

VINDONNUS

REVISTA DE PATRIMONIO CULTURAL DE LENA

Revista de padremuñu cultural de Llena



Entre la meseta y el mar, siempre por los caminos de Lena

El ferrocarril de Pajares, un repaso a su historia y patrimonio

El tiempo del vapor en Pajares

Tiempo de ocio y baile en los pueblos de Llena. La entrada en la modernidad

El Carru la Muerte

Estudio etnolingüístico del Museo de La Panerona (Xomezana Baxo)

Trampeo y construcciones para la caza de osos y lobos en el Cordal de Los Llanos

La yana y la !!ixera. Dos bailes de Payares

De brujas, ungüentos y plantas

Na corexa

ÍNDICE

- 5 - **Presentación / Entamu.**

ARTÍCULOS

- 6 - **Entre la meseta y el mar, siempre por los caminos de Lena.**
Xulio Concepción Suárez
- 24 - **El ferrocarril de Pajares, un repaso a su historia y patrimonio.**
Guillermo Bas Ordóñez
- 34 - **El tiempo del vapor en Pajares.**
Javier Fernández López
- 48 - **Tiempo de ocio y baile en los pueblos de Llena. La entrada en la modernidad.**
M^a del Carmen Prieto González
- 64 - **El Carru la Muerte.**
Alberto Álvarez Peña
- 70 - **Estudio etnolingüístico del Museo de La Panerona (Xomezana Baxo).**
Cristian Longo Viejo
- 84 - **Trampeo y construcciones para la caza de osos y lobos en el Cordal de Los Llanos.**
David Ordóñez Castañón
- 98 - **La yana y la llixera. Dos bailes de Payares.**
Santos Nicolás Aparicio
- 108 - **De brujas, ungüentos y plantas.**
José Ramón González Estrada

NA COREXA

- 120 - **La gestión del Parque Natural Las Ubiñas - La Mesa.**
Jaime Gordo Llorián
- 123 - **Recuperar el pasado para afrontar el futuro: propuesta para el conjunto histórico de Campumanes.**
Plataforma La Ponte de Briendes
- 126 - **Llanos la siempreviva; breve semblanza del pueblu de los arbeyos.**
Begoña Riesgo Fernández
- 130 - **Guiso de callos. Elaboración de la tradicional cena de ferias en La Pola.**
Remedios Vázquez Gandoy, Meyos
- 132 - **La Asociación.**
-

POLÍTICAS EDITORIALES

Enfoque y alcance

Vindonnus. Revista de patrimonio cultural de Lena es una publicación anual que recoge artículos originales de diversas disciplinas, relacionados con el patrimonio, y con el paisaje cultural y natural del concejo de Lena. Nace con la pretensión de fomentar la investigación multidisciplinar del patrimonio cultural (en toda su amplitud semántica), así como de fomentar el interés en estos temas por parte de un público amplio y diverso. La revista cuenta con dos bloques, claramente diferenciados:

- A) Artículos:** de investigación y divulgación, elaborados por especialistas, investigadores y profesionales en su respectivo campo.
- B) Na Corexa:** textos no científicos relacionados con la tradición popular (folklore, gastronomía, mitología, etc.), además de otras informaciones de interés cultural local (entrevistas, actualidad de asociaciones y entidades culturales, publicaciones, exposiciones, etc.).

Proceso de evaluación

Los trabajos recibidos serán revisados en primera instancia por el Consejo de Redacción, el cual podrá requerir al autor su modificación, para continuar el proceso de revisión; o bien para rechazar aquellos textos que no se ajusten a la política editorial. Posteriormente, todos los originales recibidos serán evaluados por el sistema de revisión por pares (en inglés: *peer review*), a cargo de miembros del Comité Científico u otros revisores externos; las sugerencias se enviarán a los autores para que realicen las modificaciones pertinentes.

Frecuencia de publicación

Publicación de periodicidad anual. El plazo de recepción de originales finaliza el 31 de enero de cada año.

Política de acceso abierto

Los contenidos se ofrecen en línea, tras la distribución de los ejemplares impresos. Esta revista proporciona sus contenidos en acceso abierto y a texto completo, bajo el principio de que permitir el acceso libre a los resultados de la investigación repercute en un mayor intercambio del conocimiento a nivel global.

Indexación

La revista Vindonnus está indexada en las siguientes bases de datos: Dialnet: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=25589>

EQUIPO EDITORIAL

Dirección:

David Ordóñez Castañón. *Universidad del País Vasco UPV/EHU*

Consejo de redacción:

Xulio Concepción Suárez; *Real Instituto de Estudios Asturianos*

María del Carmen Prieto González; *IES Pérez de Ayala*

Luis Simón Albalá Álvarez; *investigador independiente*

Xosé B. Álvarez Álvarez; *Iniciativa pol Asturianu*

Luidivina Álvarez Fernández; *Investigadora independiente*

Comité científico asesor:

Santiago Sánchez Beitia; *Profesor Titular de Física Aplicada I Universidad del País Vasco UPV/EHU*

Carmen García García; *Profesora Titular de Historia Contemporánea; Universidad de Oviedo*

Santiago Fortuño Llorens; *Catedrático de Literatura Española; Universidad Jaume I de Castellón*

Luis Santos Ganges; *Profesor de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad de Valladolid*

Jesús Suárez López; *Director del Archivo de la Tradición Oral de Asturias, Muséu del Pueblu d'Asturies*

Juan Calatrava Escobar; *Catedrático de Composición Arquitectónica, Universidad de Granada*

Ramón de Andrés Díaz; *Profesor Titular de Filología Española y Asturiana, Universidad de Oviedo*

Carmen Oliva Menéndez Martínez; *Profesora en la ETSA de la Universidad Politécnica de Madrid*

Adolfo García Martínez; *Antropólogo; Real Instituto de Estudios Asturianos / UNED*

Luis Manuel Jerez Darias; *Escuela Universitaria de Turismo Iriarte (adscrita a la Universidad de La Laguna)*

Michael M. Brescia; *Head of Research & Associate Curator of Ethnohistory, Arizona State Museum (University of Arizona), EE.UU.*

Miembros colaboradores:

María Dolores Martínez García, Luis Núñez Delgado, Aurelia Villar Álvarez, Isabel Rodríguez Suárez, Asociación Asturcentral, Asociación Flash Lena.

ENVÍOS

Las instrucciones de envío y directrices detalladas para autores pueden consultarse en: <https://asociacionvindonnus.com/envios/>

- Sólo se aceptarán trabajos originales que no hayan sido publicados anteriormente en otras revistas, actas de congresos, etc.
- Las lenguas principales son el castellano y el asturiano.
- La extensión de los originales no podrá ser superior a 30.000 caracteres (con espacios, incluyendo títulos, notas y referencias). Se recomienda una extensión de entre 10 y 14 páginas, incluyendo imágenes, gráficos y tablas. El formato será A4, márgenes normales (3 cm). El corpus principal del texto irá en letra Garamond 11, interlineado 1,15. Aproximadamente el 30% de la extensión del artículo corresponderá a figuras.
- Al comienzo del artículo se debe incluir un resumen (máximo 10 líneas) en el idioma original del trabajo y en inglés. Asimismo, se incluirán entre 3 y 5 palabras claves, en el idioma original del trabajo y en inglés.
- Para la elaboración de las referencias bibliográficas se seguirá, preferentemente, el Estilo Chicago para Humanidades y, excepcionalmente, el Estilo Chicago para las Ciencias Físicas, Naturales y Sociales; empleando, respectivamente, notas a pie de páginas y referencias insertas en el texto.
- Las imágenes se incluirán en el texto en formato comprimido con su respectivo pie de foto; y también se enviarán en archivos aparte, con la máxima calidad, en formato JPG, TIFF o PNG.
- El Consejo de Redacción se encargará de realizar las correcciones ortotipográficas y de estilo de los trabajos que se publiquen, comprometiéndose su autor a realizar las modificaciones en un plazo de tiempo razonable.

