

ALBERTO ANSOLA FERNÁNDEZ

Grupo de Geografía Histórica del Paisaje

Departamento de Geografía, Urbanismo y O. T. Universidad de Cantabria

Casi mil kilómetros de historia: una experiencia de investigación en geografía histórica de los caminos del occidente de Cantabria

RESUMEN

Lo que aquí se presenta es una especie de crónica de cómo se fraguó, realizó y presentó un proyecto de investigación acerca de los caminos históricos de la comarca de Liébana, Tresviso y Peñarrubia, en la montaña occidental de Cantabria. Además de describir las diferentes etapas por las que pasó el trabajo, su mayor interés radica quizá en la disección y valoración que se hace del método de trabajo empleado y de los no pocos problemas científicos y técnicos a los que hubo de enfrentarse, tanto en el gabinete como en el campo, y tanto en el análisis de la documentación consultada como en las prospecciones arqueológicas de los distintos caminos estudiados. Una experiencia que bien pudiera ser de interés para futuros trabajos en el ámbito de la caminería histórica y, en general, de la geografía histórica del paisaje.

RÉSUMÉ

Presque mille kilomètres d'histoire: une expérience de recherche de géographie historique sur les chemins de la Cantabria occidentale (Espagne).- On présente ici une sorte de chronique de la genèse, réalisation et présentation finale d'un projet de recherche sur les chemins historiques de Liébana, Tresviso et Peñarrubia, à la montagne occidentale de Cantabria. On décrit la séquence du travail, bien sûr; mais peut-être son intérêt scientifique majeur se trouve à l'analyse et valoration de la méthode de recherche même, avec ses problèmes autant dans le bureau que dans le champ, autant avec la documentation qu'avec les travaux de prospection et relevé. Une démarche que pourrait être d'in-

térêt pour recherches futures sur pareil champ d'étude et, en général, pour la géographie historique du paysage.

ABSTRACT

Nearly Thousand Kilometres of History: An Experience of Research in Historical Geography of the Roads at Western Cantabria (Spain).- What here is presented is a kind of chronicle of how was generated, materialized and presented one research work about the historical roads in the area of Liébana, Tresviso and Peñarrubia, in the Cantabrian west mountain. In addition to describe the different stages of the work, its greatest interest is probably the analysis of the work method used, and the set of scientific and technical problems encountered, both in the study and in the field, both in the analysis of the documentation and in the archaeological explorations of the studied roads. This information can be interesting for future works into the studies of historical roads and, in general, of the historical geography of landscape.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Caminos históricos, geografía histórica del paisaje, Liébana, Tresviso, Peñarrubia, Cantabria.

Historical roads, historical geography of landscape, Liébana, Tresviso, Peñarrubia, Cantabria (Spain).

Chemins historiques, géographie historique du paysage, Liébana, Tresviso, Peñarrubia, Cantabria (Espagne).

En el mes de septiembre del año 2007, la Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, a través del Centro de Investigación del Medio Ambiente

(CIMA), y la Universidad de Cantabria firmaban un convenio para la realización de un proyecto de investigación bajo el título de Inventario y Catalogación de los

Caminos Históricos de Liébana, Tresviso y Peñarrubia. Según se especificaba, el estudio debería estar concluido antes del mes de junio del año 2010, con cinco entregas secuenciadas a lo largo de dicho período: un desarrollo metodológico del proyecto (octubre de 2007), un informe documental acerca de la historia caminera del área (diciembre del mismo año), un avance de resultados correspondiente a los caminos históricos de los municipios de Peñarrubia, Tresviso y Cillorigo de Liébana (diciembre de 2008); otro avance de resultados, en esta ocasión concerniente a los municipios de Camaleño y Vega de Liébana (diciembre de 2009); y, por último, el resultado final y conjunto de toda la investigación.

El equipo de trabajo¹ disponía ya de cierta experiencia en la consideración de los caminos y las redes viarias como elementos cruciales de análisis en el marco de sus pesquisas geohistóricas del paisaje. Sobre todo, aunque no sólo (Ansola Fernández, 2006), había venido estudiando la evolución histórica de los caminos en el colindante valle de Lamasón, en donde se había experimentado un método de trabajo caracterizado principalmente por la mirada de gran escala y por la combinación de fuentes documentales de detalle y fuentes arqueológicas, cuyos primeros resultados se concretaron en el estudio monográfico del principal camino supralocal del valle (Ansola Fernández y Sierra Álvarez, 2006). Posteriormente, y al tiempo que, a una escala menor, se reconstruía la compleja historia caminera del valle del Besaya, crucial en la historia de la articulación de conjunto de la región, y de ésta con Castilla (Ansola Fernández y Sierra Álvarez, 2007), el equipo habría de prolongar la pesquisa en el valle de Lamasón, ampliando el trabajo a toda la red viaria del mismo y adoptando un método de análisis regresivo que trataba de reconstruir la historia de esa red y de sus caminos partiendo de los actuales (Ansola Fernández, 2008).

Con esa experiencia, el equipo debía afrontar ahora un estudio de caminería histórica en el marco de las difíciles características de la comarca lebaniega, con una extensión total de unos 626,6 km², un relieve muy abrupto y elevado (que oscila entre el centenar de metros en sus zonas más bajas y los más de dos mil en las más altas) y una secuencia documental particularmente dilatada. Todo ello, unido a la cortedad del plazo men-

cionado, planteaba la conveniencia de llevar a cabo una delimitación de lo que por «caminos históricos» podía ser considerado (y razonablemente abordado) en este caso, a medio camino entre la gran escala de los trabajos sobre Lamasón y la media de la aproximación ya mencionada al valle del Besaya. Así, se optó por considerar como «caminos» las vías construidas o acondicionadas para desempeñar una o varias de las siguientes funciones: trajinera, es decir, para dar salida supralocal a los productos lebaniegos y entrada a los de otras comarcas; vecinal, para poner en relación intracomarcal a los distintos núcleos de población y para articular los principales accesos a sus terrazgos; ganadera, para subir y bajar estacionalmente al ganado hacia los principales puertos de altura; y, finalmente, minera, para conducir las producciones de esa actividad desde los numerosos puntos de extracción comarcales hasta los de tratamiento y exportación. Por su parte, el calificativo de «históricos» se reservó para todos aquellos caminos anteriores (o muy poco posteriores) al inicio del siglo xx; es decir, los caminos que estuviesen o hubiesen estado en funcionamiento con anterioridad a la generalización de las carreteras y de las pistas, la cual se produjo sobre todo a lo largo del Novecientos para acoger la creciente circulación de vehículos motorizados de diverso tipo. En consecuencia, esta acotación suponía, al menos en principio, dejar fuera del campo de observación a las muy numerosas y densas redes viarias de simple acceso a los espacios productivos más cercanos a los núcleos, como las que conducían a tierras de labor, praderías, cabañas, molinos o montes; a los pasos de personas o ganado de más largo recorrido, pero carentes de una mínima obra caminera de acondicionamiento (y, por ello, limitadas a la condición de trochas, sendas o meros pasos de pisada intermitentes y cambiantes) y, obviamente, a las carreteras y pistas cuyo trazado no coincidiese con algún camino anterior a su apertura.

Una vez hecha esa tan concisa como necesaria acotación, el método de trabajo planteado fue una adaptación del ya experimentado por el equipo de investigación en otros ámbitos espaciales de más fácil cobertura. En lo fundamental, y dado que también así lo requería el proyecto para poder identificar la categoría de caminos históricos, aquel método se basó en el recurso combinado a fuentes documentales, de archivo y bibliográficas, y a fuentes monumentales o arqueológicas (y, en general, a trabajo de campo), tanto en materia de observación de restos físicos como de drenaje de información oral. Los pasos dados en ese sentido y las potencialidades y problemas de ambos tipos de fuentes es lo que aquí se sintetiza.

¹ Alberto Ansola Fernández (director), Manuel Corbera Millán (subdirector), Gerardo Cueto Alonso y José Sierra Álvarez, miembros todos del Grupo de Investigación en Geografía Histórica del Paisaje de la Universidad de Cantabria, del que también forman parte los profesores Raquel González Pellejero y Manuel Frochoso Sánchez.

