinzales. Por ésta, y tras dejar Somonte al oeste, se dirigía al lugar de Fresno, según manifiesta Marcos de Vierna en 1752. En la

vega de Somonte se documenta en 1453 el paso de un «camino antiguo». En Fresno, el camino cruzaba el río Pinzales por un puente documentado en el siglo XVI (Rendueles Llanos, 1867, p. 201), e incluido en el último tercio del siglo XVIII entre los construidos de piedra y «precisos para el tránsito de a pie, carros y caballerías» (Merinero y Barrientos, 1992, p. 135). A continuación ascendía hasta Lloreda desde donde se dirigía al «Coto de Anatahoyo» y a la ciudad de Gijón. En este tramo se debía situar la «carrera antigua» que se menciona con ocasión de la delimitación de los términos del coto de Natahollo y la parroquia de San Juan de Tremañes, realizada en 1436 (Sanz Fuentes, 1993, p. 582). El camino entraba en Gijón por el oeste tras cruzar el río Cuti o Natahoyo³⁰.

Efectivamente, el ramal transmontano de la Ruta de la Plata terminaba en la costa gijonesa pero el punto de llegada pensado en origen no creemos que fuera la ciudad de Gijón, como indica el viario de época moderna, sino el castro de la Campa Torres, posiblemente la antigua *Noega* de las fuentes a donde debía de llegar la primitiva ruta a través de Veriña, zona completamente alterada y destruida por las citadas instalaciones industriales de UNINSA. Consideramos el castro de la Campa Torres, la *statio* final de esta importante vía de penetración en las fases iniciales de la conquista. El lugar presenta un perfil muy adecuado para acoger temporalmente efectivos militares en los momentos inmediatamente posteriores a la penetración en el territorio (Fernández Ochoa, 2007)³¹. Este hecho nos sugiere claramente un término *ante quem* para el tendido de la vía, ya que sabemos que la ciudad romana de Gijón, asentada en Cimadevilla, es una fundación de la época flavia. En un momento impreciso, sin duda en relación directa con el traslado del centro de gravedad desde la Campa Torres hacia Gijón a finales del siglo I, se debió de crear un nuevo ramal de la vía que, desde Tremañes y Lloreda, se dirigiría directamente hacia Cimadevilla, tal y como hemos señalado anteriormente.



© Dpto. Museo F. P. C. y B. A. Gijón

Vista aérea del castro de Campa Torres (Gijón).

EL RAMAL TRANSMONTANO DE LA VÍA DE LA PLATA

Por otra parte, si los materiales arqueológicos avallan la antigüedad y relevancia inicial del viejo castro astur de Campa Torres, estudios de toponimia, cartografía y topografía del área occidental de la bahía de Gijón (Fernández Ochoa, *et alii*, 2003) sugieren su relación con el puerto primitivo. En efecto, la ensenada del Musel y el Muselín, una de las zonas mejor resguardada y con el mayor calado de la rada de Gijón, constituyen el espacio costero más adecuado para instalar un puerto con capacidad para fondear naves de mayor porte, como eran los barcos comerciales romanos. Frente a la ensenada que conforman el Muselín y el Musel, se localiza un camino antiguo que ponía en relación el Muselín/Musel con el asentamiento romano de Jove que actuaba como nudo de comunicaciones entre esta importante zona portuaria y la Campa Torres. La denominación de «La Cruz de Jove» que ostenta esta parroquia podría interpretarse como una evocación del carácter de cruce de caminos que tuvo este lugar. En la toponimia del entorno, se denomina «camino de la Campa» al que comunicaba el Muselín y Arnao con la Campa Torres y «camino viejo del Musel» al que bordeaba las estribaciones de este castro hasta la zona de Les Cabañas. En la cartografía anterior a las obras del Musel, todos estos caminos confluyen en un trazado principal que se dirige a Jove. Por otra parte, las comunicaciones entre Jove y Cimadevilla estaban aseguradas por medio de una vía que atravesaba el actual barrio de La Calzada. Según consta en la documentación municipal (A. M. G., Expediente del año 1880)²², existió también otro camino, llamado «camino de la costa», que iba desde Jove a la punta de la Coruña y el Natahoyo, y desde aquí enlazaría con Cimadevilla.

