



Talla de Santa Teresa de Jesús, de autor contemporáneo Diego de la Peña, en Santa María de La Bañeza

LAS CALZADAS ROMANAS EN EL ENTORNO DE ASTORGA — I

Ernest LOEWINSOHN

Existen varios estudios sobre las vías romanas que llegaban a Astúrica Augusta¹. Algunas de estas vías están también incluidas en dos «itinerarios» que nos han llegado de la época romana, denominados respectivamente: Itinerarios de Antonino y Tabletas del Duumviro Lépido². Estas fuentes antiguas dan las longitu-

(1) EDUARDO SAAVEDRA, Discursos ante la Real Academia de la Historia, 1862.
MATIAS RODRIGUEZ DIEZ, Historia de Astorga, 1909.

ANTONIO BLAZQUEZ, Exploraciones de Vías Romanas, 1892-1924.

ADOLF SCHULTEN, Los Cántabros y Astures y su Guerra con Roma, 1943.

JUSTINIANO RODRIGUEZ, Las Vías Militares Romanas en la actual Provincia de León, 1970 (Cátedra de San Isidoro, Instituto Leonés de Estudios RomanoVisigóticos, *Legio VII Gémina*).

TOMAS MAÑANES y JOSE M^a SOLANA, Ciudades y Vías Romanas en la Cuenca del Duero, 1985.

JOSE A. FERNANDEZ ORDOÑEZ, TOMAS ABAD BALBOA y PILAR CHIAS NAVARRO, Catálogo de Puentes Anteriores a 1936, León, 1988 (Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Madrid).

ABILIO RABANAL ALONSO, Vías Romanas en la Provincia de León, 1988.

(2) Los itinerarios romanos que refieren a las calzadas romanas que pasan por Astorga son:

des totales de las vías romanas y las distancias intermedias de las poblaciones y «mansiones» que las jalonan; y han servido para localizar muchas calzadas romanas, tanto en España como en el resto del imperio romano. Por desgracia, se han perdido una gran parte de los empedrados de muchas calzadas, y también muchas poblaciones y mansiones por donde pasaban, produciéndose grandes lagunas en nuestro conocimiento de las vías romanas, que a veces superan los cien kilómetros en muchos tramos. Esto ha dado pie a que se formularan para nosotros hipótesis respecto al paso de muchas calzadas, y a la necesidad para nosotros de ahondar aún más en nuestros esfuerzos por encontrar las calzadas desvanecidas.

En los alrededores de Astorga se han perdido casi todos los tramos. Sólo se conocen, como veremos, algunos trozos de la calzada que iba a León, con una bifurcación en la margen izquierda del Orbigo con dirección a Villar de Mazarife (El Camino Alto). También se conoce la calzada que subía por la margen izquierda del Orbigo desde las cercanías de La Bañeza (El Camino Ancho) hasta poco después de Cimanés de Tejar. Las demás vías sólo se conocen en términos generales, es decir, se sabe a dónde se dirigían y algunas de las poblaciones que atravesaban, pero se desconocen los tramos con detalle —con la excepción de dos calzadas. Estas calzadas son: La de Braga³, por Zamora (provincia de), que fue estudiada con mucho detalle recientemente, y la Vía de la Plata, que fue investigada con menos detalle también recientemente⁴. Esto no descarta la aparición de varios tra-

a. El Itinerario de Antonino (Epoca de Diocletiano, siglos III y IV) — Contiene 34 vías españolas, 9 de ellas pasaban por Astorga o sus inmediaciones. Estas vías convergían para formar tres vías que pasaban por Astorga. Del Noroeste se unían tres, del Sur otras tres, y del Este otras tres.

b. Las Tabletas del Duumviro Lépidus (De época y procedencia desconocida) — Contienen 4 calzadas, pero sólo dos de ellas llegaban a Astorga. Venían del Sur y se unían poco antes de llegar a Astorga.

(3) ERNEST LOEWINSOHN, Una Calzada y Dos Campamentos Romanos del Conventus Asturum, 1965 (Archivo Español de Arqueología, Vol. XXXVIII, n° 111 y 112).

(4) JOSE MANUEL ROLDAN HERVAS, Iter Ab Emerita Asturicam, El Camino de la Plata, 1971.

bajos en que se han trazado muchas calzadas sin haberse demostrado la existencia de muchos de sus tramos.

El objetivo de este estudio es intentar descubrir paso a paso los trozos perdidos y determinar, aunque parcialmente, el trazado verdadero de las vías romanas en el entorno de Astorga.

No es de extrañar que se hayan borrado tantas calzadas, han pasado casi dieciséis siglos en que han permanecido abandonadas a los elementos, al tropel de los invasores, a las infinitas pisadas de los transhumantes, los afanes de la agricultura, el trajín del tráfico en perpetua evolución y sus reconstrucciones, y a la destrucción por vándalos aburridos. Sin embargo, aún siguen descubriéndose algunos trozos, gracias al empeño de los investigadores, o por aparecer fortuitamente en una explanación para unas obras, o en un desprendimiento de tierras.

En este artículo se incluyen solamente algunos tramos de la red viaria en el entorno de Astorga, y se espera que dentro de un plazo razonable de tiempo se le puedan sumar los tramos restantes.

Para la investigación se ha empleado la metodología siguiente:

- Repaso, resumen, y sincretización de las investigaciones y descubrimientos previos.
- Examen de los mapas del Instituto Geográfico Nacional, a escala de 1:25.000 y 1:50.000, en ediciones anteriores a 1970.
- Examen de fotogramas aéreos, a escala de aproximadamente 1:29.000, del Servicio Geográfico del Ejército, en Madrid, tomados en los años 1956 y 1957.
- Interrogación de los ancianos en los pueblos circundantes.
- Reconocimiento sobre el terreno, preferiblemente a pie.

El uso de mapas y fotogramas aéreos producidos antes de 1970 era para soslayar los cambios en la topografía de España debidos a la Concentración Parcelaria.

Evidentemente, esta metodología carece del rigor y exquisitez de la excavación arqueológica. La falta de medios, pero sobre todo la extraoficialidad de este esfuerzo no permitieron que se hiciesen cortes para comprobar la construcción romana de las calzadas que aquí se estudiaron. Esto no descarta la viabilidad de

hacer unos cortes en el futuro, que probablemente serán necesarios para comprobar la romanidad de estas calzadas, que por supuesto se harían bajo supervisión de un arqueólogo vigente.

Como ya se ha dicho, el empedrado de la mayoría de las calzadas romanas está hoy día muy descompuesto. Sus vestigios suelen ser muy borrosos o casi invisibles. Únicamente un examen detenido, hecho con empeño y perspicacia, a veces acompañado con un poco de suerte, puede sacar de su escondrijo a la calzada oculta. Los vestigios o restos de calzada se podrían catalogar de la siguiente manera:

- Restos con el empedrado superior, y con un realce marcado.
- Restos con el empedrado inferior, y con poco o ningún realce.
- Restos sin empedrado visible, pero con trazado rectilíneo o manteniendo una dirección constante.
- Camino con toponimia antigua (Vereda, Camino Real, Camino Alto, Camino Ancho, Camino Viejo, de Cervatos, de Peregrinos, etc.).
- La huella o mancha (de una calzada) en los fotogramas aéreos. Muchas veces sólo se pueden ver estos tramos desde gran altura, por estar el empedrado borrado o soterrado.

Las calzadas en el entorno de Astorga estaban hechas con cantos rodados (guijarros), puestos muy juntos y formando una masa muy compacta, como si estuvieran colocadas a mano. En las capas superiores, las piedras eran de menor tamaño que en las hiladas inferiores, donde a veces alcanzaban los 30 centímetros de diámetro. Encima de la calzada se solía colocar una capa de gravilla muy compacta. El espesor de las calzadas variaba según el terreno del lugar —en tierras duras y secas tenían unos 40 o 60 centímetros, pero en tierra blanda y húmeda a veces sobrepasaban el metro y medio de espesor—. El ancho de una calzada era normalmente de 5 a 6 metros, pero los empedrados muy gruesos solían tener más anchura, y a veces sobrepasaban los 8 metros.