Cada artículo se enviará en formato WORD y PDF, junto con la autorización de publicación al e-mail: asociacionvindonnus@gmail.com. Las imágenes pueden enviarse por sistemas telemáticos alternativos.

CONTACTO

Asociación Vindonnus. Grupo de estudio del patrimonio cultural de Lena
 Dirección postal: Plaza Alfonso X El Sabio, 7 – 2ª planta 33630 – La Pola (Lena), Asturias, España

Web: <https://asociacionvindonnus.com/revista-vindonnus/>

Email: asociacionvindonnus@gmail.com

Teléfono: 611 093 156

DATOS EDITORIALES

Edita: Asociación Vindonnus. Grupo de estudio del patrimonio cultural de Lena

Lugar de edición: La Pola (Lena), Asturias, España.

Diseño y maquetación: Provoca Comunicación

Imprime: Asturprint

Depósito legal: AS-01181-2017

ISSN: 2530-8769

Licencia: Obra bajo licencia Creative Commons:



Más información en: <https://creativecommons.org/>

Junio de 2018

Tirada: 1000 ejemplares

PRESENTACIÓN

Llega el verano y con él algunas actividades comunales de los pueblos: ir a la yerba, coger la escanda, las sextaferias,... Vuelve también la Revista Vindonnus, otro trabajo hecho en andecha, con el abnegado esfuerzo cooperativo de mucha gente: autores, equipo editorial, colaboradores,... Contamos además con el apoyo imprescindible del Ayuntamiento de Lena y de las empresas colaboradoras, a quienes hemos de agradecer su inestimable implicación.

El año pasado, por estas fechas, presentábamos el primer volumen de la revista, con mucha ilusión pero también con algunas dudas. Con el tiempo, los recelos fueron desapareciendo y los ánimos se han reforzado: a juzgar por las opiniones recibidas y por el éxito de la distribución, hemos satisfecho todas las expectativas.

Sin embargo, queda margen de superación. Hacemos autocrítica, recibimos sugerencias y tratamos de mejorar. Prueba de ello son los cambios que introducimos ahora (nuevo consejo asesor, proceso de revisión por pares, ajustes gráficos y de estilo,...), y otros que seguiremos acometiendo en el futuro, para consolidar este proyecto y elevar su calidad.

En este número se dedican páginas a nuestro acervo inmaterial: nuestras danzas, músicas, antiguos cuentos y leyendas. Y también para el patrimonio etnográfico, como aquellos útiles y aperos, tan comunes tiempo atrás como olvidados actualmente. Del mismo modo, los pozos de llobos, antiguas trampas para la caza de fieras, nos revelan costumbres comunales tan necesarias en el pasado como desconocidas hoy.

Pero, si hace un año concentrábamos los esfuerzos en el Santuario de Bendueños y sus pinturas murales, en esta ocasión prestamos especial atención al patrimonio caminero y ferroviario. Desde siempre, Lena fue un concejo de paso entre Asturias y Castilla. De estas infraestructuras destacamos La Rampa de Pajares, que nos deja un conjunto patrimonial excelso.

Con la culminación de la Variante, el futuro del histórico trazado ferroviario es una incógnita. Es ahora momento oportuno para recapitular su pasado, reconocer su relevancia y exigir un proyecto para su conservación y puesta en valor que contribuya a generar oportunidades de desarrollo alternativas, resarcido de este modo los gravísimos perjuicios que las obras de la Alta Velocidad han supuesto para los intereses paisajísticos y medioambientales de Lena. ■

ENTAMU

Llega'l branu y con él delles actividaes comunales de los pueblos: dir a la yerba, coyer la escanda, les estaferies,... Vuelve tamién la Revista Vindonnus, otro trabayu fechu n'andecha, col abegosu esfuerciu cooperativu de muncha xente: autores, equipu editorial, colaboradores,... Cuntamos amás col sofitu imprescindible del Conciyu Llena y les empreses collaboradores, a quien hemos d'agradecer nestes llínees la so inestimable implicación.

L'añu pasáu, por estes feches, asoleyábamos el primer volume de la revista, con muncha ilusión pero tamién con delles dubies. Col tiempu, les rocees fueron sumiendo y los ánimos medrando: a xulgar poles opiniones recibies y pol ésitu de distribución, satisfiximos toles mires.

Sicasí, queda marxe de superación. Facemos autocrítica, recibimos suxerencies y tratamos d'ameyorar. Prueba d'ello son los cambeos qu'introducimos agora (nuevu conseyu asesor, procesu de revisión por pares, axustes gráficos y d'estilu,...), y otros que vamos seguir acometiendo nel futuru, pa consolidar esti proyectu y alzar la so calidá.

Nesti númberu dedíquense páxines al nuesu padremuñu inmaterial: les nuses dances, músiques, antiguos cuentos y lleendes. Y tamién pal padremuñu etnográfico, como aquellos preseos y ferramientes, tan comunes tiempu tras como escaecíos anguaño. De la mesma, los pozos de llobos, antigües trampes pa la caza de fieres, revéllenos costumes comunales tan necesaries nel pasáu como desconocies güei.

Pero, si va un añu concentrábamos los esfuerzos nel Santuariu de Bendueños y les sos pintures murales, nesta ocasión emprestamos especial atención al padremuñu camineru y ferroviariu. Dende siempres, Llena foi un conceyu de camín ente Asturias y Castiella. D'estes infraestructures destacamos La Rampla de Payares, que nos dexa un conxuntu patrimonial escelsu.

Cola culminación de la Variante, el futuru del históricu trazáu ferroviariu ye una incógnita. Ye agora momentu oportunu pa recapitular el so pasáu, reconocer la so relevancia y esixir un proyectu pal so caltenimientu y puesta en valor que contribuya a xenerar oportunidaes de desendolcu alternatives, desquitando d'esta miente los pergraves perjuicios que les obres de l'Alta Velocidá supunxeron pa los intereses paisaxísticu y medioambiental llenizos. ■

ENTRE LA MESETA Y EL MAR, SIEMPRE POR LOS CAMINOS DE LENA

Xulio Concepción Suárez

Doctor en filología. Real Instituto de Estudios Asturianos,
www.xuliocs.com / xuliocs@gmail.com



PALABRAS CLAVE: Lena, romanos, caminos, toponimia, puertos.

KEYWORDS: Lena, Romans, paths, toponymy, mountain pass

RESUMEN

A juzgar por los nombres del paisaje, desde remotos tiempos indoeuropeos las montañas y los valles de Lena sirvieron de paso obligado a humanos y ganados, siempre buscando la comunicación entre las tierras castellanas y el mar; o a la inversa, entre las tierras más llanas y verdes junto al mar y las cumbres más frescas del verano. Por esta razón, se fueron trazando sendas milenarias, calzadas romanas, caminos reales, caminos de peregrinos, vía de la plata (las “balatas”, los caminos empedrados), caminos carreteros, carreteras, vías del tren, autopistas... Quedan abundantes restos, algunos en parte conservados, por los cordales de Carabanzo, Casorvía, altos de Parana, cordal de Yanos, laderas y altos del Güerna, valles de Piedracea, Muñón, La Cobertoria, Zurea... Aún estamos a tiempo de conservar, mejorar y reparar algunos, y prevenir daños medioambientales futuros tantas veces evitables. Un patrimonio viario lenense –los caminos preindustriales ahora al lado de tantos otros con el tiempo, y al servicio de cualquiera mucho más allá de estas reducidas montañas. Como ha venido sirviendo desde hace miles de años.