En cuanto a las características físicas, el trazado de la vía más antigua entre Lugo de Llanera y Gijón, como ya se ha señalado, opta por las zonas elevadas buscando los collados, sin grandes desniveles, como es el caso de las últimas estribaciones de La Rodri-guera o del cordal de Veranes, y rehúye las zonas de

valle y vega. Únicamente desciende y cruza el río Pinzales en Fresno, obligado por la topografía del terreno, para ascender de nuevo hacia la rasa costera en Lloreda. Es decir, soslaya los problemas que plantea el paso de la prolífica red hidrográfica cantábrica, y las dificultades consiguientes (inundaciones, construcción de puentes, etc.). De aquí derivan otras dos notas distintivas: la escasez de construcciones asociadas al vial (puentes, empedrados, alcantarillas, etc.), y el gusto por el trazado rectilíneo, que únicamente se ve alterado por suaves zigzagueos como por ejemplo en los descensos a Trubia y al río Pinzales (Fernández Ochoa *et alii*, 2005).

Esta adaptación al relieve es la causante de que en planta describa un arco, desde su entrada en el concejo de Gijón por La Rodri-guera, que se abre hacia el oeste, para cerrarse desde Veranes de Abajo a medida que avanza en dirección a la costa. De los 11 kilómetros de longitud, desde su entrada en el concejo hasta el puente de Fresno, 1,6 corresponden a tramos desaparecidos, y un kilómetro escaso a segmentos que conservan su morfología caminera antigua. El resto del vial ha sido suplantado por carreteras locales y pistas terreras aptas para el tránsito de vehículos. Las características que presentan los escasos segmentos con traza caminera, es la de un camino de piso terrero, en el cual los empedrados, si los hubo, no se conservan. La caja observable, que oscila entre 1,5 y 3 metros de ancho, está excavada cuando se trata de terrenos en ladera, presentando, en estos casos, un talud lateral.

A MODO DE REFLEXIÓN FINAL

No hace falta insistir en la importancia de la Ruta de la Plata como el principal trazado viario del occidente hispano, un camino originado en época prerromana y consolidado tras la penetración de Roma en Hispania y al que los estudiosos del conocido *Itinerario de Antonino* le han adjudicado el nombre de «vía XXIV» aunque popularmente se la conoce como «Vía de la Plata» (Roldán, 1972).



Termas romanas de Campo Valdés (Cimadevilla, Gijón).

Desde las inmediaciones de Astorga y León, esta ruta se prolongaba, tomando un rumbo norte, en dirección a las cumbres de la Cordillera Cantábrica hasta alcanzar la costa a través de los valles de la región central asturiana. Este trazado que hemos denominado «ramal transmontano de la Ruta de la Plata» se convierte en el fundamental eje que articula del poblamiento del sector central del territorio a lo largo de su historia.

El estado actual de la investigación no nos permite establecer con total seguridad la cronología del primer tramo viario de la ruta que penetraba desde León por el río Bernesga hacia las cumbres centrales de la Transmontana en tiempos romanos. No obstante, parece claro que la calzada romana más antigua se corresponde con la vía de La Carisa, ya que tenemos constancia fehaciente de su utilización (o creación) desde los primeros momentos de la presencia de los ejércitos romanos en Asturias. Los trazados provenientes del puerto de Pajares o de la Cubilla se consolidarían más tardíamente, siempre dentro de un marco cronológico comprendido entre el final del reinado de Augusto y el último tercio del primer siglo de la Era²⁰.

El tránsito concreto de esta vía desde Ujo hasta Lugo de Llanera presenta grandes dificultades de tal modo que únicamente podemos avalar su uso a través de los testimonios que nos deparan los numerosos yacimientos romanos ubicados en sus proximidades junto con la certeza de que fue la ruta aprovechada

desde los momentos más antiguos del Medievo. Desgraciadamente, los datos sobre la caminería antigua de la zona son fragmentarios ya que el camino sufrió numerosas alteraciones. Si embargo, esta constante actividad nos permite certificar el sentido y la importancia del trayecto a la vez que nos impide definir con precisión los elementos arqueológicos distintivos de su atribución concreta al período romano, salvo en los tramos señalados líneas arriba.