Hoy día quedan muy pocos empedrados enteros. Generalmente se conservan donde sufrieron poco desgaste en el transcurso de los siglos, tanto por el tráfico rodado como por la acción del agua y esto suele ocurrir poco antes de coronarse una cuesta.

En estos puntos corre menos agua, o se encharca menos, evitándose tanto la erosión como el soterramiento. También aquí ruedan más despacio los carros cargados, cuando inician la bajada o coronan la cuesta. A veces ocurren donde fortuitamente se les ha construido a la perfección, y allí han durado más que en los demás tramos. Otras veces se mantienen gracias al azar, que les ha conservado del ataque de los destructores.

Donde se conservan restos con la parte inferior visible, suele abundar el guijarro de mayor tamaño y la superficie del camino ya no tiene mucho realce. Si estos ya no se utilizan como caminos, tienen una capa de hierba o matas, y a veces hasta árboles; pero si siguen en uso, suelen tener una capa de piedras sueltas colocadas posteriormente.

Los caminos con toponimia antigua no son necesariamente calzadas romanas; algunos pueden ser más antiguos, y otros medievales. Sin embargo, se les podría calificar de romanos si son rectilíneos o llevan una dirección constante, y sobre todo si enlazan con tramos cuyo origen romano está comprobado.

Desde 1970, ha aparecido una nueva némesis para el investigador. La Concentración Parcelaria, cuyo objetivo inmediato es rehacer los lindes y caminos en las tierras de labranza, si bien favorece a la agricultura, ha irradiado casi totalmente las calzadas romanas que aún quedaban.

LAS VIAS ROMANAS QUE PASABAN POR ASTORGA (Ver figura 1)

Seis calzadas, por lo menos, partían de Astorga. En tres de ellas confluyen ocho vías del Itinerario de Antonino, de las cuales hay dos repetidas en las Tabletas del Duumviro Lépidus.

Empezando por la que va hacia el Este, sale de Astorga hacia León y otros puntos del Este y el Sureste, con varias bifurcaciones —una de ellas llegaba a Tarragona (La Vía nº 32 del Itinerario de Antonino), y otra llegaba a los pirineos (La Vía nº 34 del mismo Itinerario). Estas dos vías pasaban por Sasamón, pero aún falta por verificarse su recorrido entre Astorga y Sasamón. La vía del Este tendría su primer cruce con otra vía romana poco después de cruzar el río Tuerto, con una calzada que venía por

la margen izquierda de dicho río y seguía hacia el Sur por Nistal, Barrientos y Posadilla de la Vega. A poco de remontar la cuesta después de San Justo de la Vega, la vía del Este tendría su segunda bifurcación hacia Villoria del Orbigo. A poco de cruzar el Orbigo, la vía del Este tendría su tercera bifurcación —una rama seguía a León y la otra se dirigía a Lancia—. En esta misma bifurcación, la vía del Este se cruzaba con otra vía que venía por la margen izquierda del Orbigo desde La Bañeza hasta Cimañes de Tejar y puntos más al norte.

Después estaba la Vía del Sur, que salía ligeramente hacia el Sureste. Esta vía se bifurcaba cerca de Valderrey hacia Braga, pasando por Castrotierra, el Valle de Vidriales y la Sierra de la Culebra (La Vía nº 17 del Itinerario de Antonino); y desde esta bifurcación continuaba hacia el Sur hasta el río Esla, cerca de Benavente. Al otro lado de dicho río, enlazaba con otras tres calzadas: La de la Plata (Vía nº 26 del Itinerario de Antonino), la de Toro y la de Tierra de Campos (Vía nº 27 del mismo Itinerario).

Después había una vía secundaria que salía hacia el Suroeste, para comunicar Astorga con las minas auríferas de Maragatería y el río Duerna.

Seguidamente salía otra vía hacia el Oeste, con dirección a Las Médulas del Sil y otras minas auríferas más cercanas, pasando por el Puerto de Foncebadón y Molinaseca (en cuyo puente de piedra se conservan los tres arcos del puente romano).

Después tenemos la célebre vía del Noroeste, o de Galicia. Esta pasaba por El Bierzo, donde se dividía. De allí salía una vía hacia Braga (La Vía nº 18 del Itinerario de Antonino). Otras vías partían del Bierzo hacia el Noroeste, entre ellas las vías nº 19 y 20 del mismo Itinerario.

Y finalmente, salía una vía hacia el Norte, que pasaba por Pandorado y seguía hasta Asturias con varios ramales, por los Puertos de Leitariegos, La Ventana, y La Mesa.

LAS VIAS EXPLORADAS

Las calzadas que se exploraron y que están incluidas en este trabajo son:

- La Vía del Este, que incluye los tramos siguientes:
 1. Astorga a Puente de Orbigo.
 2. Puente de Orbigo a León, por Virgen del Camino.
 3. León a Lancia, por Marne.
 4. Puente de Orbigo a Lancia, por Villar de Mazarife, Antimio de Arriba y Mancilleros.
 5. Empalme entre Villar de Mazarife y Virgen del Camino.
 6. Lancia al río Esla, al Norte de Mansilla de las Mulas.
- La Vía del Noroeste, entre Astorga y Montealegre.
- La Vía del Sur, entre Astorga y el Puente de Balimbre.

La Vía del Este

Esta vía y sus ramales por León y Lancia habían atraído la atención el siglo pasado a un ingeniero de caminos, quien las exploró en colaboración con Eduardo Saavedra y describió en una memoria que ha quedado inédita⁵. En esta colaboración no participó personalmente Saavedra.

Hoy día todos sus tramos son casi invisibles, pero en los fotogramas se pueden observar sus manchas o huellas en grandes distancias. Su deterioro fue inicialmente debido a su desgaste, seguido por su abandono, y finalmente por los efectos del arado y el sistema de regadío que se introdujo hace pocos años, seguido por los replanteos de la concentración parcelaria. Pero su paso por esas tierras todavía se puede reconocer, aunque difícilmente, en muchos tramos por la banda bien definida de piedras sueltas que abundan en su antiguo recorrido.

La calzada salía de Astorga por Puerta de Rey, y bajaba por la calle de Las Huertas. Una vez abajo, en la vega del Tuerto, cruza la Moldera Real con un puente de fábrica de tres arcos, que muchos creen ser romano, pero su construcción es demasiado

(5) CIPRIANO MARTINEZ Y GONZALEZ, Memoria Explicativa de las Calzadas Romanas, Astorga a Carrión de los Condes, Castro de Villasabariego a León, Astorga a León, 1874 (Biblioteca de la Real Academia de la Historia).

tosca y es muy estrecho, lo cual hace dudar su romanidad. La calzada continúa en una recta hasta el río Tuerto, a unos 70 metros a la izquierda de la carretera y casi paralela a ella. Los vestigios son del empedrado inferior.

La calzada cruzaba el río Tuerto aguas arriba del puente actual, pero no queda ningún vestigio del puente romano. La vía continuaba por un camino de carros que parte de la carretera al pie del puente moderno, a la izquierda, separándose gradualmente de la carretera e internándose en San Justo de la Vega siguiendo una cuesta leve. En el pueblo se bifurca —aquí parece que la calzada tenía un ramal que subía directamente al alto, por el camino ancho de los peregrinos, y otro que seguía por la derecha de la carretera, con mucho menos pendiente, para facilitar la subida y bajada de carros con carga—. Poco después del crucero se volvían a unir los dos ramales.

A continuación, la vía sigue, en casi una recta, hasta el río Orbigo, y coincide con la N-120 en grandes tramos, sobretodo poco antes de llegar al Orbigo (Ver la figura 2a y 2b). Cuando se rebajaron algunos tramos de la carretera recientemente, aparecieron trozos del empedrado de la calzada debajo del pavimento de asfalto (Ver fotos Ia, Ib e Ic).