ABSTRACT

Considering the names of the landscape, from remote Indo-European times the mountains and the valleys of Lena served as an obligatory passage for humans and livestock, always seeking communication between the Castilian lands and the sea; or the other way around, between the flatter, greener lands by the sea and the cooler summits of summer. For this reason, since the beginning, there have been millenary paths, Roman roads, royal roads, pilgrim paths, the Vía de la Plata (the “balatas”, paved roads), roadways, modern roads, train tracks, motorways... There are plenty of remains, some partly preserved, by the mountain ranges of Carabanzo, Casorvía, Alto de Parana, Yanos, slopes and highs of Güerna, valleys of Piedracea, Muñón, La Cobertoria, Zurea... We still have time to preserve some, to improve and repair others, and to prevent future environmental damage, in many cases avoidable. A rich pre-industrial road heritage, alongside so many others, and at the service of anyone far beyond these small mountains. As it has been serving for thousands of years.

lo sigue confirmando hoy mismo en los pueblos con vaqueros de media edad, portadores de toda una memoria trashumante que, en parte, se va también de estas montañas de forma irremediable. No obstante, con las nuevas tecnologías, estudiantes y montañeros respetuosos con las palabras y con el medio, siempre estaremos un poco a tiempo.

Desde el *puerto de los altos a la puerta de los valles: entre portum y ustium*

En todo caso, con el trazado de los caminos se deduce una primera anotación paisajística: desde la Meseta Castellana, los caminos se adentraban por los pasos más estrechos de las cumbres, de donde la voz ya indoeuropea, **per-* ('conducir, llevar'); **por-* ('viaje, pasaje'); traducido al lat. *portum* ('abertura, paso, puerto'). Y ya desde los altos iban descendiendo a los valles, cuando las laderas lo permitían; sobre todo, cuando había que cruzar los ríos mayores (Lena y Aller, en este caso).

Así se fue abriendo más espacioso el paso por *Uxo* (Ujo), en realidad, indoeuropeo, **os-* ('boca'); latín, *ostium, ustium* (puerta, entrada); *puerta* (en femenino), frente a *puerto*, pues en *Uxo* coincidían todos los caminos que descendían de los altos, no sólo lenenses, sino también alleranos: caminos por El Alto Riosa, Alto de Vegarà, Alto de Sanisidro... En Santa Cruz de Ujo se juntaban todas las direcciones precedentes para continuar más uniformes, valle del río abajo, hasta Mieres del *Camino* (nombre evi-

dente): el camino ya mayor, más organizado y espacioso, en dirección al mar por Olloniego, El Portalgo (el puerto de control) y San Esteban de *las Cruces* (otra encrucijada que bien lleva el nombre a las puertas del mismo Uviéu).

En el comienzo, hombres tras la caza; con el tiempo, rebaños tras los pastores

Pero comencemos por el principio, por la entrada de los altos, el paso menos malo. Como más abajo se verá, el origen de estos caminos cimeros hay que buscarlo veinte o treinta mil años atrás en las sendas de los animales salvajes, objetivos de caza, ya que hasta el Neolítico no comenzó el proceso de domesticación. Y así fueron ellos trazando sus caminos: tienen sus costumbres de paso, sus puntos de vigilancia, sus lugares estratégicos; y, en consecuencia, los cazadores los siguen por las mismas sendas, de forma que el trasiego, el pateo, el uso masivo, va tallando con los siglos el terreno hasta transformar las sendas en senderos; los senderos, en rutas marcadas; y, por fin, en cajas de caminos enlazados y transitables en cualquier época del año.

Con el tiempo se irían invirtiendo los papeles y los cazadores pasarían a ser pastores, que conducirían sus rebaños invariablemente de las regiones interiores a los pastos frescos de verano. La red de caminos iría aumentando en complejidad y organización, siempre en torno a unas vías de comunicación más directas según las zonas de origen y destino. Se fueron asentando así las dos rutas princi-



Figura 2. La entrada desde la meseta, al principio siempre por los altos, controlando los valles desde las atalayas, en este caso desde Carraceo (David Ordóñez).



Figura 3. Los petroglifos de Serralba, testimonio del pastoreo prehistórico en La Carisa (David Ordóñez).

pales que llegaron más documentadas: el Camín Real de La Mesa (más al occidente, por Somiedo, Teverga...); y el Camín Real de La Carisa (más al centro).

Poco a poco, y con el mismo sistema trashumante, se formó el resto de caminos milenarios por los puertos asturianos: Cerreo, Tseitariegos, Ventana, El Palo (el de Allande y el de Lena), Vegará, Sanisidro, Tarna, Ventaniella, Pontón, Arcediano, Caoru... Todo un impresionante tejido de caminos entre La Meseta y las montañas, que se fueron estirando hasta las mismas costas del mar. Un patrimonio viario que define la identidad regional lenense, un *conceyu* siempre de paso, a pesar de (o precisamente por) las dificultades geográficas a la hora de ascender o descender por las laderas empinadas sobre los valles.

La red viaria romana: comunicaciones, productos, comercios...

Los caminos y calzadas antiguos (*los vieyos y las vieyas*, una vez reducidos a adjetivos) se irían mejorando con las reformas romanas, con el objetivo de extraer los minerales en la conquista: cajas más anchas, capas empedradas en zonas húmedas y barrizales; pasos más seguros sobre precipicios (caso de L'Argaxá la Moena, sobre Propinde y Pendilla); vías derivadas hacia los valles, vías alternativas en casos de emergencias; o para evitar los saqueos de los nativos en sus frecuentes escaramuzas o enfrentamientos castreños por los altos. Ampueiros sería otro ejemplo, a juzgar por la cuidada caja del camino que serpentea abajo desde La Cava, para volver a remontar con el mismo cuidado arriba y retomar la vía romana en Tsixincos, en dirección ya a Carraceo, Carabanzo, Uxo...

En resumen, el trazado de los caminos principales por los altos lenenses, a media ladera..., es un proceso natural que comienza con los animales, y siguió con los pastores trashumantes, los invasores, los carreteros, arrieros y otros transportistas, los comerciantes, los vaqueros, los inmigrantes y emigrantes, los segadores a Castilla, los artesanos con sus productos hacia los mercaos, los raíles del tren... ■



Figura 4. Peculiares alacenas de mampostería en Ampueiros; por las connotaciones etimológicas del nombre, quizás un antiguo lugar comercial en tiempos romanos, con los nativos (Xulio Concepción).

2. VÍAS PECUARIAS: LA RIQUEZA GANADERA

El documento oral (que dice la voz indoeuropea, *pek-, ‘riqueza’) sigue vigente en el léxico ganadero: tanto los pastores leoneses (de Arbas, Pendilla, Busdongo o Villamanín), como los vaqueros lenenses en las brañas a la falda de La Carisa (La Paradietsa, Cuaña...) siguen llamando *vía pecuaria* al *camín real viiyu*: otra raíz indoeuropea atestiguada por Edward Roberts¹ como indoeuropea: *peku- (‘riqueza’); ya en sánscrito con el sentido de ‘ganado’; latinizada en *pecus* como ‘rebaño, manada’; más tarde, *pecunia* (‘riqueza consistente en cabezas de ganado’); y, finalmente, ‘moneda, dinero’, sin más, obtenido por la posesión de ganado.