El recorrido final, entre Llanera y Gijón, también presenta dificultades interpretativas, pero creemos que el estudio conjunto de las fuentes textuales y las prospecciones y excavaciones practicadas en el concejo gijonés, garantizan la elección de un trazado concreto y el refrendo de su antigüedad ya desde tiempos prerromanos.

Cabe recordar, por último, que este ramal transmontano aseguraba la relación entre la costa y el interior del territorio astur, siendo la salida natural al mar desde la capital conventual. La ciudad romana de Gijón se convirtió, a partir de época flavia, en la nueva estación final de la Ruta de la Plata y en el punto de interconexión de dicha vía con la ruta marítima del Cantábrico, especialmente activada a partir de época julio-claudia²¹. Los restos constructivos exhumados, así como su registro arqueológico material, avalan el carácter de puerto comercial de Gijón que centralizaba los intercambios marítimo-terrestres en la región durante el período romano (Fernández Ochoa, 2003; Fernández Ochoa y Morillo, 2002; Fernández Ochoa *et alii*, 2003).

NOTAS

²⁰ Hemos sugerido la identificación de Passivir con el establecimiento romano de las Murias de Doriga (Salas) en el valle del Narcea recientemente descubierta (Fernández Ochoa y Morillo, 2002, 391). Sobre este yacimiento, R. Estrada propone su clasificación como *mutatio* (Estrada, 2007, 326), cuestión todavía pendiente de resolución en función de las excavaciones en curso. En todo caso, su ubicación en el área pélica, a poco más de una jornada de distancia de *Lucus Asturum*, aboga por esta identificación. (Camino, 2005, 119).

²¹ A título de ejemplo, desde *Lancir* (Villaseviego) ascendía una vía secundaria hasta Vegas del Ciriado donde se bifurcaba la ruta. Un camino tomaba la dirección de Boñar y por el valle del Narra llegaba hasta el puerto de San Isidro. En la vertiente asturiana seguía aproximadamente el cauce del río San Isidro, afluente del Aller, hasta Collarzo. El otro camino transcurría paralelo al río Curueño por La Vecilla hasta el puerto de Vegarada donde pasaba a Asturias siguiendo el cauce del río Aller. Ambos confluyen en Collarzo y desde aquí avanzaban hasta Cabañquinta y Ujo. En el puerto de Letariegos confluyen dos caminos procedentes de la provincia leonesa. Uno partía del Bierzo y, por el cauce del río Sil, ascendía desde Villablino hasta el citado puerto. El otro venía de la ribera del Órbigo y, por Las Omañas, llegaba también a la zona de Villablino. Desde Letariegos, la vía seguía el cauce del río Naviego por Bimeda, Pesticilla y Límés hasta Cangas del Narcea y Tineo (Fernández Ochoa, 1982 y 1995; Rabanal, 1998).

²² Una de las vías mejor documentadas es la que recorriendo las cuencas del Órbigo y el Liana llegaba a Asturias por el puerto de la Mesa. El camino penetraba por las brañas de Salencia y, por Piedra Jueves y Dolía, desembocaba en el concejo de Grado y con un ramal se prolongaba hasta la costa (García Díaz, 1989). Excavaciones recientes, aún no publicadas, en la zona conocida como «El Mamo», confirman la romanidad del camino.

²³ Uno de los problemas principales que plantea las conexiones viarias entre la zona leonesa y el territorio transmontano es la identificación de la *manus Interamnia* y su relación espacial con el campamento legionario de León, así como el silencio de la fuente itineraria respecto a dicho campamento, que debía encontrarse en sus cercanías y controlando directamente la principal vía de acceso hacia el interior de la cordillera. Las anomalías del trazado viario en el entorno de la capital leonesa son por ahora insolubles (Fernández Ochoa y Morillo, 1999, p. 93).

²⁴ Empleemos el término «ruta» con un uso genérico que marca una dirección o sentido reservando la palabra «vía» para hacer referencia al trazado concreto de un camino o a sus características físicas.