I. LA DOCUMENTACIÓN Y SUS PROBLEMAS

Con motivo de cumplimentar la entrega específica sobre documentación prevista para finales del primer año del proyecto, se realizó un vaciado bastante completo de las fuentes documentales más cercanas (por proximidad espacial de los archivos o por encontrarse publicadas), así como de la mayor parte de la bibliografía. La consulta de documentación archivística y bibliográfica no cesó, sin embargo, a lo largo de toda la investigación, lo que hizo que el informe documental inicial fuese ampliándose con no pocas incorporaciones nuevas, de gran interés casi siempre. Al final, el conjunto de la documentación recabada resultó ser muy heterogéneo y amplio desde el punto de vista temporal. Antes quizá de entrar en detalles al respecto, deba destacarse la de los cartularios de los monasterios de Santa María de Piasca y de Santo Toribio, para época medieval; la de las ordenanzas concejiles y de los archivos locales (Archivo Histórico Municipal de Potes), regionales (Sección Provincia de Liébana del Archivo Histórico Regional de Cantabria) o nacionales (Archivo de la Real Chancillería de Valladolid), para la Edad Moderna; y la del diccionario de Madoz, de la cartografía ochocentista y novecentista o de la literatura de viajes, montañera y minera para época posterior. Bien es verdad que otras fuentes también importantes, ya empleadas en otros casos, hubieron de quedarse fuera de consideración, y entre ellas cabe hacer mención ante todo a los protocolos notariales, cuyo enorme volumen en el ámbito de estudio obligó a prescindir de ellos, pese a que el equipo investigador era y es muy consciente de la grande y rica información que a buen seguro habrían aportado acerca de los itinerarios y las características de los caminos, tanto supralocales cuanto locales.

Al margen de que, con toda probabilidad, existiesen vías de tránsito con mayor o menor intervención en época megalítica (de la cual se conservan en la comarca varias agrupaciones tumulares, estructuras que en otros ámbitos han sido muy estrechamente asociadas con lo viario por algunos autores) y en época romana (como parecen demostrar unas pocas piezas originarias de ese período halladas en distintos puntos de Liébana), se puede decir que la historia caminera en la comarca no comienza hasta la Edad Media. Es en ese período histórico cuando la documentación, tanto del monasterio de Piasca como, sobre todo, del de Santo Toribio de Liébana, aporta ya menciones concretas a caminos. En ese sentido, la recopilación de la colección diplomática de Piasca incluye varios documentos de donaciones, ventas o permutas de tierras realizadas en el tramo bajo del valle de Valdeprado

y a lo largo de la Alta Edad Media, período de apogeo de ese monasterio, en los cuales aparecen menciones a caminos como límites de las tierras, indicándose en ocasiones el lugar al que se dirigían dichas vías. Y mucho más voluminosa y extensa, cronológica y espacialmente (en este caso se abarca también el tramo bajo de Valdeprado y, además del entorno de la villa de Potes, la casi totalidad de los valles de Cereceda, Valdebaró y Cillorigo), es la documentación del monasterio de Santo Toribio, pues tanto su cartulario para la Alta Edad Media como, en mayor medida, su colección diplomática y sus apeos para la Baja y primeros años posmedievales proporcionan una abundante información sobre caminos que pasan por determinados lugares y que se dirigen hacia otros, estableciendo incluso distintas tipologías de vías entre las que no faltan, en aparente progresión jerárquica, las denominaciones de «sendero», «camino», «camino de concejo», «camino del carro» o «camino real»².

Ahora bien, sin ocultar la inapreciable ventaja que para un investigador supone disponer de una fuente tan rica y antigua, hay igualmente que decir que no se trata en absoluto de una información fácil de concretar sobre el terreno. La gran escala que imponen las tierras objeto de la documentación obliga (siempre y cuando se quiera ir más allá de la muy importante constatación de que entre dos lugares existía un determinado camino en cierto momento) a trabajar en el campo también a esa escala para intentar identificar toda una serie de microtopónimos que, dada su antigüedad, en muchos casos es probable que se hayan perdido, corrompido o desplazado. En otras palabras, si, como entra en los objetivos de la investigación, es deseable acercarse lo más posible al itinerario concreto por donde discurría el camino, la correcta lectura en ese sentido de la fuente obliga a trabajar a una escala inabarcable precisamente en el extenso marco espacial del estudio. Así, por ejemplo, en el apeo de Santo Toribio del año 1515 se menciona que la iglesia parroquial de Tanarrio era la de «Safagund» y que ésta estaba lejos del núcleo, así como que existía un «camino que va para dicha yglesia» que, según varios documentos, lindaba por arriba con una serna en «Safagund», con una tierra en «La Llosa», con un prado en «Rioseco» y con una tierra en «Los Vallejos», al tiempo que, por abajo, lo hacía con una tierra en «Rio de la Iglesia», con otra en «La Haza» y con otra más en «La Llosa»; pero tam-

² La recopilación de Santa María de Piasca aparece en Montenegro Valentín (1991). Por su parte, las de Santo Toribio de Liébana se encuentran, respectivamente, en Sánchez Belda (1948), Álvarez Llopis, Blanco Campos y García de Cortázar (1994), y Vassallo, Graça y Carzolio de Rossi (2001).

bién se alude a una tierra en «So la Iglesia de Safagund» que lindaba por arriba con el «camino del conçejo» y con el «camino del carro», a otra tierra en «Los Vallejos de Safagund» que lindaba por arriba con el «camino del carro» o a unas encinas en el «Arçinal de Safagund» que lindaban por arriba con el «camino del conçejo» y también con el «camino del carro», además de que el mismo u otro «camino del carro» aparecía como límite de una tierra y un prado en «La Postilla» y «El Angra», de un prado en «El Vallejo» o el «Sierro de Arrio», lo mismo que hacía ése u otro «camino del conçejo» respecto de «La Ercina de la Huerta» o del «Solar», este último lugar lindando también, a su vez, con el «camino conçejal del carro», en unos casos, y con «el camino que sale del era para so la fuente», por un lado, y con el «camino que va para Safagund», por otro (Vassallo, Graça y Carzolio de Rossi, 2001, pp. 52-71). Pues bien, de toda esa abrumadora información parece deducirse que el camino de la iglesia, el del conçejo y el del carro eran en determinados lugares el mismo, pero no queda del todo claro si existían otros posibles caminos del carro o del conçejo y, sobre todo, cuáles eran sus itinerarios concretos, al menos sin conseguir identificar en el campo los topónimos citados, tarea desde luego muy sugerente dentro de la geografía histórica del paisaje, aunque por desgracia imposible de abordar aquí, y menos aún de generalizar a toda la fuente y a todo el ámbito de estudio.

Ya para la Edad Moderna, sobre todo para su fase más tardía, el número de fuentes aumenta considerablemente, a pesar de la ausencia ya comentada de los protocolos notariales y de la escasa información caminera del Catastro de Ensenada³. Una de las más fructíferas es sin duda la sección de Provincia de Liébana del Archivo Histórico Regional de Cantabria. En ella aparecen, desde los años finales del siglo XVI, numerosas alusiones a la apertura, arreglo o gestión de caminos, tanto de orden local como supralocal. Dentro de este segundo orden, cabe destacar los distintos expedientes relativos a los desperfectos y los arreglos que, a lo largo de los siglos XVII y XVIII, protagonizaron los puentes de Tama y de Castro, ambos sobre el río Deva, pues aportan mucha información, no sólo sobre las características técnicas de dichos puentes, sino también sobre los tráficos que soportaban y, en función de la evidente proyección supralocal de los mismos, sobre

distintas posibilidades de salida desde el centro de Liébana hacia la costa cantábrica. Pero si hay un documento excepcional a esa escala y en esa sección, éste es indudablemente el que alude, con motivo de evitar la entrada en la provincia lebaniega de la peste que afectaba a las comarcas circundantes en el año 1596, a la colocación de guardas en todos los pasos supralocales para controlar el tráfico de personas; pasos que aparecen bien definidos y que permiten así establecer una suerte de imagen fija de las principales arterias de entrada y salida de la comarca⁴.

Para ese mismo período, el Archivo Histórico Municipal de Potes también aporta información acerca de los caminos de servicio de la villa. Particularmente interesantes son los documentos de apeo y amojonamiento de cañadas, como los efectuados en el año 1665 en el entorno de Potes, que entre otros aspectos de índole agraria establecen las anchuras, las funciones y los lugares de paso de esas vías, si bien en muchos casos, y a falta de un estudio toponímico de detalle, parecen referirse a simples caminos agrarios de paso de ganado y de acceso a viñas y tierras de labor de difícil inclusión en el estudio⁵. Pero entre los apeos y amojonamientos de cañadas destacan los dedicados a la que daba acceso al puerto de Potes, llamado de Trulledes (en el macizo oriental de los Picos de Europa), pues los numerosos litigios a propósito de esos pastos entre la villa y los antiguos concejos de Santibáñez y Argüébanes, por un lado, y los de Cillorigo, por otro, generaron no pocos documentos con abundante, y también bastante reiterativa, información toponímica y caminera de al menos el entorno de dicho puerto.