Como recuerda Guillermo Mañana al hablar del Camín Real de La Mesa,² el problema está en la ausencia de

¹ Edward Roberts et al. *Diccionario etimológico indoeuropeo de la Península Ibérica* (Alianza Editorial, 1997), 124.

² Guillermo Mañana. *El Camín Real de la Mesa* (Oviedo, Cajastur, 2011), 119.

datos fiables, documentos sobre los caminos antiguos; pero hay “pruebas evidentes de presencia y actividad humana allá por los aledaños del Camín Francés, en la Cueva del Conde, nada menos que hace ahora la friolera de 28.000 años”.

En fin, el lenguaje toponímico va atestiguando con sus raíces prerromanas que la vida en torno a los corros y túmulos estaría alimentada, primero con la caza, luego con el pastoreo. Aquellos ganados estacionales marcarían progresivamente los caminos con la técnica más elemental de “*ver y no ser vistos*”, siempre vigilantes en su andadura sobre los bosques más fonderos y los valles más peligrosos de los ríos. Así evitarían las emboscadas: los peligros salidos de los bosques –como bien recuerda la palabra–, los posibles animales, los nativos al acecho... ■

3. CAMÍN REAL VIIYU: AL FILO DE LA RENA –QUE DICEN LOS PASTORES–

La sucesión de vestigios históricos prerromanos a lo largo de La Carisa hace pensar en uno de aquellos caminos trashumantes al resguardo del filo cimero de las cumbres: *caminar pe la rena* (la zona *renal* de la montaña, en expresión de los pastores cabraliegos). Por allí, a la falda de Tresconceyos sobreviven, de una u otra forma, al cobijo del matorral, la *estela* (piedra redonda) de Furnietos; el castro de Tsagüezos; los corros de Corriones, al par de la calzada; el recinto de Currietos y Perabanes (mal llamado L’Homón de Faro); el dolmen de Padrún (cementerio de Carabanés para los alleranos)...; todos ellos divisorios de los dos grandes valles, Aller y Lena, tal vez de donde el mismo nombre de Ranero (lat. *renem*, ‘riñón’, aplicado en forma figurada a la cumbre que se prolonga entre ambos).

Estos vestigios prerromanos atestiguarían una remota cultura de cazadores–recolectores muy cuidadosos con sus cultos y con las marcas de sus territorios respecto a otros por las que pasaban. El nombre La Vieya sería el adjetivo ya aplicado por los romanos al sustantivo *calceatam* (calzada), hoy reducido a la finca justo bajo El Picu Ranero por la vertiente allerana. El adjetivo *vieya* tal vez fuera reinterpretado por los vaqueros nativos en Camín Viyyu, como más adecuado al uso asturiano común: la voz *calzá*, *calzada*, sólo se aplica a derechos consuetudinario de paso por fincas comunales o privadas.



Figura 5. Una de las pocas tallas prerromanas conservadas en el Pontón de Furniechos (Xulio Concepción).

El Camín Nuivu, con el tiempo, se fue matizando por contraste una vez que se trazó como más fondero: entre La Cruz de Fuentes y Propinde (justo por debajo de Cuaña, Mayéu Fierros...), ya sólo para uso ganadero y comercial con los mercaos y pueblos leoneses vecinos. Hoy, muy deteriorado también por los efectos de las minas, las escombreras, las nuevas pistas, trazadas tantas veces al capricho de unas palas. El resultado está a la vista.

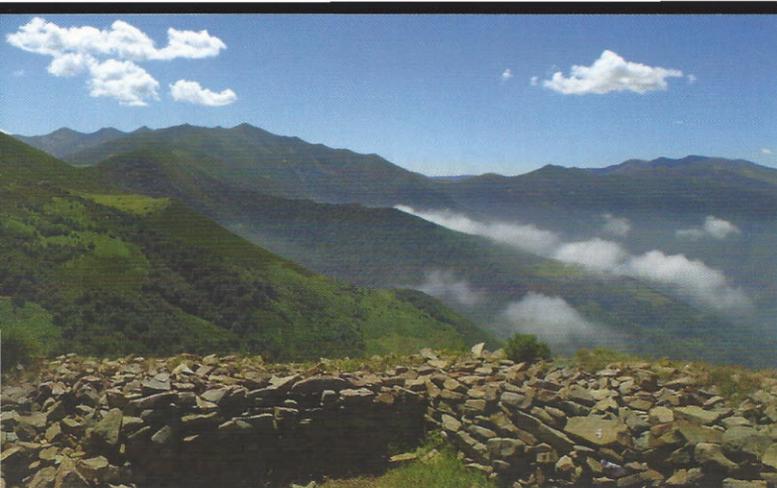


Figura 6. Restos de la torre del Qentu Busián, una atalaya de gran visibilidad sobre la vía romana (David Ordóñez).

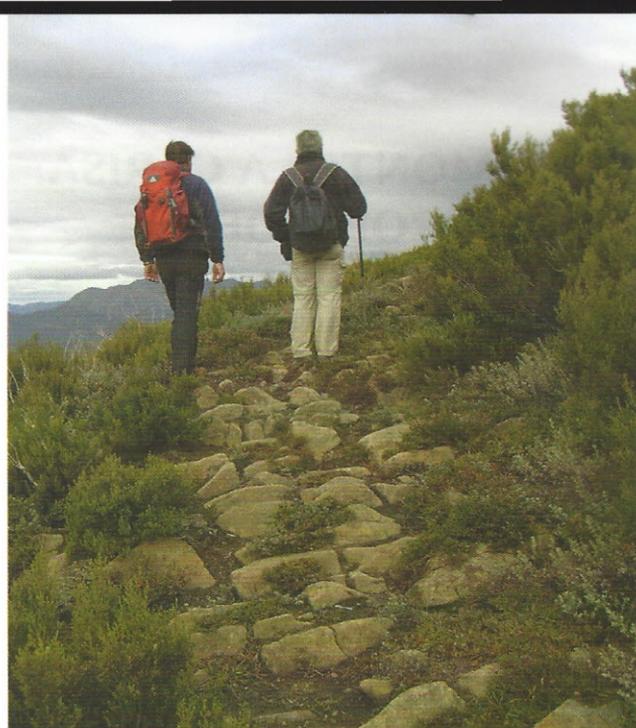


Figura 7. Un tramo aún empedrado de la “auténtica” calzá romana (Xulio Concepción)

El adjetivo viejo, vieyu, vieya..., generalizado en toponimia

Muchos ejemplos de muestra: Vega de los Viejos (zona leonesa de Babia, ladera de Santa María del Puerto de Somiedo). *Bonviejo* entre Arbas y Busdongo, bajo Vegalamosa, justo a la salida actual del túnel de La Perruca: tal vez, el *monte del camino viejo* (simple proximidad acústica m/b, *Mon-/Bon-*). Parece claro el lugar de *Vegavieyos*, bajo Fierros: la vega donde convergen los caminos colaterales (los viejos, los antiguos) que antes discurrían a media ladera; el que venía de Fresneo y seguía a Samiguel d'Eros (ladera al este) ahora descende más cómodo sobre el río Fierros, una vez abierto un camino al par del río, a su paso por Malabrigo (por ‘mal abrigo’ que resultara en ciertas

épocas invernales); y confluye el que venía por la vertiente de Güetses (ladera al oeste) evitando las pendientes más carbizas y peligrosas de Robleo, Tárano, Taranín...