²⁵ Hemos recogido esta denominación en la encuesta realizada in situ. T. Pisa afirma que no ha encontrado datos que permitan considerar esta vía como Camino Real (Pisa, 2000, 56).

²⁶ En la actualidad, el trayecto de La Carisa es una importante ruta de senderismo de unos 42 kilómetros de recorrido. Partes del trazado antiguo se han fosilizado a un lado u otro de la actual pista terrena. Una aproximación a diversos aspectos históricos y naturales de la vía ha sido publicada por la Vocada de Senderismo de la Federación Asturiana de Montaña en el año 2003.

²⁷ El puerto de La Cubilla también se conoce como «camino francés» y se mantuvo en funcionamiento a lo largo de los años como una alternativa para acceder a Asturias. Su conexión con la ruta principal de León a Asturias se realizaba en Villameva del Camino (Pisa, 2000, pp. 329-330). Además de las obras clásicas sobre las peregrinaciones a Compostela, véase: J. I. RUIZ DE LA PEÑA (coord.), *Las peregrinaciones a Santiago de Compostela y San Salvador de Oviedo en la Edad Media*, Oviedo, 1993. Para los detalles concretos del tramo transitable entre Pajares y Ujo: *El camino de Santiago por Asturias. Topografía 1. Ruta del Interior*. Consejo de Cultura, Oviedo, 1993. En general, es imprescindible la consulta de la obra de T. Pisa donde se recogen los caminos principales y secundarios de la zona (Pisa, 2000, pp. 323-330).

²⁸ La cronología de partida del campamento se sitúa en los años 26-22 a.C. pero aún desconocemos si este enclave se mantuvo ocupado en fechas posteriores a las guerras, una vez finalizada la conquista y pacificación del territorio, lo que avalaría el uso de esta vía bien de forma continua o intermitente.

²⁹ Vid. la descripción del «Camino Real de Castilla» en Pisa, 2000, págs. 297-334. Para los datos arqueológicos seguimos nuestras publicaciones anteriores (Fernández Ochoa, 1982 y Fernández Ochoa y Morillo, 2002).

³⁰ El Castiello de Bustiellu, también denominado de Lladru, se localiza en una altura destacada sobre el valle del Caudal, en su orilla derecha, y prácticamente encima de la población de Mieres. Su emplazamiento aprovecha un cerro cónico en forma de espón de unos 336 metros de elevación absoluta. El enclave cuenta con un gran dominio visual de la cuenca media del Caudal, particularmente de la vega de Mieres, que constituye su zona de expansión natural. Sobre las afecciones sufridas por este castro en la actualidad, véase: Fanjul y Menéndez Bueyes, 2004, pp. 67-68.

³¹ El recuerdo de la ruta se mantiene en la denominación del barrio ovetense de La Carisa.

³² En la descripción seguimos, con algún matiz, nuestras publicaciones de 2004 y 2005. El estudio documental y prospectivo de la vía fue realizado por J. A. Rem en el marco de un convenio firmado entre el Ayuntamiento de Gijón y la Universidad de Oviedo en octubre del año 2000 (Fernández Ochoa *et alii*, 2004 y 2005).

³³ El cerro donde se emplaza la fortificación medieval del Pico Alba (Peñalduerza) (Gutiérrez González, 2003) sobresale en el paisaje y es visible hasta el collado de La Teyera, no superando los 1.500 metros de distancia en línea recta.

³⁴ Durante esta última década hemos publicado aspectos parciales de la investigación que incluyen el balance historiográfico, el desarrollo metodológico de las excavaciones y los resultados preliminares de la excavación arqueológica. Véase FERNÁNDEZ OCHOA, GIL SENDINO *et alii*, 1998; FERNÁNDEZ OCHOA y GIL SENDINO, 1999; FERNÁNDEZ OCHOA, GIL SENDINO *et alii*, 2003; FERNÁNDEZ OCHOA, GIL SENDINO y OREJAS, 2004; FERNÁNDEZ OCHOA y GIL SENDINO, 2007, 2007a y 2007b.

³⁵ Este segmento del vial podría identificarse con el documentado en 1453: «Item más un pedregal que lleva San Ferrandis de Trubia, sobre el hero del camino» (Martínez Vega, 1991, p. 401).