El puente romano sobre el Orbigo debió ser un poco aguas abajo del puente viejo de la N-120, porque la vía continúa en la margen opuesta. El puente medieval en Hospital de Orbigo, a un kilómetro aguas arriba, no tiene ni el menor indicio de romanidad.

Después de cruzar el Orbigo, la vía se dividía en dos —una seguía a León y la otra marchaba hacia Lancia.

La primera vía iba en una sola recta entre el Orbigo y Villadangos, debajo de la N-120, excepto en los pueblos de San Martín del Camino y Villadangos del Páramo (antiguamente se llamaba Vía D'Angos). En estos pueblos la carretera se desvía a la derecha de la calzada, que pasa por una calle paralela a la izquierda de la carretera, y se une a la calzada en las salidas de estos pueblos. Después de salir de Villadangos, la calzada gira un poco hacia la derecha, con la carretera, y dentro del pueblo tiene una ligera curva porque la población está en cuesta.

A media distancia entre Villadangos y San Miguel del Camino, la calzada gira hacia la derecha de la carretera, después de

cruzar el Arroyo de Valdecelada, y continua paralelamente a ella hasta poco antes de San Miguel, donde pasa entre unas bodegas en las afueras del pueblo. Al entrar en San Miguel, cruza a la izquierda de la carretera y se desvía un poco de ella dentro del pueblo, uniéndose otra vez a la carretera a la salida del pueblo. Poco antes de entrar en el pueblo siguiente, Valverde de la Virgen, la calzada se desvía hacia la izquierda para cruzar un regato, posiblemente con una alcantarilla que ha quedado sepultada. Poco después se unen otra vez la calzada y la carretera, y continúan juntos hasta la salida del pueblo de Valverde. A la salida de Valverde se separan definitivamente y la calzada se desvía por la derecha gradualmente y marcha directamente a Virgen del Camino. Al llegar a un alto, poco antes de la autopista de Oviedo, que corre perpendicularmente respecto a la calzada, se conserva un tramo corto del empedrado superior de la calzada, cubierto de matas y con un realce acusado (Ver foto n° II).

Más adelante, en la entrada de Virgen del Camino, la calzada cruza un regato sobre un terraplén muy visible, a la derecha de la carretera, y hace su entrada en el pueblo cerca de la última curva de la carretera. En la población no quedan restos visibles de la calzada, pero vuelve a aparecer a la salida del pueblo. Poco después se separa gradualmente de la N-120 y marcha en línea recta hacia León.

La calzada hace su bajada a la vega del Bernesga por el Camino de la Raya, entre Trobajo del Camino y Oteruelo de la Valdoncina, con una ligera curva donde la pendiente es más acusada, y llega al Bernesga en el mismo lugar donde hoy está un hermoso puente de hormigón. El puente de San Marcos es del siglo XVIII, y reemplazó el puente medieval que había en su lugar. El puente de San Marcos está a más de dos kilómetros aguas arriba del lugar donde cruzaba la vía romana (este caso es paralelo al de Hospital de Orbigo, y como veremos más adelante, al de Puente de Castro y el Puente de Villarente, y también el de Mansilla de las Mulas). Después de cruzar el Bernesga, donde está ahora el puente moderno, la calzada subía al campamento de la Legio VII pasando por la plaza actual de Guzmán el Bueno, y debajo de la ancha calle de Ordoño Segundo.

La segunda vía que partía de la margen izquierda del Orbigo iba directamente a Villar de Mazarife, dejando a su izquierda Vi-

llabante y La Milla del Páramo. Este tramo era el mejor conservado antes de la intervención de la concentración parcelaria, que conservó su trazado pero le añadió más piedras, y llevaba el topónimo «Camino Alto».

Después de cruzar el pueblo de Villar de Mazarife, la vía se bifurcaba, una rama tomaba la izquierda y marchaba a unirse con la primera vía en Virgen del Camino, uniéndose a esta vía poco antes de entrar en dicho pueblo. Esta rama pasaba por Fresno del Camino. La otra rama iba por la derecha hacia Antimio de Arriba, y de allí seguía a Lancia. Después de cruzar el pueblo de Antimio de Arriba, la calzada seguía directamente hasta el borde del páramo donde la carretera de León a La Bañeza corona la subida desde el valle del Bernesga. Entre Villar de Mazarife y Antimio de Arriba, esta calzada pasaba por las bodegas al sur del pueblo de Chozas de Abajo, coincidiendo con un tramo de la carretera de Mozondiga.

Desde su cruce con la carretera de León a La Bañeza, la calzada baja al río Bernesga en una sola recta, dejando a su izquierda el pueblo de Onzonilla, y a su derecha los pueblos de Grulleros y Villa de Soto. La calzada cruzaba el Bernesga a unos dos kilómetros al sur del pueblo de Alija de la Ribera, y con una sola recta llegaba al río Porma, rozando el pueblo de Mancilleros por su lado norte. En aquellos tiempos, el Porma debió tener su cauce un kilómetro más al este, como se expondrá más adelante.

Poco antes de su cruce con el Porma, debió de unirse a esta calzada otra vía que venía de León, y ambas seguían unidas en una sola vía hasta Lancia y puntos del este.

La vía que venía de León salía de una puerta meridional del campamento de la Legio VII y marchaba directamente al río Torio, al sur de Puente de Castro y cerca de su cementerio. Allí, en la margen izquierda del Torio, abundan restos de población romana (Terra sigillata, tegulas, huesos, cimientos, etc.). De aquí marchaba otra calzada hacia el sur, por la margen izquierda del Torio, y del Bernesga un poco más al sur, después de su confluencia, pasando por el pueblo de Marialba, donde se conservan los restos de una iglesia paleocristiana. Desde la margen del Torio, la calzada continuaba hacia el sureste entre los pueblos de Valdesogo de Arriba y Valdesogo de Abajo. Cerca de estos pueblos,

al lado de un manantial y un barranco por donde fluyen sus aguas, y al lado de la calzada, se encontraron varias tégulas que llevan el sello de la Legio VII, y que datan del siglo III⁶. Después la calzada seguía por el pueblo de Marne, con un trazado rectilíneo que queda interrumpido por el río Porma después de cruzar el pueblo de Marne. Prolongando este trazado al otro lado del Porma, tiene su intersección con la prolongación rectilínea de la calzada procedente de Astorga, después de su paso al norte de Mancilleros. La intersección se efectúa poco más de un kilómetro al este del Porma. Lo más probable es que las dos calzadas se unían antes de cruzar el Porma, para efectuar el cruce con un solo puente en lugar de dos. Por consiguiente, el Porma debió de cursar más al este que ahora —hay indicios de haberse producido este cambio de su cauce—. El siglo pasado aún se veían los restos de un meandro interrumpido al este del cauce actual⁷. La vega de este río se extiende más de un kilómetro al este de su cauce actual, y es probable que haya experimentado mayores deslizamientos en el pasado.

Después de cruzar el Porma, la calzada seguía hasta el pie del castro de Lancia. Poco antes se le cruzaba otra vía de Norte a Sur (Suances-Valencia de Don Juan).

La calzada que se acaba de describir, entre León y Lancia, por Marne, pasó inadvertida en el mundo de la investigación. Muchos pensaron que la ruta medieval por Puente de Castro, Arcahueja, y el Puente de Villarente coincidía con la calzada romana entre León y Lancia. Sin embargo, los puentes en Villarente y Puente de Castro no contienen ningún resto de la época romana.

Desde Lancia, la calzada continuaba hacia el este, hasta el río Esla, dejando a su izquierda el pueblo de Villafalé. La calzada cruzaba el Esla al norte de Mansilla de las Mulas, y no en Mansilla, cuyo puente es enteramente medieval con retoques modernos.