En Vegavieyos se abre un camino más apacible, en fechas romanas o altomedievales, que hizo posible el paso por La Frecha: la *vía fracta*, la vía rota de alguna manera por los desbordamientos del río o los *argaxos* de las riberas. No hay que olvidar que tan solo hace una década el río Fierros se llevó el puente del Molín, por el que tantos años transitó todo tipo de vehículos; y dejó incomunicadas las dos partes del poblado, incluido el acceso al apeadero de RENFE. Estos *hinchentes* del río serían comunes miles de años atrás-, y ocasionarían bastantes más incomodidades al paso por el fondo de los valles. ■



Figura 8. Petroglifos d'El Curutsín, en La Vieya, en alusión a los caminos más antiguos (David Ordóñez).

4. EN EL MONTE LA CARISA: ENTRE PROPINDE Y CARRACEO. Y LA OTRA CARISA, SOBRE ZUREA, JUSTO ENFRENTE

Todo este complejo viario –romano y prerromano– del Camín Real lenense supone la organización administrativa y comercial de un camino paralelo en el tiempo y en el espacio al de La Mesa somedana. Se tratarían de unas vías organizadas de cumbre en cumbre para el control de los caminos. A su vez, en el Güerna, El Cuitu la Carisa (margen izquierda de la ladera, al par de La Pena Tsago) hace pensar en algún tipo de comunicación visual desde Currietsos, quizás conectadas sendas Carisas por las estrategias comercial y militar romanas. Tal vez, en ambos casos hubiese algún tipo de actividad minera (oro, hierro,...). Bajo El Cuitu la Carisa (divisorio de Zurea y Tablao) se encuentra El Cotséu l'Oro, con arraigada tradición oral de leyendas en torno a supuestos yacimientos de oro a la falda de La Pena Tsago y La Cobertoria.

Desde los altos a los valles, siempre con las estrategias de los caminos

El descenso progresivo de los caminos desde las cumbres a la media ladera, y a las mismas riberas de los ríos, hubo de ser otra forma de controlar también los pasos ya más cómodos con el paso de los siglos. El caso de La Cobertoria resulta muy notorio: al lado está Santa Cristina, hoy más estudiado como monumento, pero con muchos indicios de que antes fue emplazamiento castreño o similar, tal vez de los mismos pobladores de los túmulos, con las coberteras de los lugares de culto prerromano, transformados en la campa cristianizada actual.

El emplazamiento de La Campa Santa Cristina (nombre de los lugareños) supone toda una red viaria y visual de los valles circundantes: al este, el camino que desciende de La Carisa y Carraceo por Valgüena y Palacio; al sureste, el camino que viene de Corneyana por L'Escobal, Alceo, Felgueras...; al sur, el que viene de Campomanes por La Nozala, El Puente los Tsobos...; al oeste, el que desciende de los altos de La Cobertoria y L'Aramo por Sorribas, Mamorana...; al norte, los que siguen por la margen izquierda y derecha del río Lena hacia Mieres, El Padrún... ■

Figura 9. Restos megalíticos de El Padrún, estructura de carácter funerario construida por poblaciones nómadas dedicadas al pastoreo y a la caza (David Ordóñez).



5. VÍACABACHOS Y CASORVÍA: LA CASA SOBRE LA VÍA ROMANA (ALREDEDOR DE...)

Como se dijo, al par de los caminos a media ladera, fueron surgiendo algunas villas, origen de los pueblos actuales: antes, sólo fincas rústicas, posesiones señoriales (lat. *villam*), con sus componentes agrícolas y ganaderos de producción a cargo de colonos. Las vías mayores de comunicación irían haciendo posible el desarrollo de estas primeras haciendas ya desde la Alta Edad Media en los espacios más soleados de las laderas.

Nos quedan varias villas por el concejo. Por el Valle del Payares: Parana, Güetses, Casorvía; Vitsar de Payares, Vitsar de Parana (los lugares dependientes de la villa). Tal vez, habría que añadir Payares, pues tiene La Casona en el centro, y Vitsar debajo. Por el Valse Güerna, La Villa (Tuíza Baxo), Vitsarín, Xomezana, Zurea, Tiós, Carraluz, Alceo los Caballeros, Palacio, Palaciós, Los Vitsares. Corneyana, Vitsar de Corneyana, Mamorana, Retrullés, Carabanzo... (en la mayoría hay Solavitsa, Cimevitsa, Fondsvitsa, Treslavitsa..., con nombres transparentes).

En el orden temporal, Casorvía vendría a ser una de aquellas primeras villas altas, formadas en época temprana – romanas, altomedievales- a la falda de La Carisa: se irían constituyendo (o creando) otras luego, más abajo, a medida que los tiempos y las tribus se fueron pacificando; y los

ríos se volvieron más transitables y menos boscoso, y, en consecuencia, menos peligrosos. El poblamiento estaba organizado: verano en los altos, inviernos a media ladera, abajo, en los mejores rellanos.

Como prueba de ese descenso de los pobladores de las cumbres, quedan cantidad de *castietsos* y castros que se suceden en toda una línea por ambas laderas del Payares: El Castiitsu Polación, El Castiitsu Naveo, El Castiitsu, Los Castietsos de Navidietso, El Questru de Parana, El Questru de Linares, El Castiitsu (Corros de Malveo, El Castro Corneyana, La Corrona, Castiellu en Villayana, Las Corras de Carabanzo... La mayoría, con acertado criterio, en la vertiente más *soleyera* del valle, margen derecha del río Lena. Por la otra (la de Yanos, Herías...), la más *avesea*, hay menos: Castro, El Castiión de Campomanes, El Curuchu Otero, El Questru Piedrecea...

La primera casa al par de la vía (romana, por supuesto)

Pero los nombres casi nunca están solos. Sobre Casorvía destaca inmediato y expresivo Viacabachos: la vía de los caballos, sin duda, tal vez por la pendiente que suponía entonces la subida y bajada por aquella ladera sur de