Otra fuente coetánea y de innegable valor la representan las inevitables ordenanzas concejiles, de las cuales se dispone de una amplia recopilación comarcal publicada. Cierto es que, en muchas de esas ordenanzas, los artículos con información caminera no pasan de hacer una referencia general, y sin identificaciones individualizadas, a prácticas y arreglos de caminos y puentes del conjunto del conçejo. Aun así, hay algunas excepciones que van más allá y hacen mención en su articulado a caminos concretos, incluida en algunos casos su función y tipo, así como los lugares por donde discurrían. Un ejemplo en este sentido pueden ser las ordenanzas de los concejos de Mogrovejo y Tanarrio del año 1739, en donde, en el marco de artículos de carácter agrario, pueden aparecer menciones, entre otras muchas, al «camino carretero de

³ Por lo general, las respuestas generales no pasan de dar algunos datos de la existencia de tabernas para pasajeros, de puentes o de relaciones comerciales con otras comarcas vecinas (Maza Solano, 1965). Por lo demás, la consideración de las respuestas particulares, al igual que la ya mencionada de los protocolos notariales, resultaba inabordable aquí.

⁴ La importancia del documento certificó su inclusión parcial en Baró Pazos (2000). El original se encuentra en el Archivo Histórico Regional de Cantabria, Provincia de Liébana, leg. 1, exp. 1.

⁵ El ejemplo referido, en Archivo Histórico de Potes, 1.2.1. K- 85.

la Calvera», al «sendero de la Canal Mayor» o al «camino del Sorro de la Fuente arriba, hasta la horcada de Pera Luenga, al collado de Micalayo y toda la sierra abajo, hasta llama de los Cotillos y al coterín del Calar, y al vado de Herrilla, y al camino de Solahelgueras» (Pérez Bustamante y Baró Pazos, 1988, pp. 199-231). Ni que decir tiene que, en tales casos, la información es muy rica y siempre bienvenida; pero no es menos cierto que resulta difícil de interpretar, pues mientras algunos de esos caminos fueron fácilmente identificados, otros, sólo en apariencia secundarios y con una funcionalidad agraria de corto recorrido, precisaban, para su correcta localización y valoración, de una ampliación de escala y de un minucioso estudio microtoponímico que rara vez se pudo llevar a cabo.

Problemas similares, por lo demás, a los que presentan los pleitos del Archivo de la Real Chancillería de Valladolid. Entre la copiosa información que acumulan esos pleitos de términos, nunca faltan las alusiones a los caminos, en gran parte porque eran líneas de referencia y, sobre todo, porque por ellos se desplazaban los peritos que participaban en las vistas de ojos, lo que en ocasiones hacían constar con descripciones de las vías y sus elementos más destacados, así como con abundantes referencias toponímicas que jalonaban sus trazados. Claro que, además de concentrarse la mayoría de ellos en el siglo XVIII, esos pleitos no abarcan toda la comarca. Entre los consultados, cabe destacar los que hacen referencia al camino de Sierras Albas (entre Vendejo y Caloca), a la Cotería Leres (entre Valdeprado y Piedrasluengas), al puerto de Sozana (entre Cosgaya y Vejo), al valle de Sobra (entre Tresviso y Peñamellera), a Valdeaniezo, a Valderrodés y, muy especialmente, al valle de Cillorigo. Este último valle acumula, en efecto, el mayor volumen de documentos de este tipo, sobre todo enmarcados en los límites entre Bedoya y Lebeña con Peñarrubia y Lamasón. Ámbito éste por el que cruzaban los principales caminos supralocales con dirección a la costa, que nunca se dejan de mencionar, y en donde incluso los conflictos podían remontarse a la Edad Media, como demuestra que uno de esos documentos sobre litigios entre el valle de Lamasón y el de Bedoya se acompañase de copia de una sentencia del año 1488 en la que tampoco se dejaban de hacer alusiones camineras, en concreto al camino «que ba de la Benta de los Lodos a Taruey»⁶. Se trata, por tanto, de una fuente ineludible, no sólo para el estu-

dio de límites y de espacios ganaderos, sino también de caminos, aunque, de nuevo aquí, y para una mayor precisión, la abundancia de microtoponimia asociada exige no sólo de escalas de análisis más grandes, sino también de lecturas muy finas, pues, dado el carácter litigioso del documento y la participación en él de peritos y testigos de ambas partes, muchas de las informaciones, por diferencias toponímicas entre valles o por voluntad propia de los participantes, bordean la contradicción y no resultan en absoluto unívocas a la hora de la interpretación.

Menos difícil se hace la cuestión cuando, también en el Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, se conservan algunos de los mapas y croquis que acompañaban a estos pleitos. Su número es desde luego reducido, y su calidad por lo general bastante grosera o esquemática, pero tampoco en ellos faltan los caminos en tanto que elementos necesarios para la comprensión de la imagen, como ocurre en la pintura asociada al pleito entre Pendes y Cabañes del año 1780, en donde se representa toda la red viaria existente entre estos dos núcleos, incluida la denominación o destino de cada uno de sus ramales⁷. Ciertamente, se trata de un tipo de representaciones que, por su cometido y escala, como ocurre con alguna otra rareza de fechas similares⁸, resulta mucho más útil que los más formales intentos cartográficos de Tomás López, pues en su mapa del Partido del Bastón de Laredo, del año 1774, tan sólo dibuja cuatro caminos para toda Liébana, y, al menos uno de ellos, con más que dudoso trazado⁹.

Será en el siglo XIX cuando la cartografía alcance mejores resultados, coincidiendo también con una bastante mayor dispersión de las fuentes documentales. Un siglo que va a estar marcado por dos acontecimientos de gran trascendencia, tanto para la estructura viaria de la comarca como para la vida social y económica lebaniega. Se trata de la apertura de una carretera a lo largo del desfiladero de La Hermida, que ocupó buena parte de la primera mitad del siglo y sus años centrales, por un lado, y la puesta en explotación, en la segunda mitad de esa centuria, de los yacimientos mineros de los Picos de Europa, por otro.

Acerca de la carretera de La Hermida, se sabe que ya en el año 1804 se firmó una contrata para la apertura del camino con objeto de conducir maderas, operación

⁷ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Óleos 5.

⁸ Nos referimos a dos pormenorizados croquis del concejo de San Sebastián dibujados en el año 1786 y que se encuentran en el Archivo Histórico Nacional, Consejos, Mapas, planos y dibujos, núms. 388 y 389.

⁹ *Mapa que comprende el Partido del Bastón de Laredo*, año 1774.

⁶ Archivo de la Real Chancillería de Valladolid, Pleitos Civiles, Alonso Rodríguez (Olv.), c. 1.313, exp. 1.

de la que poco más se conoce, pues no se ha conseguido encontrar nada más que la portada del documento impreso, la cual se encuentra en el Archivo General de Marina Don Álvaro Bazán, en El Viso¹⁰. Poco después, entre los años 1806 y 1807, y al parecer en parte sobre una senda preexistente, se realizaron obras a lo largo de casi tres leguas, aunque no se conoce muy bien en qué tramo concreto del desfiladero se ejecutaron (Lamadrid y Manrique, 1836, pp. 79-80). Como tampoco se sabe hasta dónde llegaron los nuevos intentos de hacer paso carretero por el desfiladero efectuados en los años treinta, e incluso los de los años cuarenta a cargo de la Sociedad de Amigos del País de Liébana, que recompuso lo ya hecho y construyó un trozo más y varios puentes (*Memoria*, 1841, p. 6).

La cartografía disponible para esa primera mitad del siglo tampoco es del todo concluyente al respecto. Mientras en un estupendo plano acuarelado del valle de Peñarubia realizado en los años veinte, además de trazarse varios caminos de ese valle, se dibuja con claridad otro que por el mismo desfiladero unía La Hermida con Lebeña (Fig. 1), en el mucho menos vistoso mapa de toda la provincia de Liébana levantado en torno al año 1830 se da cuenta de al menos los principales caminos supralocales de la comarca, faltando precisamente la carretera del desfiladero¹¹. Y tampoco otro mapa de al parecer en torno al año 1830 (y que, desde luego, tiene que ver con alguno de los proyectos de la carretera) contribuye, dada su confusa lectura y poca concreción, a arrojar más luz sobre el asunto¹².

En cualquier caso, las dos fuentes fundamentales para los años centrales del Ochocientos, la documental del diccionario de Pascual Madoz y la cartográfica de Francisco Coello, constatan que las obras de la carretera del desfiladero se encontraban bastante avanzadas. Por supuesto, la información aportada por ambas fuentes no se queda ahí. El diccionario de Madoz (1984), además

de las habituales alusiones al estado de los caminos y a los tráficos principales en las voces de los núcleos, amplía bastante la información en la del partido judicial de la comarca (Potes) para al menos los caminos de orden supralocal, incluyendo también datos históricos relativos a las ventas-hospitales que la Cofradía de las Letanías de Pernía tuvo en los principales pasos desde Liébana hacia el sur, en concreto en los puertos de Aruz, Sierras Albas y Cantalaguarda. Por su parte, el mapa de Coello, del año 1861, traza los principales caminos supralocales y algunos de rango más local, entre los cuales diferencia los de herradura y los carreteros, aunque muchas veces sus trazados aparecen tan confusos y empastados que resultan verdaderamente difíciles de discernir¹³. Aun así, es bastante más útil que la cartografía militar posterior, la cual apenas aporta nada sustancial¹⁴.