Aquí termina este estudio de esta vía, porque su prolongación

(6) LVIIGAPF, que da la lectura: L(egio) VII(ª) G(émina) A(ntoniana) P(ía) F(elix); del tiempo de Marcus Aurelius Antoninus Pius (Caracalla).

(7) CIPRIANO MARTINEZ Y GONZALEZ (*op. cit.*).

al este del Esla ha sido objeto de otro estudio anterior⁸. Esta es la Vía n° 1 del Itinerario de Antonino, que viene de Italia, pasa por los Pirineos en la Junquera, y llega a León, pasando al pie de Lancia. (Las 9 millas que da el Itinerario entre Lancia y Ad Legionem VII^a Geminam se cumplen exactamente en la margen izquierda del Torio al Sur de Puente de Castro, donde hay vestigios de una población romana que sirvió de Mansio en esta Vía.)

Respecto a los puentes de las vías que se acaban de describir, no ha quedado ni el menor rastro de ellos. Estos eran los puentes sobre los ríos Tuerto, Orbigo, Bernesga (dos puentes), Torio, Porma y Esla —todos importantes y de gran caudal durante las crecidas—. Es probable que todos fueron hechos de madera, ya que en toda esta zona se carece de canteras (las que hay están algo lejos) pero hay gran abundancia de árboles de respetable altura. Estas calzadas son fácilmente visibles en los fotogramas aéreos, aunque carecen de vestigios en la superficie, al haberse expuesto al arado. Estas calzadas están indicadas en las figuras 2a, 2b, 2c, 2d y 2e.

La Vía del Noroeste, entre Astorga y Montealegre

Esta Vía tiene pocos vestigios claros, pero se ha logrado encontrar su trazado más probable, y que concuerda en su paso por los mismos pueblos con el trazado general que dio uno de sus investigadores previos⁹. La calzada está indicada en los mapas de las figuras 3a y 3b.

Su salida de Astorga empieza a verse a la altura del cuartel de Santocildes. Enfrente del cuartel, la vía se desprende por la derecha de la N-VI y va, casi en recta y alejándose gradualmente de la carretera, hasta el arroyo de Villaseca. Aquí se llama «Cami-

(8) JUSTINIANO RODRIGUEZ (*op. cit.*).

(9) TOMAS MAÑANES, *El Bierzo Prerromano y Romano*, 1981 (Colección Fuentes y Estudios de Historia Leonesa), pp. 281-294.

no del Mayuelo», el nombre de una fuente que hay cerca del arroyo. Después de cruzar el arroyo, sube una cuesta larga, hasta llegar a media ladera de las Peñas de la Mayada. Poco antes del Motel de Pradorrey, la vía gira hacia la derecha y sube por un vallecito llamado La Reguerrina hacia Peña Forada, dejándola a su izquierda. Después baja por una depresión, donde conserva parte de su empedrado inferior, y vuelve a subir, al alto siguiente, llamado La Cuesta. Al llegar a este lado, tuerce hacia la izquierda y baja hacia Requejo de Pradorrey por el costado de una loma que corre por el lado sur de este pueblo.

En Requejo debió cruzar el río Argañoso donde ahora hay un puentecito de hormigón. Después subía directamente hacia Combarros, tomando el camino de Bonillos a Combarros al pie del pico de Montote, que queda a la derecha del camino. El camino se sigue claramente hasta que coincide con la carretera antigua entre Pradorrey y Combarros, poco antes de entrar en este pueblo.

La vía se pierde en el pueblo de Combarros. Su continuación después de este pueblo tiene dos soluciones probables. Una es el camino que va directamente a Quintanilla de Combarros por la margen izquierda del río Combarros, pasando por Quintanilla, al pie de su iglesia, y cruzando dicho río un poco después de salir del pueblo, subiendo luego por un corte muy erosionado en la margen opuesta del mismo río. La segunda solución sería por un camino alto, después de pasar Combarros y su río, llamado «Camino de la Llama o de Valdegildos», hasta dejar a la izquierda el pueblo de Quintanilla y unirse a él la vía de la primera solución. Poco después aparecen algunos vestigios del empedrado, con realce. Aquí la calzada atraviesa una zona donde se practicaron explotaciones auríferas —pudiéndose ver restos de canales y cortes sobre el aluvión.

A continuación, la calzada pudo tener también dos alternativas. Una variante la lleva por el pueblo de Rodrigatos, y está indicada con trazos en la figura 3b. En la otra variante, que parece más probable, la calzada tuerce a la izquierda y sigue por el camino viejo de Veldedo a Astorga, pero poco antes de iniciar éste su bajada a Veldedo, la calzada torcía por la derecha y seguía por el alto, dejando Veldedo a su izquierda y mucho más abajo. A continuación la vía inicia una larga bajada, donde se le une la vía alternativa desde Rodrigatos, hacia el Puerto del Manzanal,

coincidiendo con una pista forestal hasta llegar al puerto, cerca y a la izquierda de la N-VI. Aquí la vía gira hacia la izquierda y marcha por un collado hasta el pie de unos repetidores de la Telefónica. Allí gira hacia la derecha y se dirige hacia Peña Cruz, bajando gradualmente. Después rodea la peña por su lado del oeste y continúa bajando hasta llegar al pueblo de Montealegre. La vía cruza este pueblo y baja al arroyo de Silva con varias revueltas, debido al gran desnivel que hay entre el pueblo y el arroyo.

Poco antes de cruzar el arroyo de Silva, la vía pasaba al lado de las ruinas de la iglesia románica del monasterio de San Juan de Montealegre. El monasterio ha desaparecido pero parece haber ocupado el solar que hay enfrente de la iglesia, al otro lado de la calzada. Este solar está en un nivel más alto que la iglesia. En la iglesia había dos miliarios con inscripción borrosa, y en el pueblo hay otro miliario, colocado boca abajo sobre la fuente, con una inscripción que está parcialmente legible¹⁰.

La continuación de esta calzada a partir de Montealegre fue estudiada anteriormente¹¹, y no formó parte de este reconocimiento.

La Vía del Sur, hasta el Puente de Balimbre

Este corto tramo sólo tiene unos siete kilómetros, pero está totalmente descompuesto. Sin embargo, aún quedan algunos vestigios observables. El trazado de esta vía está indicado en las figuras 4a y 4b.

Saliendo de Astorga por una puerta cerca de su extremo Sur, la calzada marchaba directamente hacia el barrio de Santa Clara, para cruzar la vega del río Jerga en su parte más estrecha, posiblemente en el mismo lugar donde hay un puente moderno, cerca del Convento de Santa Clara.

(10) TOMAS MAÑANES (op. cit.).

(11) TOMAS MAÑANES (op. cit.).

Al sur de este puente, la vega del Jerga se une con la vega del río Tuerto, formando una gran llanura que se extiende desde el barrio de San Andrés, al pie de las murallas de Astorga, hasta el pueblo de Celada. Esta llanura debió inundarse con frecuencia en aquellos tiempos. Hoy día la Presa de Villameca controla el flujo del río Tuerto y evita las crecidas anormales de dicho río.

La Vía del Sur, para salvar las crecidas del Tuerto, seguía por una cota algo más elevada que la vega, al pie de los altozanos que bordean esta vega por su lado oeste. Después de cruzar el Jerga, la vía giraba hacia el sur y pasaba enfrente del Convento de Santa Clara, donde aún se ven algunos vestigios de su tramo rectilíneo, sobretudo en los fotogramas aéreos. Aquí los vecinos recuerdan este camino, y su nombre era «Camino Real». El rumbo de la calzada es casi paralelo a la N-VI. Un kilómetro más adelante, la calzada cruzaba un regato con una alcantarilla de medio punto, muy probablemente romana (Ver foto III). Esta alcantarilla fue sustituida recientemente por un tubo de hormigón prefabricado, probablemente después de sufrir una rotura importante bajo el peso de los camiones que por allí circulan.