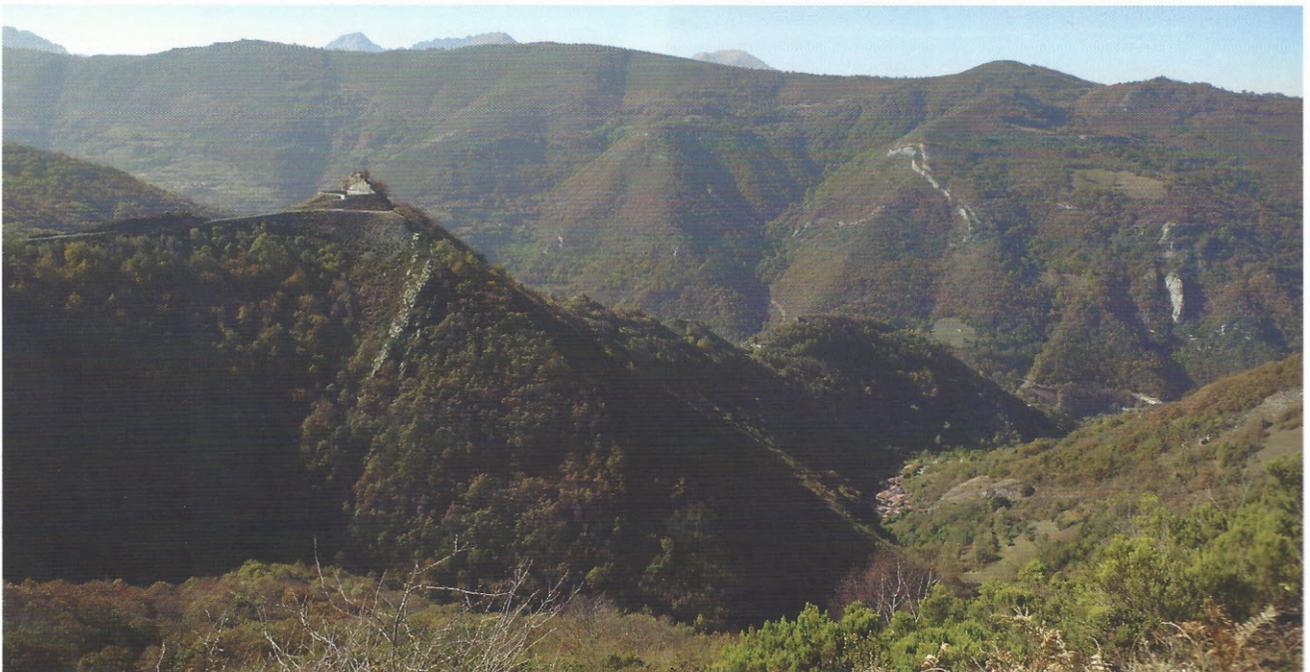


Figura 10. El Castiitsu Naveo, vistosa atalaya sobre el Valle Payares, conectado visualmente con el Curutsu Braña. Aunque documentado y catalogado fue arrasado impunemente para construir la balsa de la llamada Minicentral (David Ordóñez)

Penafurá. El primer componente se continúa en *Casorvía*: la *casa super viam*, sobre la vía romana; pero *super* no era entonces sólo 'sobre', sino *alrededor de...*, en las *inmediaciones de...* (como hoy decimos *sobre las siete, sobre Madrid...*). Por ello, Casorvía sería una de las primeras villas formada a la falda de un camino ya romano (o romanizado): el caso de Fondes de Vitsa, sobre el pueblo, es evidente. Lo mismo ocurriría con Parana, la villa de Parus; y con Vitsar de Parana: el caserío dependiente de la *villa* fundacional.

Más abajo se encontraba la *vía fracta* que dio nombre a La Frecha, estudiada por Carmen Bobes en su *Toponimia romana*. Seguramente el pueblo nació a la sombra del camín real de La Xuliana o Santaxuliana (aunque nadie recuerda santa alguna con ese nombre ni en el pueblo ni en los alrededores), y en su origen estaría tal vez la *vía Iuliana*, dedicada a la familia romana de los *Iulius*, la misma vía que pasaría luego por Mamorana, La Calzá de La Barraca (La Pola), Villayana...

En esa relación de los altos con las laderas y los valles (verano arriba; invierno más abajo) se da la curiosa circunstancia de que al saliente rocoso situado sobre Campomanes, los vecinos de Malveo lo conocen con el latino Castiitsu, mientras que el resto de pueblos de Lena (incluida la próxima Casorvía) lo llaman con el prerromano Picu Corros. Es un ejemplo de superposición de culturas con el tiempo.



Figura 11. El querru (foto prestada por Arturo el de Tiós y Pilina)

En la encrucijada del valle, por la ladera más soleada: La Cruz

De esta forma Casorvía sería, de entra las villas soleteras y comunicadas, la más alta del contorno. Hoy mismo es el pueblo que marca la línea de la nieve: raramente baja de ahí, por lo que Casorvía alcanzó cierta estabilidad como villa. En una época posterior de cultivos más intensos surgiría Malveo, también a la falda de un castillo, zona más fondera, templada, retirada del viento norte al cobijo de las calizas y serraspas de Corros, pero teniendo siempre como referencia la vía principal de comunicación por los altos: de Viacabachos a La Carisa, El Camín Viiyu, La Vieya, Carabanzo, Uxo...

En fin, Casorvía tenía, además, un emplazamiento estratégico para la comunicación de los altos con los valles, y en las dos direcciones de la andadura; ahí queda el lugar de La Cruz bajo la iglesia del pueblo; la encrucijada del camino que descendía de la vía romana por Viacabachos; el que venía a media ladera por Congostinas y seguía a Malveo por El Carril (nombre evidente); el que venía de Renueva, Fierros...; el que bajaba a La Frecha... En definitiva, la villa de Casorvía, sería en sus comienzos altomedievales una verdadera encrucijada de caminos:

Por los caminos carreteros de entonces: de los carros, las carretas...

Sin salir del mismo pueblo, El Carril, barrio a la salida hacia Malveo por el camino antiguo, podría ser la continuación de la vía de Viacabachos tras el pueblo, camino de Malveo y El Carrilón. No sería fácil en su época trazar un camino pendiente para los caballos con pesos (carros o cabalgaduras), pues en esos tiempos altomedievales eran caminos de uña: no había herraduras al alcance de cualquiera -adelanto ya de la Edad Media-, ni para los caballos ni para los bueyes. Una vía para los caballos habría que mantenerla con piedra menuda, sin barrizales..., para que no resbalaran los animales y pudieran subir cargas considerables.

Hay más pruebas de las vías de los carros que cruzaron Lena en época romana o altomedieval. El Camino de los Carros era el nombre que daban los leoneses al camino antiguo desde Busdongo al Alto'l Puerto y La Raya, en dirección a Asturias. Carraluz, El Carral y El Carralín son fincas en Zurea, El Carril, cordal de Yanos. Y otros como Los Carriles, Las Carreras, Les Carreres, Les Carralines...

6. EL CAMÍN DEL PUERTO: ENTRE EL FILATO DEL ALTO Y EL FILATO DE SENRIELLA

Los mayores llamaban *camín de los carreteros* al *camín del Puerto*, tal vez por el número de lugareños que desempeñaron ese oficio entonces muy codiciado, pues ni exigía poca cualificación ni habilidades específicas. Aunque el sueldo era pequeño, algún miembro de aquellas familias tan numerosas podía traer a casa unos *riales* para el complemento de la precaria producción del *ganao* y de las tierras. Los carreteros abrían cunetas, rozaban pendientes, arreglaban pedreras (antes del asfaltado, mucho más reciente...)... Quedan los topónimos, una vez más, tantas Casillas de los Camineros, muchas veces en ruina.

El *camín del Puerto* no se trazó de golpe, sino que se fue mejorando, desviando, acortando, con los tiempos: basta observar los tramos antiguos en los desvíos, reducidos a veces a simples calzadas en la pradera o entre las zarzas. El trazado ha de ser antiguo, pues La Romía es nombre más próximo a *la chemin romiu* (romano, de Roma, que decían los viajeros franceses) que de romeros o peregrinos medievales.

En principio, este camino entraba por L'Alto la Calera y La Gobia (ladera de Arbas), y ya descendía por La Calera, Casa Tibigracias, L'Hospitalón de Payares...; cruzaba el pueblo, y descendía por La Triema, Las Nieves, El Posauriu, Ampueiros, La Romía...; para seguir por Naveo, Orria, Vitsar de Parana, Güetses, Congostinas, Casorvia... Y Campomanes, o Corneyana por Vitsar; o por L'Escobal, Alceo Felgueras, Palacio, Santa Cristina, La Cobertoria... Varios desvíos, según la época, el clima..., y otras circunstancias a tener en cuenta por los viajeros sobre la marcha.

Con el tiempo, el paso se abrió más cómodo por La Raya, lo que hoy es el Alto Payares (justo al par de La Gobia,



Figura 12. Las difíciles condiciones para el paso del correo por el Payares en el invierno (grabado de J. Cuevas).

“... se procure estén siempre bien reparados los caminos que salen para Castilla, por ser los más necesarios para el comercio universal de este Principado”.

(Ordenanzas Municipales de 1494 y 1659)

antes de La Calera): allí comenzaba la ruta comercial más controlada, que comenzaba con un *filato* (justo bajo La Raya), y terminaba con otro (el de Senriella, en el límite de Villayana y Uxo). Símbolo inmemorial de la vida arriera y caminera en este punto, sigue siendo La Venta Casimiro (recién reformada): antes Bar de Manolo y Paco, Casa Manzanas; luego, de Esperanza y Ricardo.