En definitiva, en los inicios de la segunda mitad del siglo XIX se concluye la carretera de La Hermida y, sin solución de continuidad, hace acto de presencia el otro gran acontecimiento de la centuria, el inicio de las explotaciones mineras. Una actividad que se centró básicamente en los Picos de Europa, donde llegó a construir, bien sobre caminos ganaderos anteriores o bien de nuevo cuño, dos extensas redes de caminos de saca del mineral, una en el macizo oriental y otra en el central. De la construcción, gestión y uso de esos caminos mineros se da cumplida cuenta en distintas fuentes impresas, las principales de las cuales son la *Revista Minera*, la *Estadística Minera de España* o las actas de la junta general de la sociedad minera más importante en la zona, La Providencia, aunque del caso concreto de un camino de saca de maderas para alimentar hornos de calcinación, el de La Corta, también nos informen fuentes de archivo, en concreto de la sección de Montes del Archivo del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación. Asimismo, hubo de resultar de gran utilidad la documentación aportada en dos importantes obras de investigación sobre la minería de los Picos de Europa (Gutiérrez Claverol y Luque Cabal, 2000, y Gutiérrez Sebares, 2007).

Y, coincidiendo con la aparición del excursionismo de montaña, la carretera de La Hermida y los caminos

¹⁰ La información que esa portada suministra coincide con su referencia bibliográfica, que es la siguiente: *Contrata celebrada por la Real Hacienda para el asiento de la abertura de camino, y conduccion de 80.000 codos cúbicos de madera de construccion de roble de los montes de la Provincia de Liébana [...] rematado en D. Manuel Avella Fuertes. Año 1804*. Imp. de D. Lorenzo José Riesgo Montero de Espinosa, Ferrol.

¹¹ *Plano de la Provincia de Liébana*, realizado cerca del año 1830 y ubicado en el Centro Geográfico del Ejército, Cartoteca, Provincia de Santander, Mapas Parciales, núm. 36.

¹² Dicho mapa se encuentra en la Cartoteca del Centro Geográfico del Ejército, Mapas de Castilla la Vieja y León, núm. 34, institución que es la que le atribuye la fecha cercana al año 1830, y su título es el de *Diseño que manifiesta la dirección de el río Deva desde la Villa de Potes Capital de la Provincia de Liébana hasta el Océano, y desde Potes hasta entrar en Termino de Palencia*.

¹³ *Atlas de España y sus posesiones de Ultramar. Provincia de Santander*, año 1861.

¹⁴ Es el caso del *Mapa itinerario del distrito militar de Burgos*, Depósito de la Guerra, Madrid, 1882 (Biblioteca Nacional, Cartoteca, CM/M 7 v.), así como también el de la documentación contenida en el *Itinerario descriptivo militar de España formado y publicado por el Depósito de Guerra, con los datos recogidos sobre el campo, por el Cuerpo de Estado Mayor del Ejército*, tomos II (Castilla la Nueva y Burgos) y VI (Castilla la Vieja), Imp. y Est. de M. Rivadeneyra, Madrid, 1866, pp. 291-292 y 139-144, respectivamente.

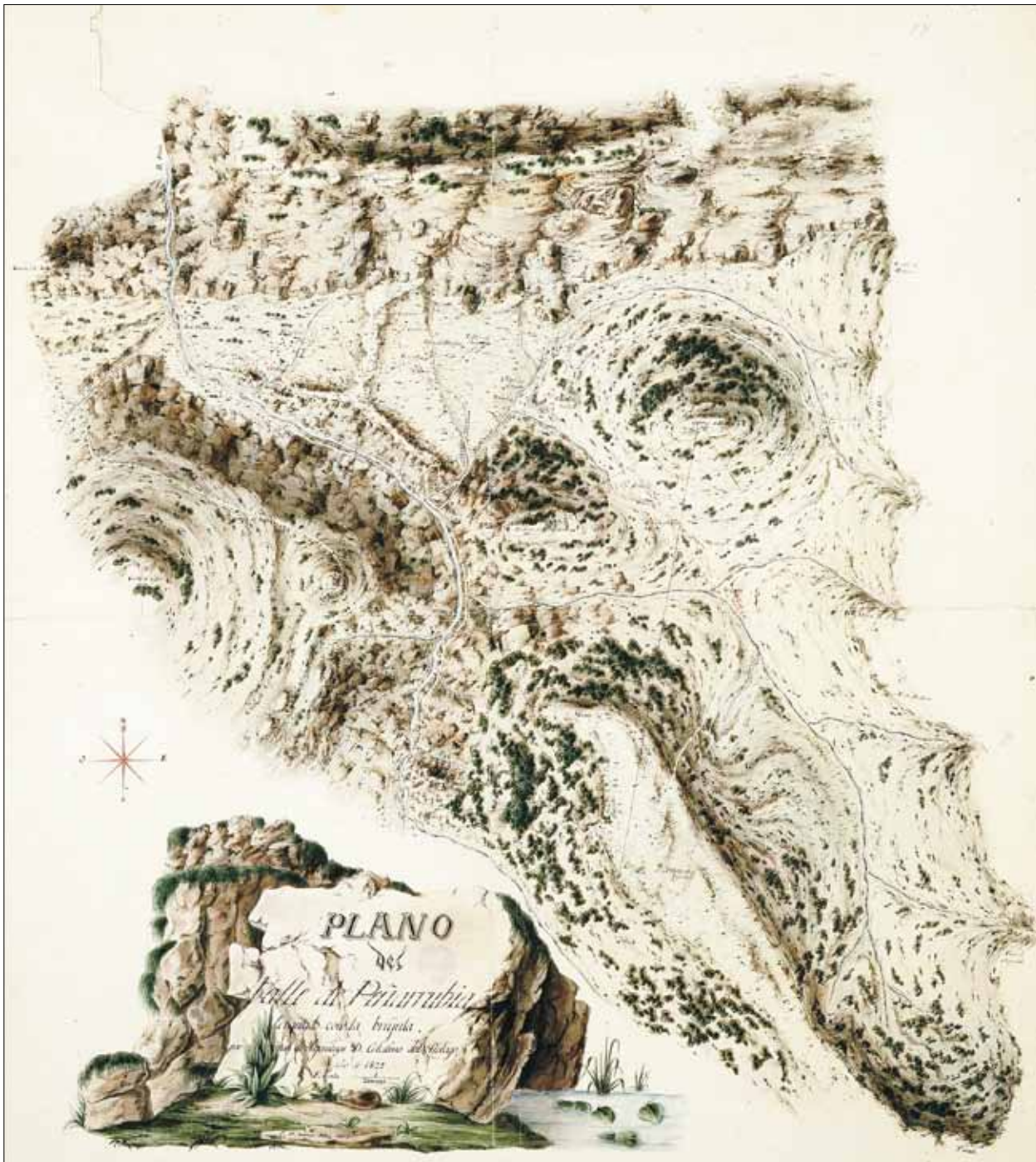


FIG. 1. Plano del Valle de Peñarrubia levantado con la brújula, por el capitán de ingenieros D. Celestino del Piélago, 1822 (escala original 1:20.000, de la reproducción 1:60.000). Biblioteca Nacional, Cartoteca, M. XLIII. 88.

mineros, dados sus espectaculares recorridos, fueron las vías más frecuentadas, admiradas y descritas, tanto por los agentes locales que promocionaron entonces el tu-

rismo en la comarca como por los visitantes que se acercaron a Liébana en el último tercio del siglo XIX y los primeros años del XX. Por lo que respecta a los primeros,

cabe destacar la obra del erudito local Ildefonso Llorente (1882), así como la minuciosa guía geográfica dedicada a Liébana y los Picos de Europa ya en los años iniciales del Novecientos (*Liébana*, 1913). En cuanto a los segundos, no faltan los relatos de viajes con ciertos apuntes camineros realizados por literatos nacionales (Amós de Escalante, Pérez Galdós, Pérez Nieva o Joaquín Dicenta) y por curiosos extranjeros (Ross y Stonehewer, Hans Gadow o Edgar Wigram) (López García, 2000); las descripciones de expediciones de carácter científico, entre las que sobresalen las del geólogo Gustav Schulze, y, sobre todo, las mucho más cuantiosas e interesantes en materia caminera del conde de Saint-Saud (Saint-Saud, 1985, y Villa Otero, 2006); o las recomendaciones con alusiones viarias de las primeras guías para montañeros, como la pormenorizada de Pidal y Zabala (1918) para el conjunto de los Picos de Europa y, en menor medida, por más tardía y escueta, la de Boada (1935) para el macizo central (acompañada, eso sí, de un excepcional mapa).