Poco antes de llegar al regato, se le unía el Camino de Cuevas, procedente de la iglesia de San Andrés. Poco después de cruzar el regato, el Camino de Cuevas marchaba cuesta arriba por la derecha, y la calzada del Sur seguía por la izquierda, al pie de los altozanos, hacia el Sur. A los 1,5 kilómetros, la calzada se cruzaba con la N-VI, donde aún se ven unas ventas abandonadas. En este recorrido la calzada mantiene su anchura primitiva y lleva muchos guijarros sueltos, pero va desapareciendo paulatinamente a medida que se avanza hacia el Sur y su cruce con la N-VI, perdiéndose totalmente poco antes del cruce. Uno de los altozanos al lado de la calzada fue excavado antiguamente, y ha quedado un cráter de tamaño respetable, cerca de la calzada, en cuyas paredes se ve claramente el aluvión con guijarros que componen estos altozanos. Posiblemente los guijarros de la calzada proceden de esta cantera.

Después de su cruce con la N-VI, no se ve ningún vestigio de la calzada en poco más de un kilómetro. En este recorrido, la carretera y el ferrocarril van casi paralelos y bastante cercanos, y es posible que las obras que se hicieron para estas dos vías dieron al traste con la calzada.

Después de poco más de un kilómetro, se separan las dos vías modernas. Allí sale por la izquierda de la carretera un camino muy roturado, que rodea al cementerio de Celada, que está sobre un altozano, a su derecha, y sigue, casi paralelo a la vía férrea. Después pasa al pie del teso de Santa Marina, al lado del ferrocarril, que bordea el mismo Teso, con el río Tuerto en su costado izquierdo. Y así continúa la calzada, posiblemente debajo del ferrocarril, entre el altozano a su derecha y el río Tuerto a su izquierda. También al pie del teso de Santa Marina, y un poco más alto que la calzada, están los restos de una pequeñísima ermita, ya sin techo. A los 750 metros, la calzada se separa del ferrocarril y va por la derecha. Allí, por un valle suave entre los altozanos, va casi en línea recta hasta el río Turienzo, cruzando dicho río sobre el Puente de Balimbre. La fábrica de este puente no es romano, pero es muy probable que allí hubo un puente romano, porque es el lugar más indicado para el puente, y sobre la margen opuesta quedan restos del empedrado, que se pierde a medida que se avanza con una cuesta suave. Un kilómetro delante comienza la desviación a Braga, por el Suroeste. La vía del Sur (o de la Plata) continuaba hacia el sur hasta el río Esla, cerca de Benavente y será objeto de un detallado estudio, si no se tropieza con algún impedimento, que se incluirá en la segunda parte de este trabajo.

CONCLUSION

Las calzadas romanas que se investigaron y que aquí se describen, presentan vestigios muy variados. Las calzadas del Este, entre Astorga y Mansilla de las Mulas, tienen vestigios más convincentes y abundantes. Las del Sur y el Noroeste son mucho más tenues, y consisten más en caminos con toponimia antigua y de dirección constante y consistente; y en algunos tramos sólo se intuye su paso por allí por razones topográficas o su aparente necesidad, ya que no queda allí ni el menor vestigio observable.

Estas calzadas formaban parte de una red viaria que funcionó bajo el imperio romano durante más de cuatro siglos, y muy probablemente experimentaron numerosas modificaciones en su tiempo, y por supuesto, después.