Entre los puertos de las montañas y los puertos del mar

El trasiego creciente de carruajes y viandantes hubo de dar lugar a una serie de instituciones, ventas, albergues..., que llegaron a estos mismos días, a veces ya sólo en forma de topónimos. Especial relieve tuvo siempre el Monasterio de Arbas, con larga tradición de viajeros y mercancías que transitaban por los puertos de Entrelusa (en la actual Perlora) y La Ballenera de Avilés fueron origen o destino de muchas mercancías en las que intermediaba el monasterio: lana, ovejas, mantegas hacia el puerto de mar; grasa de las ballenas para velas en el camino de vuelta.

Más tarde sería el Camino de Castilla, El Camino de Asturias..., que citan varios viajeros de paso (Jovellanos, Rafael M. de Labra entre otros). Toda una red viaria en torno a la Abadía de Arbas entre las costas del Cantábrico y las llanuras mesetarias extremeñas. El mismo Tren de la



Figura 13. “El Puerto de Pajares. Conducción del correo en tiempo de nieve” (grabado de *La Ilustración gallega y asturiana: revista decenal ilustrada*, núm. 3, 28/01/1880).

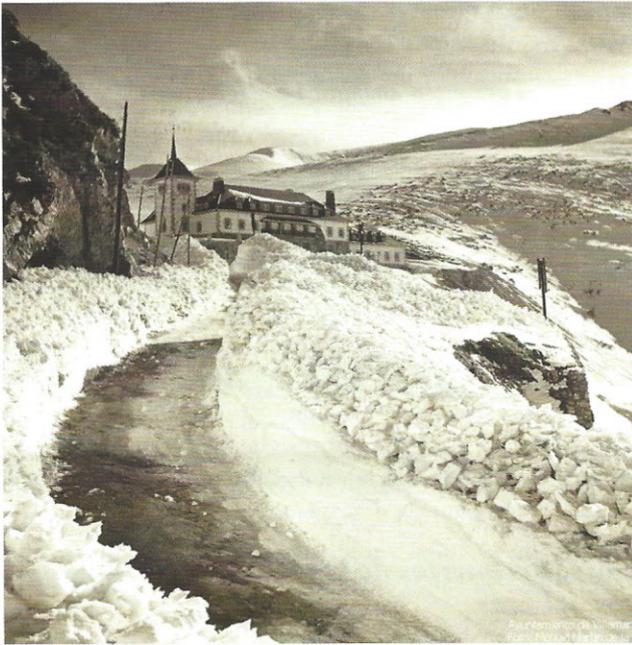


Figura 14. Llegando a la divisoria del puerto, ya con carretera y Parador, tras una bona nevá (foto de Manuel Martín de la Madrid, en la fototeca de la Memoria Digital de Asturias).

Plata la siguió recordando hasta hace unos años con los raíles de RENFE: el camino de la *balata* (la calzada empedrada para el paso de merinas y carretas).

El proyecto caminero de Jovellanos

Una de las mayores preocupaciones de Jovellanos fue el estado de las comunicaciones entre la vertiente asturiana y la meseta castellana a la hora de atravesar cualquiera de los puertos: Tesitariegos, Somiedo, Teverga, Payares, Piedrafita de Aller, Sanisidro, Tarna, El Pontón..., en definitiva, los caminos carreteros de entonces. La palabra *carretero* se registra en 1175³; y *carretera*, a finales del s. XIII (por Alfonso X el Sabio), cuando los caminos se habían mejorado y ensanchado, pero lejos de una carretera como entendemos hoy. Jovellanos es muy claro en este punto:

“Lo menos tolerable [...] son al presente [s. XVIII] unas malísimas calzadas que se hallan principalmente desde Puente los Fierros, a que llaman en el país Pedreres, porque, sobre ser molestísimas, estrechas y pendientes, se hallan muy quebrantadas y deshechas, y los regodones de que fueron formadas al principio, sueltos y perdidos sobre el camino, ofrecen un embarazo inevitable y continuos y hacen muy difícil e incómodo el tránsito de toda especie de bagajes, siendo enteramente inaccesibles a las ruedas”⁴.

En consecuencia, Jovellanos sólo usará el término *carretera* en sentido etimológico: el camino de las *carretas*, no precisamente para el coche de cuatro ruedas tirado por caballos ya entonces, pues resultaría menos apto para

estas pendientes con deslizamientos a la vuelta de cualquier curva. De hecho, aparece con frecuencia la expresión *camino de Castilla, camino de Asturias...*, más que *carretera*.

Por ello, él mismo usa el coche para las tierras castellanas, pero para los caminos asturianos prefiere la cabalgadura del jinete, más segura y cómoda para el paso por los altos de los puertos.

La carretera que Jovellanos nunca llegó a ver

Como progresista ilustrado, Jovellanos piensa en unas comunicaciones bastante más rápidas y cómodas desde todos los puntos de Asturias, tanto del centro como de las alas. Pero la más urgente para él es, sin duda, la del Pajares: la más central y directa a los centros regionales, sin olvidarse de los demás puertos de montaña.

El ilustre gijonés muchos proyectos debió dibujar en mente y en papel. Se decidió por El Pajares como proyecto menos malo en comparación con rutas alternativas por Aller, Quirós o incluso la Mesa somedana. Nunca vio su idea ejecutada ya que muere en 1811 y la carretera se inaugura en 1829 siguiendo básicamente su trazado.

Poco a poco, este camino más central se desarrolla hasta el punto de quitar protagonismo al Camín Real de la Mesa, muy importante hasta entonces para la zona occidental: Grao, Pravia, Muros... El camino del Pajares, convertido ya en carretera, ve aumentar el trasiego de diligencias, ya con muchos viajeros, tiradas por varios caballos (2-4-8...), hasta la llegada de los motores, el asfaltado y las novedades de los siglos XIX-XX; finalmente la Autopista del Güerna como alternativa y/o complemento al Pajares.

En definitiva, el paso de los caminos siempre fue obligatorio por Lena hasta la fecha, la zona más central, la menos mala, que ya vio Jovellanos. Siempre habrá que recordar las dificultades que lleva la copla dirigida por los arrieros que conducían las recuas, a los viajeros en días de nieve, pendientes, y temporales puertos arriba:

“Los de 1ª, que sigan sentados;
los de 2ª, que sigan a pie;
los de 3ª que emburrien”. ■

3 COROMINAS, Joan – PASCUAL, José (1980). *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico*. Tomo I, p. 896. Ed. Gredos.

4 JOVELLANOS S, G. M. (2003). *Cartas del viaje de Asturias*. (Cartas a Ponz). Carta III, p. 58. Ediciones KRK. Oviedo.

7. LOS MONASTERIOS RENOVADORES AL PAR DE LOS CAMINOS: SAN PELAYO, ORRIA, SANTA MARÍA DE PARANA, SANTOLAYA, MUNISTIRIU...

Ya desde tiempos altomedievales, los monasterios, por pequeños que fueran entonces, debieron suponer toda una revolución cultural (agrícola, ganadera, religiosa...) en muchos campos; pero, sobre todo, en el desarrollo de los caminos: por ellos llegaban gentes de otras regiones, otros países, con otros saberes, otros oficios, otros productos comestibles, otras costumbres culinarias, léxico... Con ellos, los caminos se habrían de mejorar necesariamente, pues era bien para todos.