Para esos años finales del siglo XIX y primeros del XX, como dejaron constancia las descripciones de eruditos, literatos, excursionistas, científicos o montañeros, las carreteras, dejando aparte la primeriza y excepcional del desfiladero, comienzan a entremezclarse con los caminos viejos y a amenazar su otrora papel dominante. En ese sentido, y sabedor el equipo de que, en los proyectos de esas nuevas vías, podía aparecer información sobre las que iban a verse sustituidas por ellas, se hizo una cata en el Archivo General de la Administración, de donde se extrajeron algunos planos de los trazados proyectados para las carreteras nacionales, en los que se representaban también caminos viejos y algunos topónimos. Especialmente fructíferos fueron los planos de la carretera entre Ojedo y Piedrasluengas, por el valle de Valdeprado, pues permitieron conocer con detalle el recorrido exacto que llevaba el camino anterior a la carretera desde Potes y Ojedo hasta Pesaguero, así como los diferentes ramales que colgaban de él, también representados, al menos parcialmente, en su inicio¹⁵.

Con la generalización de las carreteras modernas, ya en el siglo XX, se abrió el declive de los caminos anteriores, su transformación en caminos «viejos» y, en consecuencia, el final en cierta medida de su historia. Sin embargo, y dado que las carreteras locales tardaron en muchos casos en finalizarse, y dado también que la aper-

tura de pistas para el tráfico de vehículos motorizados también se dilató en el tiempo, se optó por considerar como la última serie de las grandes fuentes documentales aquí usadas a las tres hojas de las primeras ediciones del Mapa Topográfico Nacional a escala 1:50.000 que cubren la comarca (la hoja 82, «Tudanca», del año 1931; la hoja 81, «Potes», de 1941; y la hoja 56, «Carreña-Cabrales», de 1943). En todas ellas, por supuesto, aparecen ya representadas carreteras; pero sus fechas de publicación (que suponen que en gran parte se basaron en los trabajos preparatorios efectuados en torno al año 1928) hacen que aún aparezcan recogidos muchos caminos preexistentes (representados según las categorías de caminos carreteros y de sendas) presumiblemente no muy alterados todavía por su transformación en pistas, al parecer intensificada en la década de 1940. Cada una de las hojas es, pues, todo un registro cartográfico de caminos viejos, aunque, como el trabajo de campo hubo de demostrar, y como se verá más adelante, la fuente no está exenta de problemas. Claro que no se trata de los mismos problemas de la fotografía aérea realizada en el año 1953 para los trabajos del catastro de 1957, que en materia caminera, como también se verá más adelante, se complican de tal manera que finalmente se optó por desechar ese valiosísimo material en tanto que fuente gráfica de documentación, siendo utilizado sólo parcialmente debido a su laboriosa interpretación, y más bien como instrumento de prospección para el trabajo de campo.

II. LUCES Y SOMBRAS DEL TRABAJO DE CAMPO

Tras el primer gran vaciado de la documentación, el equipo procedió a comenzar el trabajo de campo. Las labores de prospección de los caminos históricos sobre el terreno se iniciaron en el valle de Peñarrubia, municipio que fue tomado como una especie de laboratorio sobre el que experimentar el método de trabajo considerado. Una vez comprobada allí la validez del método, y tras alguna pequeña modificación de poca importancia, dicho procedimiento se aplicó a todo el territorio de estudio a lo largo de tres campañas sucesivas.

La secuencia de trabajo en cuestión se organizaba en cinco fases esenciales: la primera, de gabinete, para elaborar un listado provisional de esperables caminos históricos; la segunda, de campo, para realizar una prospección oral al respecto de esas vías; la tercera, de nuevo de gabinete, para establecer un segundo repertorio de caminos y preparar las salidas de reconocimiento; la cuarta, la más extensa y decisiva, de nuevo de campo, para extraer

¹⁵ Proyecto para la terminación de la sección de carretera de tercer orden de Palencia a Tinamayor comprendida entre Valdeprado y Potes. Memoria descriptiva. 11 de noviembre de 1866. Archivo General de la Administración, (04) 005.000 24/2663.

toda la información arqueológica sobre los caminos; y la quinta y última, de vuelta al gabinete, para elaborar esa información, tanto a través de informes individualizados de cada vía como de la representación cartográfica de todas las consideradas.

El primer paso, por lo tanto, consistió en realizar un registro inicial de posibles caminos históricos. Para ello se recurrió a las primeras ediciones del Mapa Topográfico Nacional. De ahí, por consiguiente, se extrajeron todos los caminos y sendas representados, con indicaciones de sus trazados y de la toponimia más cercana. Asimismo, a ese primer listado se le añadieron también las informaciones sobre caminos y sobre topónimos asociados a los mismos que se iban obteniendo a través de la documentación consultada.

Con ese registro, se procedió a hacer una primera salida de campo para, como se acaba de apuntar, realizar una prospección oral acerca de esos caminos o de otros susceptibles de ser considerados históricos con arreglo a los criterios de la investigación. Procuró hacerse dicha prospección de la manera más pormenorizada y sistematizada que fue posible dentro de la disponibilidad de tiempo, recabando información entre algunas de las personas de mayor edad de los principales núcleos de población de la comarca. El procedimiento consistió en acercarse a los diferentes núcleos sobre los que se pensase trabajar en ese momento y preguntar a esas personas (elegidas la mayoría de las veces obligadamente al azar) por los caminos que estuvieron en uso con anterioridad a la generalización de pistas y carreteras, así como por la función y las características que hubiesen tenido, los nombres de los lugares más reseñables que jalonaban sus itinerarios y el estado actual en el que se podían encontrar. Y todo ello, por supuesto, sin desaprovechar la ocasión de hacer indagaciones sobre los caminos y la toponimia del registro de partida, que hizo las veces de guión o, si se prefiere, de cuestionario.

De vuelta al gabinete, se ordenó la información oral recabada y se entrecruzó con la que se tenía del primer listado. De ahí resultó un segundo registro con mucha más información, toponímica sobre todo, y desde luego más fiable, puesto que, mientras algunos de los caminos iniciales se desechaban por no cumplir los criterios mínimos para ser considerados dentro del trabajo (generalmente por falta de obra o por tener una función exclusivamente agraria y de corto recorrido), otros que no fueron cartografiados en su momento eran añadidos a tenor de su pervivencia en la memoria colectiva de los pueblos. Y ese segundo registro es el que se tomó de referencia para preparar las salidas al campo. Cada uno de los caminos

en él incluidos era estudiado hasta el más mínimo detalle a través de la ortofotografía del año 2001 del Gobierno de Cantabria (luego de iniciada la investigación también se dispuso de la ortofoto de un vuelo del año 2007), intentando identificar su itinerario y apreciar huellas de otros posibles trazados o de elementos asociados. Incluso, para algunos casos muy concretos y para todo el valle de Valdeprado, se recurrió también al siempre complicado trabajo de analizar el ya mencionado vuelo del año 1953. Y de esa fotointerpretación, con la ayuda de la cartografía de la primera mitad del siglo xx (escala 1:50.000) y la actual del Instituto Geográfico Nacional (escalas 1:50.000 y 1:25.000), resultaron los planes de trabajo para cada día de salida, incluyendo los caminos a realizar (en forma de circuitos siempre que ello fue posible), el sentido en que se debían describir (dando preferencia al sentido desde el centro de la comarca hacia sus confines y desde las zonas más bajas hacia las más altas), la toponimia que había que localizar y la identificación de los tramos o lugares que podían tener mayor enjundia o mayores problemas.

Al campo se salió, pues, con la relación de caminos (y la información asociada a ellos) previstos para cada día, y con las ortofotos y la cartografía correspondientes al ámbito de que se tratase. Una vez en el lugar previsto (y además de no renunciar, sino más bien todo lo contrario, a una nueva prospección oral relativa sobre todo a la ubicación concreta de algunos topónimos), se recorrieron los caminos con gran detenimiento y siguiendo un protocolo de observación preestablecido. Implicaba éste realizar tres operaciones conjuntas mientras se iba reconociendo el camino. Una de ellas consistió en trazar sobre la ortofoto el itinerario y, además de la localización de posibles topónimos, el tipo de vía actual (diferenciando entre morfología de carretera, de pista y de camino viejo) y su funcionalidad, distinguiendo entre vías funcionales, abandonadas con uso (es decir, usadas ocasionalmente pero sin ser ya merecedoras de arreglos), abandonadas sin uso (es decir, disfuncionales pero con traza perceptible) y perdidas (es decir, totalmente obliteradas e irreconocibles). Una segunda operación consistió en ir describiendo en un cuaderno de notas las características físicas del camino, con especial atención a su perfil longitudinal, la obra de su caja o sección transversal, la anchura y características de su firme, los pasos de los cursos de agua mediante vados o puentes y las edificaciones y elementos asociados, como ventas, ermitas, hitos o simples ruinas sin identificar. Y la última de las operaciones consistió en la toma de fotografías, sin ningún reparo respecto de su número, de todos los aspectos que se iban describiendo, a fin de poder dispo-

ner de un amplio registro gráfico de todo ello, sobre el que trabajar con posterioridad.