Foto I-a) Carretera sobre Calzada Romana Vía del Este

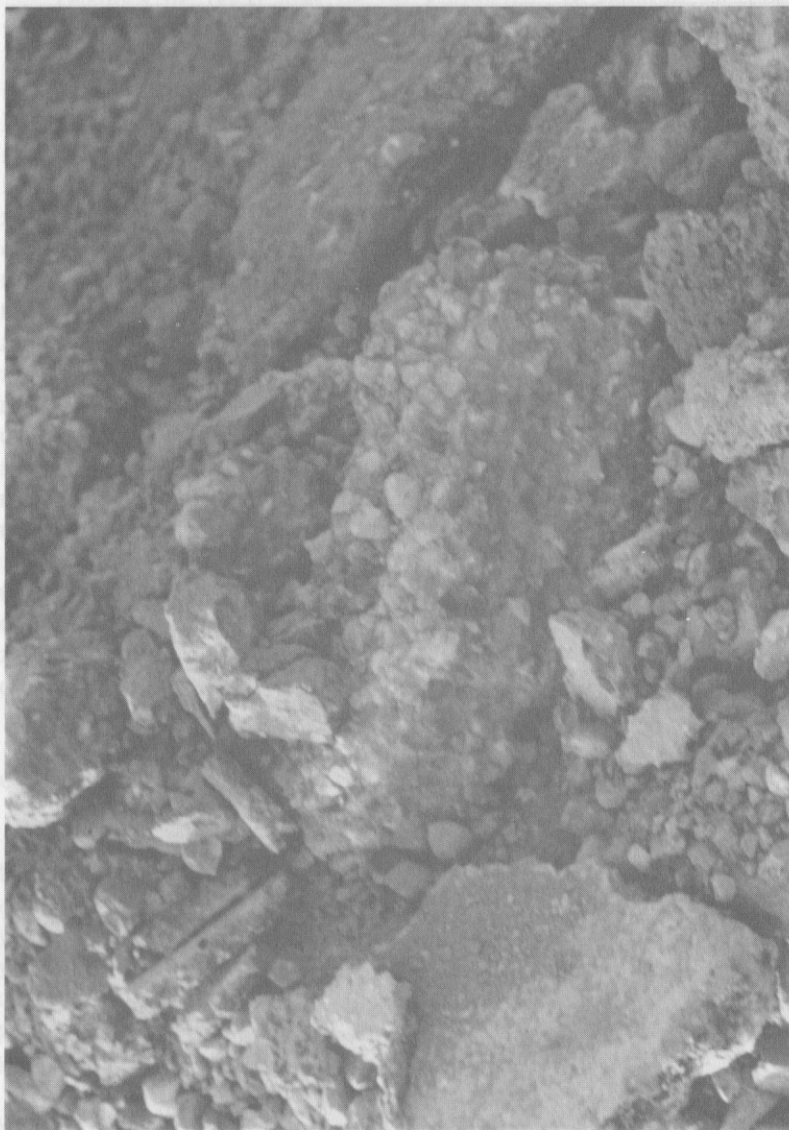


Foto I-b) Trozos del empedrado Romano Vía del Este



Foto I-c) Carretera sobre Tierra Virgen Cerca de Vía del Este



Foto II) Empedrado Superior con realce Vía del Este



Foto III) Alcantarilla Romana Vía del Sur

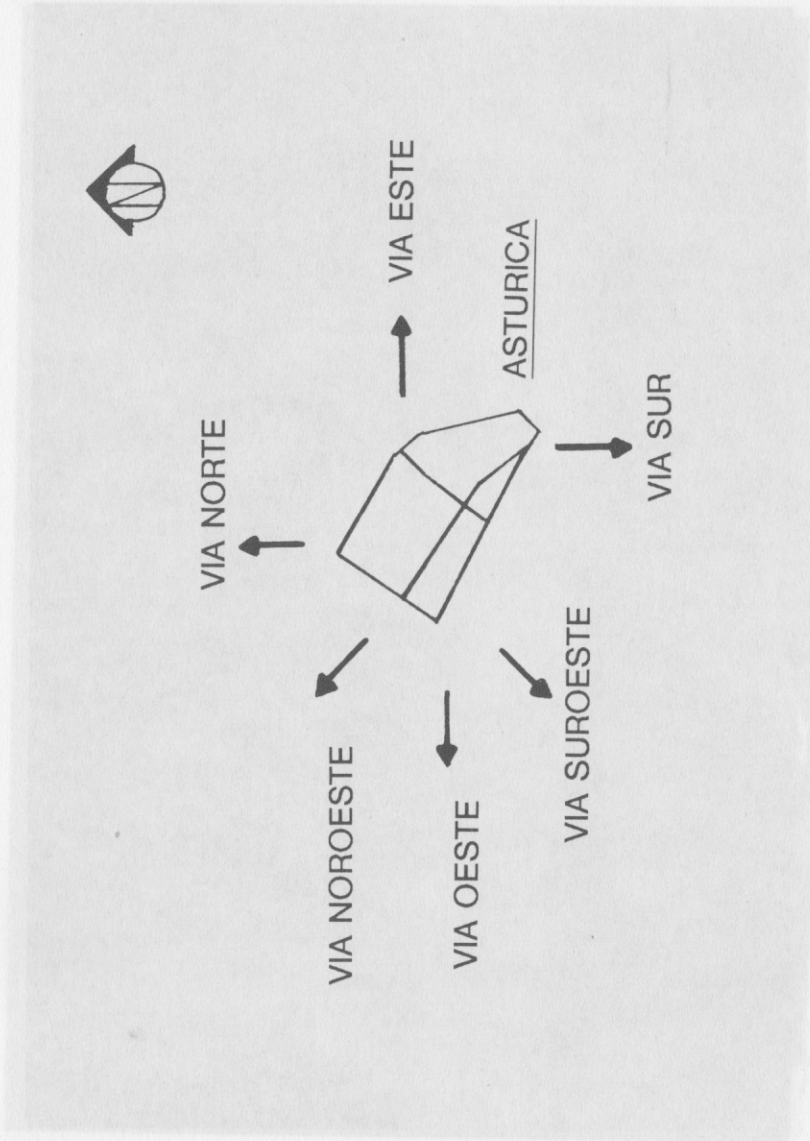


Figura 1

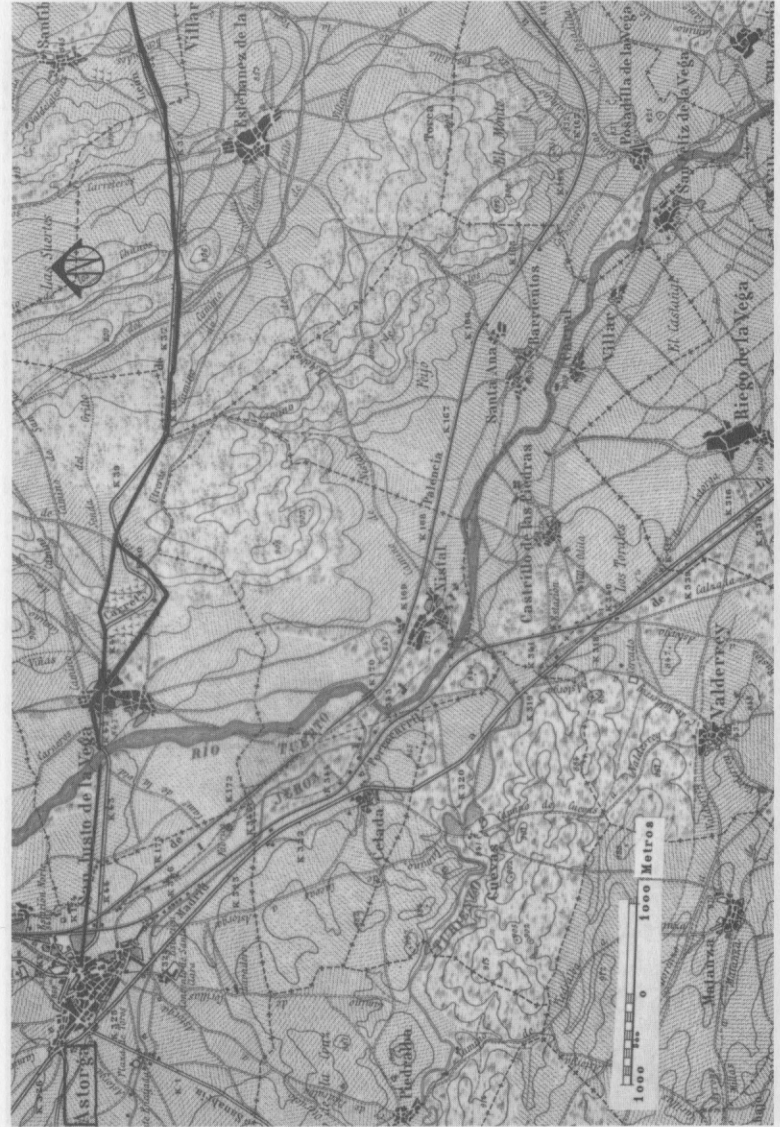


Figura 2a) Via del Este

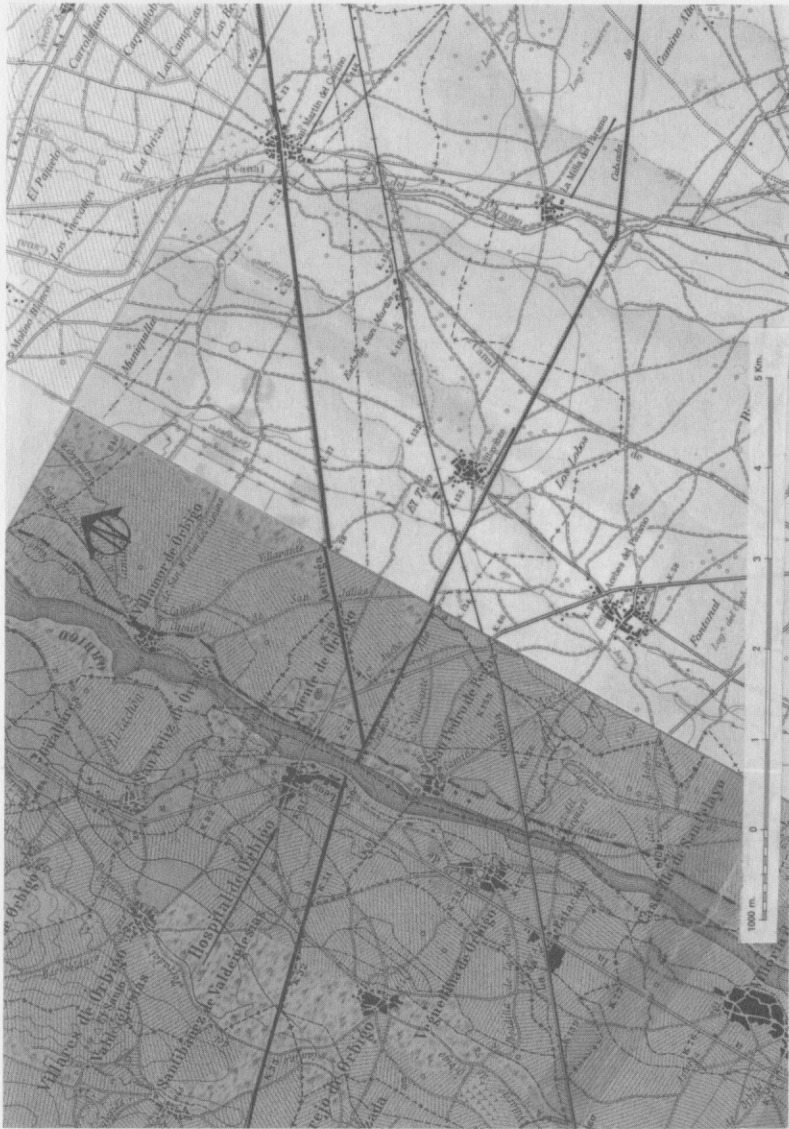


Figura 2b) Vía del Este

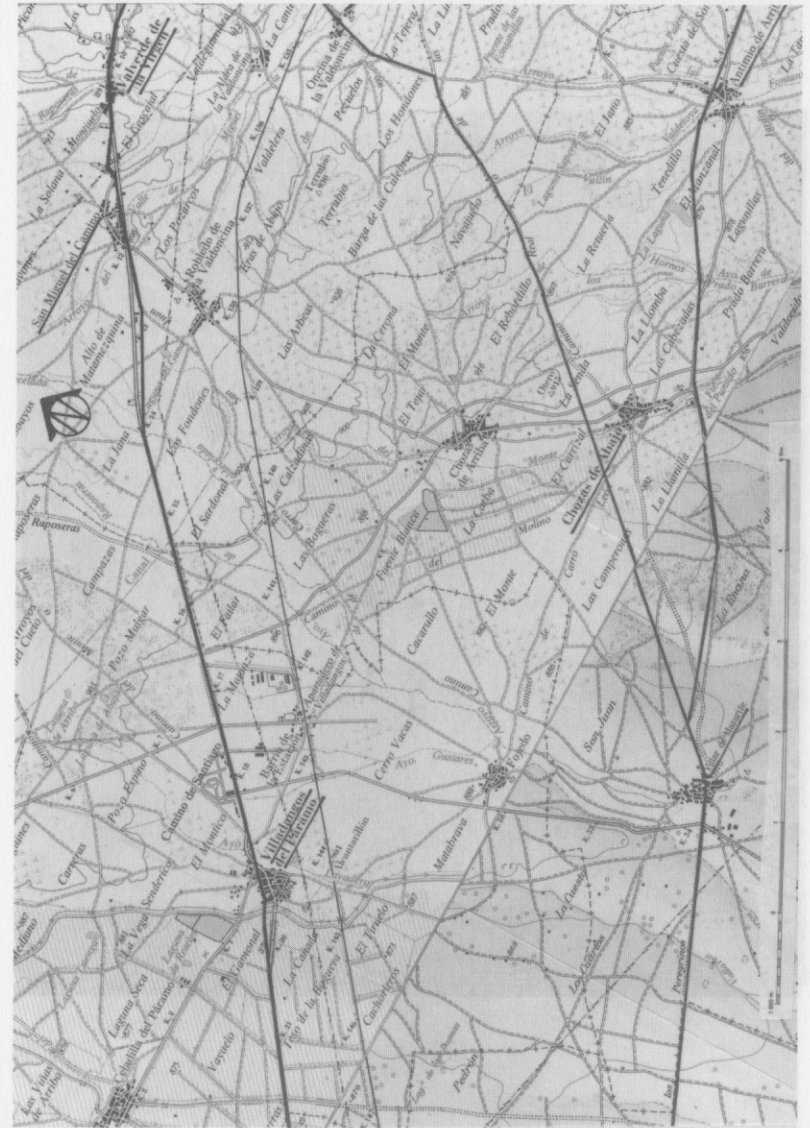


Figura 2c) Vía del Este



Figura 2d) Vía del Este

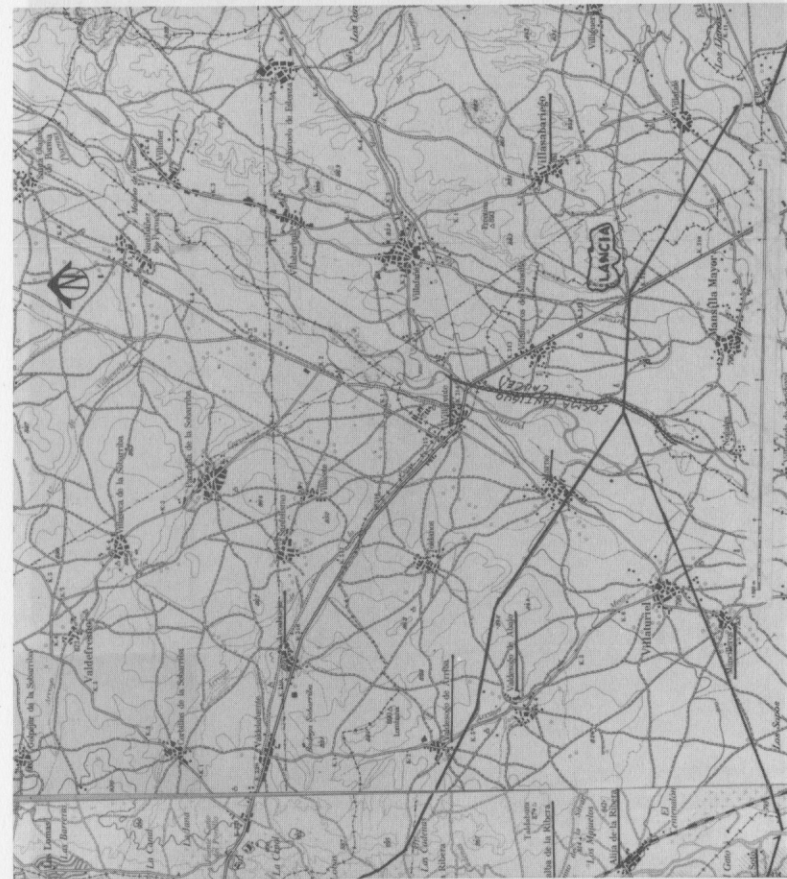


Figura 2e) Vía del Este

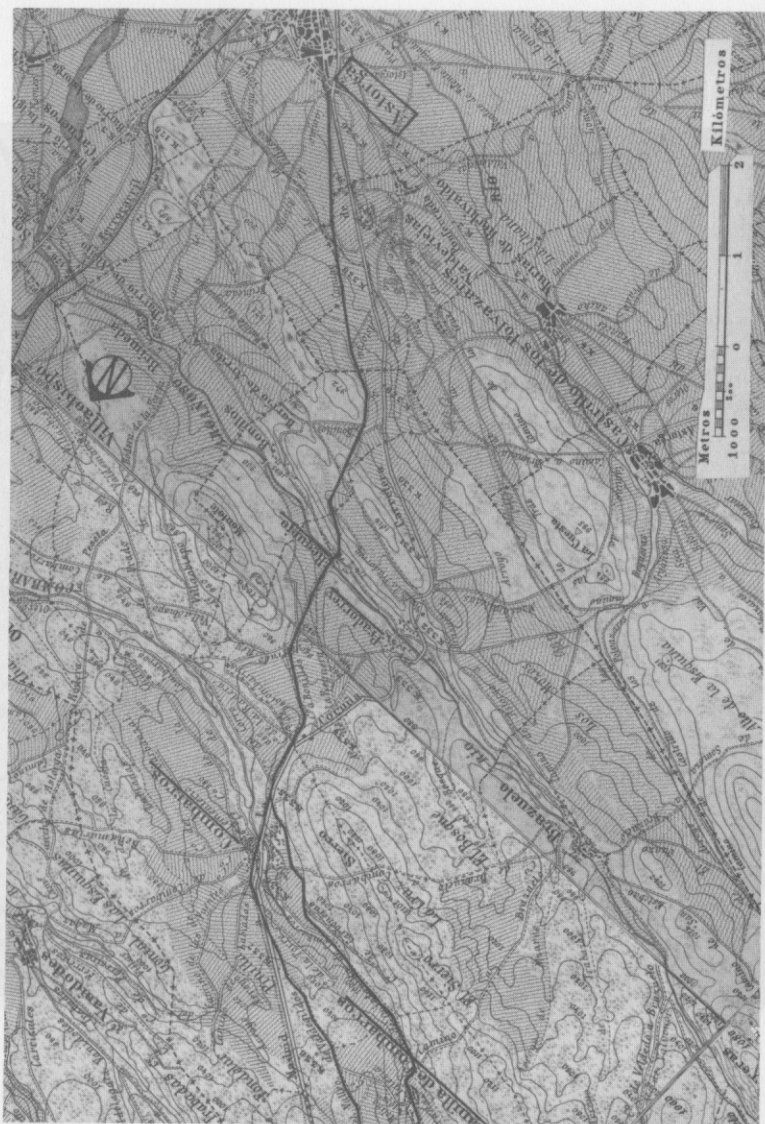


Figura 3a) Vía del Noroeste



Figura 3b) Vía del Noroeste

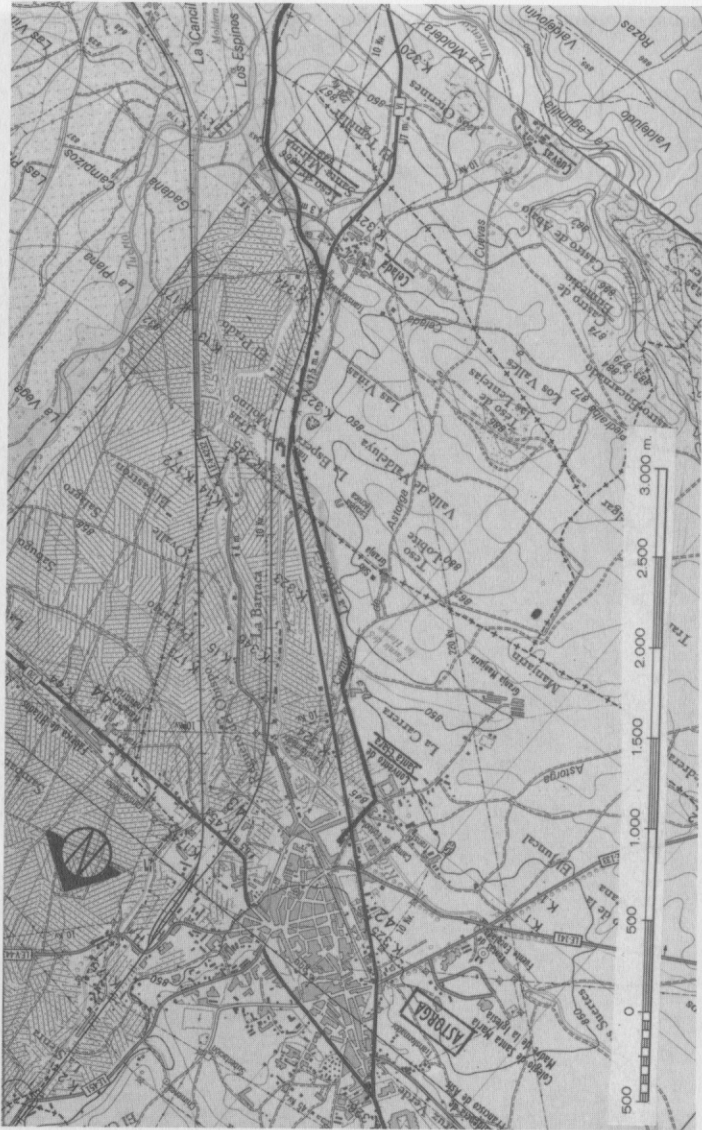


Figura 4a) Vía del Sur