³⁶ Así lo atestigua la ilustración de «La villa de Xivón» realizada en 1635 dentro del proyecto de fortificación del cerro de Santa Catalina del capitán Fernando de Valdés, en la cual el «Camino y entrada que viene de Oviedo» se emplazaba al oeste del río Cuti sobre el que se representa un puente. A principios del siglo XVII se documenta el camino y puente de Natabuyo (Rendués Llanos, 1867, 279).

³⁷ El castro de Campa Torres es el asentamiento donde se atestigua un horizonte romano más antiguo y completo con ejemplares de terra sigillata itálica fechada en el período tardosugusteo. El establecimiento de los romanos en este castro gijonés supuso una total modificación de la estructura del asentamiento prerromano que inicia una nueva etapa adaptándose a las necesidades de los recién llegados. La llamada interior de La Campa será ahora la nueva zona de ocupación dotada de casas de planta angular, aljibes y una ordenación espacial con un cierto regusto militar, que probablemente aflorará con mayor evidencia cuando esta zona del castro se excave más ampliamente.

³⁸ VARELA AENLLE (2003). *Aproximación al estudio topográfico de las parroquias de Jove/Ximo, Puygo/Puio, Fresno, San Andrés de los Yacoves, y Serín (Gijón/Xivón)*, informe inédito.

³⁹ Evidentemente, la utilización de uno u otro camino no es excluyente. Como hemos dicho anteriormente (Vid. nota 9), esta propuesta se encuentra sujeta al avance de las investigaciones arqueológicas en la zona.

⁴⁰ La ruta cantábrica constituye otro importante eje vertebral del territorio de la Asturia Transmontana. Hace algunos años nos ocupamos de este tema ampliamente (Fernández Ochoa y Morillo, 1994; 1994; 1995). La existencia de una vía terrestre que corría en paralelo a la costa astur, la denominada «Vía de Agrippa», plantea graves problemas de aceptación, tanto por las dificultades orográficas que supondría su trazado, como por la carencia de documentación arqueológica (Fernández Ochoa y Morillo, 1994, pp. 182-188). Algunos autores han querido reconocer esta vía en una ruta citada en el *Ravennate*, la vía Augusta *Itinerario-Ostium* (207, 10-308, 17), que bordearía el litoral atlántico y cantábrico hasta Osaroz (Irún) en el límite con la Aquitania. Esta ruta recoge una serie de estaciones, cuyo carácter viario no está claro ya que el hilo conductor, más que una vía propiamente dicha, parece ser la línea costera, donde se ubicaban una serie de enclaves costeros o próximos a la costa. Los investigadores suelen situar en el litoral astur las estaciones de *Castro Mauraia*, *Arragis*, *Sarmon* y *Márolas*, que no se pueden identificar sobre el terreno con ningún asentamiento concreto (Fernández Ochoa y Morillo, 2002).



CRISOL

Arcilla.
Prerromana.
0,21 x 0,37 x 0,6 cm.

PARQUE ARQUEOLÓGICO-NATURAL
DE LA CAMPA TORRES, GIJÓN

Recipiente destinado a la fundición de metales de forma ovalada y base plana, con pico para verter el metal. Constituye un elemento representativo de la actividad minera en los momentos previos a la romanización.



LINGOTE

Metal, bronce.
Prerromano.
0,36 x 0,8 x 0,2 cm.

PARQUE ARQUEOLÓGICO-NATURAL
DE LA CAMPA TORRES, GIJÓN

Muestra de la actividad metalúrgica es este lingote de bronce, de pequeñas dimensiones. Fue hallado en las excavaciones del castro de la Campa Torres, y al parecer se hallaba ya amortizado y destinado a ser refundido junto a otros dos de características similares.



MOLDE DE FUNDICIÓN

Piedra arenisca.
Prerromano.
30 x 21 x 24 cm.

PARQUE ARQUEOLÓGICO-NATURAL
DE LA CAMPA TORRES, GIJÓN

Las excavaciones realizadas en la Campa Torres han proporcionado restos de actividades metalúrgicas relacionadas con la fabricación de adornos. Este hallazgo corresponde al fragmento de un molde de fundición realizado sobre piedra arenisca.