De vuelta al gabinete, se trataba de elaborar la información recabada. Cada camino de los recorridos (y hay que decir que algunos de los previstos fueron desechados sobre el terreno) fue de nuevo trazado sobre ortofoto, bien en papel o bien mediante programas informáticos de dibujo, y objeto de un informe-borrador en el que se incluía su identificación, su descripción y un anejo fotográfico con una selección de las imágenes más interesantes. A lo largo de esta fase fueron saliendo a la luz aspectos dudosos o no bien resueltos, motivados por la rápida toma de decisiones sobre el terreno que exigía la forma de trabajar o por simples lapsus del equipo, lo que en ocasiones hubo de obligar a volver al campo y rehacer total o parcialmente el trabajo. Una vez resueltos esos asuntos que iban quedando pendientes, se archivaron los borradores hasta su entrega parcial o final, momento en el que, además de tomarse las últimas decisiones acerca de la inclusión o no de algunos de ellos, se procedió a la elaboración cartográfica de los mismos y a la reenumeración y revisión de los informes, añadiéndoles entonces también el apartado de documentación.

A grandes rasgos, éste fue el método de trabajo seguido. Un método que, a juicio del equipo, era el que mejor se adaptaba tanto a las necesidades del estudio como a las posibilidades de los investigadores. Aun así, el propio desarrollo del proyecto ha ido dejando constancia de todo un repertorio de problemas que, directa o indirectamente, han afectado y afectan al trabajo, y que es preciso tener en cuenta aquí. Se trata básicamente de problemas de dos tipos: unos, asociados a las principales herramientas utilizadas en distintas fases del estudio, como las primeras ediciones del Mapa Topográfico Nacional, los testimonios orales o la fotografía aérea; otros, relacionados más bien con las propias características de los caminos, elementos lineales tan difíciles de integrar en tipologías concretas por su continuada alteración a lo largo del tiempo como fáciles de volverse opacos al investigador ya sea por refacción, por abandono o por pérdida y desaparición.

Unos problemas a los que no escapan, en efecto, las primeras ediciones del Mapa Topográfico Nacional, como ya más arriba se apuntaba. Así, la tipología viaria que diferencia entre sendas y caminos carreteros no parece muy fiable, puesto que, según las informaciones orales y las observaciones de campo, si la mayor parte de las vías representadas como sendas a lo sumo llegaban a ser simples pasos de pisada intermitentes y cambiantes, algunos de los caminos carreteros nunca alcanzaron



Fig. 2. Camino entre Tudes y Lubayo tal como fué trazado en la primera edición del MTN (hoja 81, 1941). Reproducción a su escala original 1:50.000.

esa categoría al menos en su totalidad, presentando no pocos de ellos tramos senderiles que no parece que hubiesen acogido ningún tipo de obra. Además, en esta documentación no son infrecuentes las omisiones y, sobre todo, los errores cartográficos de representación de algunos caminos. Un ejemplo de esto último se tiene, entre otros, en el camino de unión entre Tudes y Lubayo por el collado de Porciedo (Fig. 2), que, si en el ascenso del primero de los núcleos hasta el collado aparece perfectamente cartografiado, en su descenso desde el collado hasta Lubayo es trazado como recto y por el fondo de un vallejo, teniendo que salvar en la cabecera del valle un gran desnivel del todo inverosímil. Las informaciones orales, por el contrario, mantienen que existieron dos caminos viejos que, como la lógica topográfica parecía indicar, bordeaban el vallejo por donde hoy lo hacen sendas pistas. Este hecho de que unas vías fuesen bien cartografiadas (al menos a la escala del mapa), y no así otras, hace pensar que el protocolo de actuación de los topógrafos a este respecto, del cual demasiado poco se sabe, debió de basarse en unos casos en trabajo directo sobre el terreno, mientras que en otros no parece haber pasado de una escueta prospección oral sin gran sistematización y probablemente bastante lejana y desinteresada. Todo lo cual aconsejó al equipo la exclusión de una

parte de los caminos trazados en esos mapas, así como la modificación puntual de sus itinerarios en aquellos casos en los que las informaciones orales y las observaciones sobre el terreno así lo exigían.

Las fuentes orales pasaron a tener, por lo tanto, un papel corrector decisivo. Sin embargo, no dejan de plantear algunos problemas. En primer lugar, los informantes de mayor edad y mejor memoria no tenían problemas para diferenciar los caminos viejos de las pistas, pero otros no tan mayores, o con memoria menos fresca, podían llegar a confundir vías antiguas con pistas tempranas de primera generación. En segundo lugar, los itinerarios de esos caminos viejos y los topónimos que los acompañaban fueron indicados, también salvo excepciones, desde los núcleos de población, razón por la cual muchos de ellos no pudieron ser localizados con la debida precisión¹⁶. Y, en tercer lugar, la ubicación de un mismo topónimo, o la denominación de un mismo lugar, podía variar si se preguntaba desde un núcleo o desde otro, como hubo de quedar patente en varios casos¹⁷. Es decir, cabe la posibilidad de que, intentando seguir esas fuentes, sobre todo donde el terreno no ofrecía respuestas convincentes, se hayan producido pequeñas alteraciones en el trazado de algún camino, así como ligeros desplazamientos de su toponimia asociada.

Algo parecido a lo que ocurrió, por lo demás, con las fotografías aéreas utilizadas, con la del año 1953 y con las actuales (ortofotos de 2001 y 2007). Con la fotografía del catastro porque, aun habiendo sido una buena herramienta para la preparación de las salidas en los casos en que se empleó, no contribuyó demasiado a la documentación viaria, pues, al contrario de lo que en principio podría parecer por su fecha de realización, para la primera mitad de esos años cincuenta ya se habían abierto muchas pistas y arruinado, por refacción o por abandono, muchos caminos viejos. Por su parte, las ortofotos sobre las que se trazaron los caminos permitieron, en la mayoría de los casos, restituir sus itinerarios con gran precisión, superior incluso a los trazados de la cartografía



FIG. 3. Tramo del antiguo camino real de Val de Cereceda entre La Vega y Bores. Fotografía de Alberto Ansola, 2009.

oficial; pero cuando esas vías estaban más abandonadas y se adentraban por zonas muy boscosas, su representación no pudo pasar de ser un tanto aproximada, pese al cuidado puesto en la toma de referencias visuales en el terreno. Lo cual, por cierto, afectó a unos pocos de los caminos a la postre más importantes, como a los ramales forestales del camino de La Corta, al sendero de unión entre Bejes y Tresviso, a su paso por la canal de Urdón, o a la vía (también senderil) entre Peñarrubia y Lebeña por la canal de Franco.

Sin dejar el trabajo de campo, otro problema de complicada resolución habría de presentarse a la hora de establecer la tipificación de las vías. Así, si en los planteamientos iniciales realizados en gabinete, la diferenciación entre camino viejo y pista no presentaba mayores dificultades (considerando a los primeros como vías que no se habían adaptado para el tráfico de vehículos de motor), en la práctica y sobre el terreno sí las ocasionó. Por lo que respecta a los relativamente frecuentes tramos de pistas abandonados, convertidos incluso en senderos por los deslizamientos de los materiales y la escasa obra empleada en ellos, pudieron dilucidarse con cierta fiabilidad gracias a las huellas de los desmontes. Sin embargo, en el caso de los caminos viejos con modificaciones y en estado de uso, su encuadramiento como tal camino viejo o como pista resultó más difícil de precisar. Así, el tramo final del antiguo camino real de Cereceda entre La Vega y Bores, pese a mantener muy bien conservada su armadura originaria e incluso buena parte de sus hitos jalonadores, se terminó por considerar como pista al presentar su firme transformado para el tránsito de maquinaria agrícola (FIG. 3); por el contrario,

¹⁶ En los que no podían localizarse desde los núcleos, se esperó a realizar el recorrido del camino e intentar encontrarse en él con alguna persona que pudiera informar, o volver a preguntar de vuelta al núcleo, ya con un conocimiento mayor del terreno. También en algunos casos que estaban representados en la cartografía se dio por buena su ubicación, si bien siempre se procuró contrastarla, dados los desplazamientos que muchos de estos topónimos pueden sufrir en su representación cartográfica, bastante frecuente, y a veces notable, en las series de escala 1:25.000.

¹⁷ A modo de ejemplo, para un vecino de Cicera, en el valle de Peñarrubia, el lugar que los valles de Lamasón y Bedoya denominan «Venta de los Lobos» se convertía en «Traslaventa», y el que esos mismos valles llaman «Traslaventa» se trastocaba en «Venta de los Lobos».