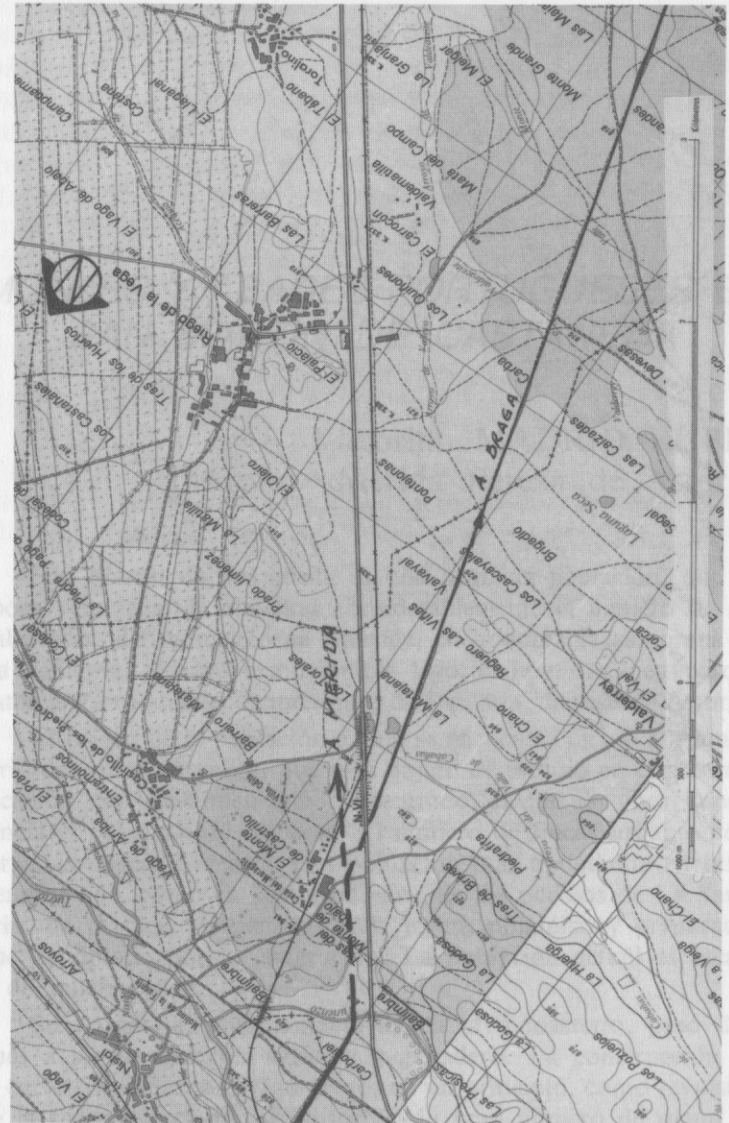


Figura 4b) Vía del Sur

ASTORICA

Director: Augusto Quintana Prieto

Consejo de Redacción: Victorino Madrid Rubio, José Antonio Martín Fuertes, César Álvarez Álvarez, José M^a Álvarez Pérez, Miguel Ángel González García, Lorenzo López Trigal, José Luis González Arpide, Luis Alonso Luengo, Elsía Armesto Rodríguez, Concha Casado Lobato, Martín Martínez

Secretaria: Elsía Armesto Rodríguez

Tesorero: Leopoldo Martínez Santos

Administración: Suscripciones, pedidos, correspondencia:

C/ Dr. Mérida Pérez, 1
Apartado de Correos, 63
24700 ASTORGA (León - España)

El Centro de Estudios Astorganos se complace en agradecer al Ayuntamiento de Astorga la colaboración prestada para la publicación de este número 10 de Astorica.

Estudios:

DA COSTA, Nuno, <i>Os fideiros de Astorga</i> 11	
CABERCA, Manuel, <i>El territorio astorgano medieval (ss. X-XIV)</i> 65	
GONZALEZ GARCIA, Miguel Angel, <i>El retablo de Valle de Vaiduernia, obra de Gregorio Español</i> 83	
ARIAS MARTINEZ, Manuel, <i>Aportación al estudio de la sillería catedralicia de Astorga</i> 123	
<i>Revista de estudios, documentación, creación y divulgación de temas astorganos</i>	
Documentación:	
GARCIA ABAD, Albano, <i>Primeros tallados de San Juan de la Cruz del escultor Diego de la Peña en 1632</i> 161	
LOEWINSHIN, Ernest, <i>Las ruinas romanas en el entorno de Astorga</i> 187	
MADRID RUBIO, Victorino, <i>Las iglesias portuguesas en San Martín</i> 219	
Páginas de creación:	
ALVAR NUÑEZ, Ricardo, <i>Orígenes de la heráldica astorgana</i> 231	
Bibliografía:	
RICARDO GULLON, Ricardo, <i>Las iglesias de Astorga</i> 265	
Información 273	



Centro de Estudios Astorganos
«Marcelo Macías»

Astorga

Año IX

1991

Nº 10