FIG. 4. Detalle del camino entre Narezo y Leronés. Fotografía de José Sierra, 2009.

el camino tradicional entre Narezo y Leronés, también bastante alterado en su afirmado (muy probablemente motivado por la introducción de los primeros carros de ruedas neumáticas), fue finalmente caracterizado como camino viejo por cuanto su obra no parece poder haber soportado el paso de vehículos de motor (FIG. 4). Diferenciaciones, en definitiva, difíciles de protocolizar y de sustanciar sin caer en apreciaciones un tanto subjetivas y, por tanto, arbitrarias.

Pero son problemas, todos ellos, que pueden considerarse de poco calado si los comparamos con los que presentan los caminos viejos abandonados. De antemano, y a resultas de su estado, este tipo de vías fue el más sensible a los inconvenientes asociados a las fechas en que se realizaron los trabajos de campo. Los meses más propicios para hacer las salidas, los de finales de primavera y verano, cuando los días son más largos y el tiempo menos incierto, eran asimismo los meses en los que se incrementaban considerablemente los riesgos de que mucha de la información sobre trazados o características técnicas quedase oculta bajo la vegetación. En este sentido, si el camino entre Vada y Barrio no se hubiese recorrido al inicio de la primavera, sino al final de esta estación o en el estío (o incluso en el inicio del otoño), difícilmente se habrían podido apreciar en su parte final, de haberse podido recorrer ésta, los excelentes muros que lo arman y la hilera de mojones guardarruedas que lo jalonan. Esto, sin duda, ha conllevado una pérdida de información registrada en muchos de los caminos inventariados, solamente solventada en ciertos casos especiales, en los que se sabía o se barruntaba que se podía perder mucha información, con nuevas salidas en tiempos más adecuados.

Además, la diferenciación que en ellos se estableció entre abandono con uso, para los caminos por los que seguían transitando ocasionalmente personas y ganados pero que ya no eran objeto de arreglos sistemáticos, y abandono sin uso, para aquellos que ni eran transitados ni recibían arreglos pero cuyo trazado aún era discernible, se vio muy afectada también por el momento de realización del trabajo de campo, pues si ese momento coincidía casualmente con un aderezo ocasional o con el paso reciente de ganado por ellos, no sólo quedaban limpios de vegetación y susceptibles de ser estudiados, sino que pasaban de estar abandonados sin uso a estar abandonados con uso en apenas unos días de diferencia, lo que obviamente restringe valor a esta información.

En este sentido, precisamente los caminos con mayor cantidad y calidad de información, los más disfuncionales y escasos, los que en menor medida fueron alterados o que hasta la fecha habían logrado esquivar los muy destructores trazados de pistas y carreteras¹⁸, no han tenido siempre un fácil acceso para su estudio. En unos casos, ni siquiera pudieron recorrerse íntegramente por la invasión de la vegetación, ya fuese estacional (helechos, zarzas) o permanente (brezos, escobas, piornos), con la consiguiente pérdida de datos acerca de sus características e incluso de su trazado de detalle. En otros, las repoblaciones forestales y las apropiaciones por parte de fincas los dejaron con una accesibilidad muy limitada y, cuando esas operaciones conllevaron roturaciones, gravemente mutilados. A ellos habría que sumar también los tramos totalmente perdidos por deslizamientos de las vertientes o por desaparición de la poca obra que pudieron tener. Casos que, como el camino no demasiado excepcional entre Aceñaba y Cabariezo (que, de camino viejo reformado, pasaba a aparecer abandonado, luego perdido entre una repoblación de coníferas y unas praderías, y finalmente pista funcional), obligaron a un ejercicio de suposiciones sobre los trazados y las características que pudieron tener en el pasado.

En resumen, a tenor de todos estos problemas, el inventario caminero realizado se mueve entre unos már-

¹⁸ El trazado de pistas y carreteras se hizo muchas veces sobre caminos anteriores. Obviamente, la construcción de una carretera supone la obliteración del camino preexistente, pero la de una pista puede respetar algunas de las características de la vía anterior e incluso, sobre todo en los caminos de unión entre núcleos, aprovechar la propia caja de los mismos. Bien es verdad que la utilización de maquinaria pesada (palas excavadoras) para la apertura o remoción de esas pistas, como los propios miembros del grupo de investigación pudieron comprobar en el terreno, provoca en muy poco tiempo unos efectos totalmente destructores sobre la vía anterior, y todo ello, dicho sea de paso, para crear un paso con una obra muy frágil, basada por lo regular en simples desmontes, y muy poco duradera.



FIG. 5. Informe relativo a uno de los caminos más cortos, el de unión entre Vada y Vejo.

genes de error difícilmente mensurables. Con casi toda seguridad, no están todos los que eran, pues muchos caminos pudieron perderse hace incluso siglos; y con casi toda seguridad también eran todos los que están, aunque quizá en algunos casos no del todo bien trazados y definidos. Unos márgenes de error que, en definitiva, ni la documentación manejada ni los restos físicos conservados han conseguido reducir por completo, como por lo demás era de esperar teniendo en cuenta la escala del trabajo y la propia evolución sufrida por los caminos.

III. CONCLUSIÓN

A la postre, con unos márgenes de error mayores o menores, fueron un total de 305 los caminos históricos inventariados, con un total de 917 kilómetros. La gran mayoría de estos 305 caminos son vías individualizadas,

vías con dimensiones longitudinales muy diversas (de las pocas decenas de metros a varios kilómetros) pero con inicio y final en núcleos de población o barrios de éstos, en puertos de montaña o collados, en la confluencia con otras vías o en los confines del territorio de estudio. Ahora bien, en algunos casos en donde la densidad de ramales es muy alta, o su complejidad muy elevada, pareció más conveniente configurar redes viarias que caminos individualizados, lo que sucedió en los concejos de Perrozo y de San Sebastián, compuestos por varios núcleos (o barrios) muy próximos entre sí, y en los ámbitos mineros de los macizos central y oriental de los Picos de Europa, atravesados por una muy intrincada madeja de ramales de casi imposible presentación individualizada.

Con todos ellos, se tratase de caminos con un único ramal o con varios, o se tratase de redes viarias, se procedió a compendiar su información de la misma manera. Cada uno de ellos, en efecto, dispone de un informe escrito de estructura homogénea: una entrada de reconocimiento del camino (número, denominación), una descripción de su itinerario y de sus características físicas actuales y una recopilación de la documentación histórica referente al mismo (Fig. 5). Igualmente, a cada uno de ellos se asocia un registro de fotografías a las que se hace alusión numérica desde el apartado de descripción del informe. Y todos ellos se encuentran, en suma, representados y convenientemente identificados en la cartografía final.

Por lo que respecta al informe escrito, su apartado inicial, el de encabezado, consta de siete registros: código numérico, denominación habitual (o varias, en el caso de existir), inicio y final, tipo de vía (carretera, pista o camino viejo, diferenciando en esto entre los de tramos reconocibles y los perdidos y, por tanto, estimados), estado y, finalmente (lo que no es menos importante), fecha de prospección (con indicación de estación y año).

Tras estos registros de entrada, los informes continúan con un apartado más extenso de descripción del camino, con referencia mucho más detallada tanto al itinerario seguido, con indicación de algunos de los topónimos y espacios reseñables por donde éste pasaba, como a las características técnicas de la vía (donde se atiende especialmente a la estructura constructiva de la caja y a la composición y anchura del afirmado) y a los elementos en principio asociados al camino, desde puentes a fuentes, pasando por humilladeros, ermitas, cabañas, ventas o cualquier tipo de ruinas jalonadoras. Asimismo, el texto incorpora indicación de ramales, en el caso de existir, y llamadas a las fotografías.

Y cada informe concluye con un apartado de documentación, con una breve síntesis cronológica de la in-

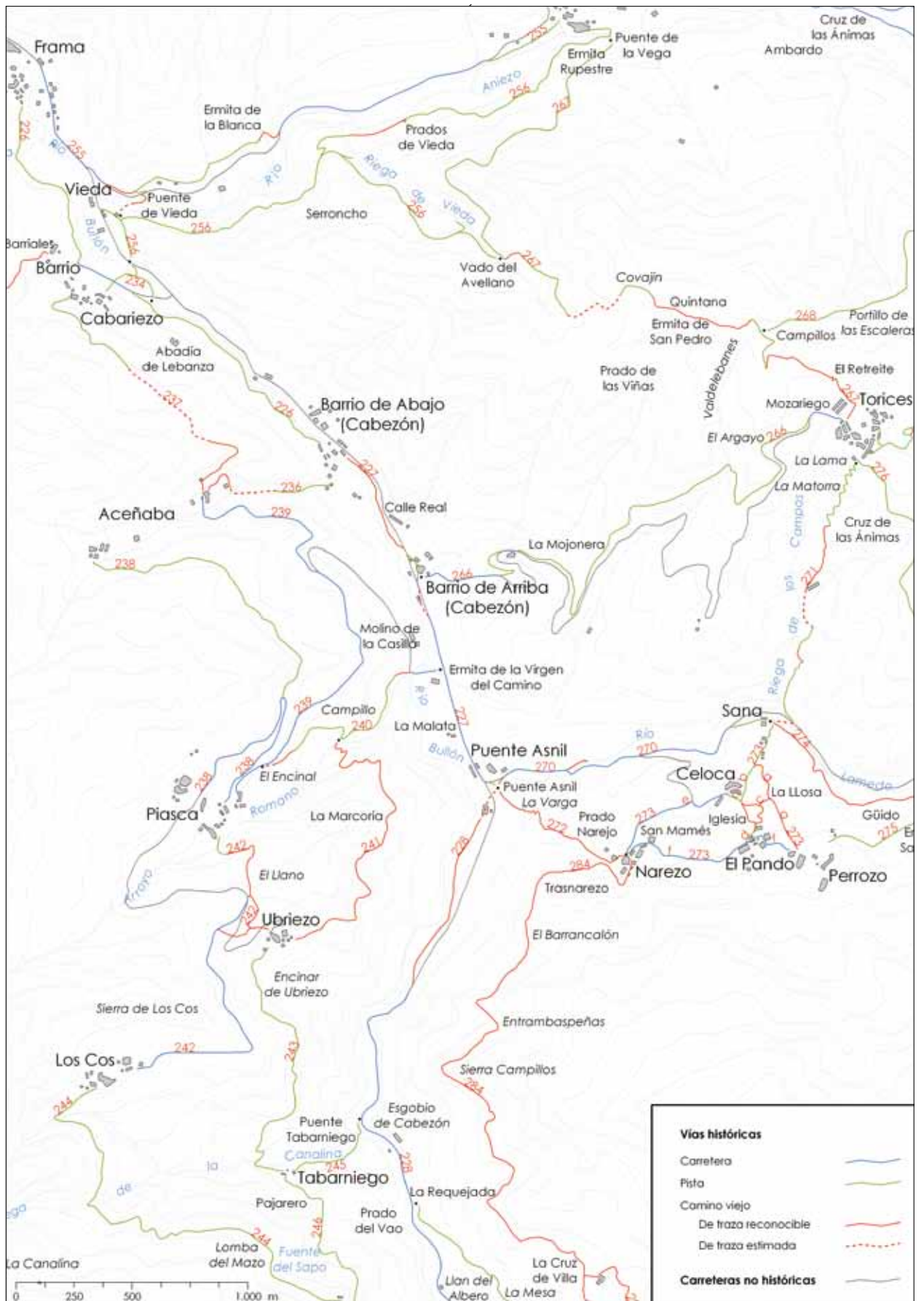


Fig. 6. Detalle de la composición cartográfica, con su leyenda (Elena Sainz-Maza Abascal).

formación documental asociada a cada camino concreto, referenciada bibliográfica o archivísticamente.

Al conjunto acompaña la cartografía de los 305 caminos, cuya versión impresa es a escala 1:25.000 (aunque incluye un encarte asociado, a escala 1:10.000, para el abigarrado caso de las redes mineras de Ándara, en el macizo oriental de los Picos de Europa) y cuya versión informática está realizada sobre una base a escala 1:5.000, que permite, claro está, alcanzarlas mucho mayores (FIG. 6). Dado lo intrincado de la red representada, el fondo de mapa aparece reducido al mínimo (base altimétrica de curvas de nivel, acompañada de algunas cotas seleccionadas, red hidrográfica, elementos construidos y carreteras nacionales o autonómicas no coincidentes con caminos históricos), en beneficio de la información relevante: trazado de los caminos (diferenciando tipos de vía), identificación inequívoca de cada uno de ellos (y de sus ramales) y de su inicio y final, así como información toponímica relevante o de especial valor caminero, sea a partir de una selección de la contenida en las bases cartográficas disponibles (siempre previa comprobación de su corrección léxica y posicional) o sea a partir de la información oral y documental, cuando el equipo consideró su especial significado trazador.

Por lo demás, la investigación de la que aquí se viene dando cuenta ha mostrado que el estudio histórico de los caminos, con valor geográfico propio, constituye igualmente un mirador privilegiado (si no inexcusable) para el mejor análisis de otras dimensiones, puntuales o extensas, de la geografía histórica en general. Así, el equipo ha venido identificando, a lo largo de estos tres años, algunos ámbitos espaciales intracomarcales de valor estratégico que pudiesen arrojar luz acerca de otros tantos problemas generales, sea en el campo mismo de la caminería histórica, con una lectura más fina de los materiales acopiados, o sea en el de la historia del poblamiento, las redes limitáneas, las influencias espaciales de las instalaciones religiosas, la organización de los pastos de altura o la historia de los terrazgos, sobre la base ahora de lo acopiado, pero también de documentación y trabajo de campo a escala aún mayor.

BIBLIOGRAFÍA

- ÁLVAREZ LLOPIS, E., E. BLANCO CAMPOS y J. A. GARCÍA DE CORTÁZAR (1994): *Colección diplomática de Santo Toribio de Liébana (1300-1515)*. Fundación Marcelino Botín, Santander.
- ANSOLA FERNÁNDEZ, A. (2006): «Las venas del territorio cántabro: estudio de la red caminera en la geografía histórica del paisaje». *Investigaciones Geográficas*, núm. 40, pp. 73-95.
- (2008): *El ovillo y la lana: la red viaria histórica del valle de Lamasón (Cantabria)*. Trabajo de investigación inédito.
- y J. SIERRA ÁLVAREZ (2006): «El Camino Real de La Montaña: de Liébana a la costa por el valle de Lamasón (Cantabria)». *Ería. Revista Cuatrimestral de Geografía*, núm. 71, pp. 319-337.
- y J. SIERRA ÁLVAREZ (2007): *Caminos y fábricas de harinas en el corredor del Besaya: historia, geografía y patrimonio*. Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, Santander.
- BARÓ PAZOS, J. (2000): *La historia de Liébana a través de sus documentos*. Consejería de Cultura y Deporte del Gobierno de Cantabria, Santander.
- BOADA, J. M. (1935): *El macizo central de los Picos de Europa*. S. Aguirre, Madrid.
- GUTIÉRREZ CLAVEROL, M., y C. LUQUE CABAL (2000): *La minería en los Picos de Europa*. Noega, Oviedo.
- GUTIÉRREZ SEBARES, J. A. (2007): *El metal de las cumbres: historia de una sociedad minera en los Picos de Europa (1856-1940)*. Consejería de Medio Ambiente del Gobierno de Cantabria, Santander.
- LAMADRID Y MANRIQUE, M. (1836): *Memoria sobre los grandes montes y demás riqueza de Liébana*. Imp. de D. Timoteo Arnaiz, Burgos.
- Liébana y los Picos de Europa* (1913), Est. tip. de La Atalaya, Santander.
- LLORENTE FERNÁNDEZ, I. (1882): *Recuerdos de Liébana*. Imp. y fund. de M. Tello, Madrid.
- LÓPEZ GARCÍA, D. (2000): *Cinco siglos de viajes por Santander y Cantabria*. Ayuntamiento de Santander, Santander.
- MADOZ, P. (1984): *Diccionario geográfico-estadístico-histórico de España y sus posesiones de Ultramar, Madrid, 1845-1850*. Ed. fac., Ámbito-Librería Estudio, Valladolid.
- MAZA SOLANO, T. (1965): *Relaciones histórico-geográficas y económicas del Partido de Laredo en el siglo XVIII*. Centro de Estudios Montañeses, Santander, I.
- Memoria de los trabajos y proyectos de la Sociedad Económica de Amigos del País de Liébana en su año social de 1840 al 41 leído en Junta General de 20 de junio, e impresa por acuerdo de la misma* (1841), Imp. de D. E. Aguado, Madrid.
- MONTENEGRO VALENTÍN, J. (1991): *Colección diplomática de Santa María de Piasca (857-1252)*. Diputación Regional de Cantabria, Santander.

- PÉREZ BUSTAMANTE, R., y J. BARÓ PAZOS (1988): *El gobierno y la administración de los pueblos de Cantabria. I: Liébana*. Institución Cultural de Cantabria, Santander.
- PIDAL, P., y J. F. ZABALA (1918): *Picos de Europa: contribución al estudio de las montañas españolas*. Club Alpino Español, Madrid.
- SAINT-SAUD, C. de (1985): *Por los Picos de Europa: desde 1881 a 1924*. Ayalga, Salinas.
- SÁNCHEZ BELDA, L. (1948): *Cartulario de Santo Toribio de Liébana*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Madrid.
- VASSALLO, R. L., I. GRAÇA y M. I. CARZOLIO DE ROSSI (2001): *Documentación del monasterio de Santo Toribio de Liébana: apeos de 1515 y 1538*. Fundación Marcelino Botín, Santander.
- VILLA OTERO, E., y otros (2006): *Gustav Schulze en los Picos de Europa (1906-1908)*. Cajastur, Oviedo.