Pasan hoy desapercibidos unos cuantos ejemplos de pequeños monasterios por todo el concejo, en ocasiones ya sólo reducidos a los topónimos que mantuvieron los lugares. Por el valle del Payares, venían de La Abadía de Arbas; en la margen derecha, quedaban el monasterio de Orria, y más abajo, Santa María de Parana, San Pelayo. Y, por la otra ladera, Munistiriu de Yanos, Santolaya d'Herías (Viñamayor).

En el mismo valle de Pajares, otros cuantos nombres aluden a establecimientos semejantes a los monasterios, pero tal vez con funciones añadidas: L'Hospital de Payares, Samiguel d'Eros, L'Hospital de La Casa Nueva, Santa Gadia, San Pedro, Santullano (Casorvía), L'Escobal de Corneyana.



Figura 15. Especial importancia tuvo la abadía de Arbas para los viajeros que cruzaban el Payares (autor desconocido).

Por el Vatsé Güerna, algo parecido desde los altos a los valles: El Monasterio de Acebos, L'Horro los Probes, L'Hospitalón de La Cortina, San Bras de Sotietso, L'Hospital de Campomanes. Más abajo, La Malata (La Cobertoria), L'Hospital de Villayana.

Ya como posadas más específicas al lado de los caminos, unas cuantas también: por el valle del Payares, Ventaveranes (La Romía), La Venta la Ciega (La Muela), La Posá (Renueva), La Pará (La Barraca), La Casa Dulia (La Frecha), El Portalón (Campomanes). Y por el Vatsé Güerna, La Berguera de Riospaso, El Ventorrillo de Las Monas. ■

8. EL CAMÍN DE PEREGRINOS: AL SOL, O A LA SOMBRA; INVIERNO Y VERANO, EN CADA VALLE

Muchos nombres se hubieron de suceder sobre un mismo trazado milenar de caminos, aún con sus variantes y mejoras en cada tiempo, al par de las nuevas técnicas, sistemas de transporte, herramientas... El nombre más extendido por los pueblos era el de *camín de peregrinos*, siempre muy respetado, en parte rodeado de silencios y misterios; de hecho, el camino no cruzaba muchas veces entre las casas del poblado: lo rodeaba, como atestiguan los restos de la caja entre gruesos paredones, que bien siguen respetando los poseores colindantes hasta estos mismos días (habrá excepciones ya, claro). Quedan también manantiales en varios pueblos – igualmente en las

afueras en general- con el nombre de La Fuente de los Peregrinos, sobre todo como abrevadero de los caballos de los caminantes.

El nombre de *peregrinos* debió alternar con el *camín del Salvador* pues hay fincas llamadas Sansalvaor (Salas de Campomanes), La Iría de Sansalvaor (Güetses). De hecho, al lado de Sansalvaor (entre Salas y La Casa Nueva) está el preu L'Hospital: una finca que siempre respetó un montón de murias que se decía eran los restos de la edificación antigua.



Figura 16. Los pequeños cenobios y capillas al pie del camino, también importantes para asistir a los transeúntes tiempo atrás: El Munistiriu y San Miguelón (*Xulio Concepción*).

Hoy, todo ello bajo las escombreras de un AVE, que no repararon en enterrar, en unos minutos, muchos siglos de atenciones a caminantes y carruajes de paso. Quedan los nombres como únicos documentos: L'Hospital y San-salvaor, recogidos en la voz oral, y en el libro de Alberto Montero, imprescindible para la investigación de peregrinos por estas montañas⁵.

¿Caminos verdaderos?

Pero, ¿y cuál es el camino verdadero?, se preguntan a veces los peregrinos, por simple razón estratégica en las zonas de montaña: todo depende de la época del año, del día que haga, de la época invernal o veraniega, de los barrizales, de las nieves,...

Hoy nos parece innecesario el dilema, pero muchos siglos atrás, sin asfaltos, sin chubasqueros, sin botas impermeables, y con otros peligros de asaltantes, incluso, al acecho del caminante..., la elección de la ruta era cuestión de vida, o de desgracia por falta de previsión. Y no faltarían otras razones para alternar los caminos y no transitar siempre por los mismos parajes.

Por ejemplo queda El Monte Tsadrones: en realidad, el monte de los hayedos laterales, sombríos a espaldas del sol (en la *tsaera*, la ladera), como corresponde a aquel valle profundo al otro lado de Piedrafita. El hecho de que al lado esté El Monte los Ingleses pudiera haber dado motivo a la imaginación popular: un lugar en el que se escondían los ladrones antiguamente, y asaltaban a los caminantes (muy frecuente en otras rutas y caminos jacobeos). Tal vez sólo imaginación popular, o con parte de realidad también, pues los caminos tenían sus peligros ya entonces.

Dos estructuras camineras simétricas: Las Puentes y Los Pontones

Siguiendo con el esquema caminero por Lena, hay dos claves casi simétricas en los dos grandes valles: Los Pon-

⁵ Alberto Montero Prieto. *La ruta jacobea en Asturias: hospitales de peregrinos en las rutas desde los puertos de La Cubilla, Pajares, Piedrafita, Vegarada y San Isidro hasta la S.I.C.B.M. de San Salvador de Oviedo* (Mieres, ed. Alberto Montero, 1993).

tones (Vatse Güerna) y Las Puentes (Vatse Payares); los dos tienen sentido cuantitativo, dimensional: puentes grandes para entonces. En el caso de Los Pontones, con sufijo aumentativo; en Las Puentes, con género dimensional una vez más: el morfema femenino indica tamaño mayor, más seguro, más duradero... tan frecuente en asturiano. Algo parecido ocurriría con La Puente (La Puenti, para los mayores): puente y poblado sobre el río Lena entre La Vega'l Ciegu y el camino a Columbietso.

De un lado, por tanto, tenemos Las Puentes, mal traducido luego a Les Puentes (nunca escuchado a los lugareños); o Puente los Fierros (tampoco lo concretan los nativos); Las Puentes es la zona de la Iglesia actual, justo en el cruce del camino que bajaba de Fresneo, cambiaba de ladera y seguía a Güetses y Parana. Un verdadero problema siglos atrás, por las crecidas de los dos ríos que se juntan allí: el río Fierros, el que desciende de los altos del Mayéu Fierros, bajo Tresconceyos (unos dos mil m), y el río Valgrande, el que baja de Samiguel del Río y altos de Cuayos. De allí procede el nombre del pueblo: del río que fluye de los altos; no de puente de *fierro* alguno, como alguien ha generalizado, que no consta en documento alguno de fiar.

En Las Puentes confluyen los caminos de ambas laderas del Payares: el camín de La Romía, que venía por Naveo, Orria, Parana... (margen derecha del valle, más *soleyero*); y el que venía de Yanos, Munistiriu, Fresneo... (margen izquierda, más *aveséu* en invierno, sobre todo). En Las Puentes cambiaban de ladera según el tiempo. Ambos caminos por sendas laderas tienen otra coincidencia: cada uno, con su monasterio: Munistiriu (ladera que mira al este); Orria, Parana (ladera que mira al oeste).

Por el Vatse Güerna

Del otro lado, Los Pontones, con funciones parecidas a Las Puentes: el nombre de Treslacruz justifica la encrucijada (la *encruceya*), la cruz metafórica de los caminos. En Los Pontones, por tanto, los caminantes podían cambiar de ladera también; confluían el que venía de La Vatsota, Tras la Cruz... (margen derecha del valle, ladera más propicia al verano); y el que bajaba de Riospaso, La Cruz,

Reconcos... (margen izquierda). En Los Pontones podían adaptar la andadura: en invierno, por Reconcos, Santa Cristina, Xomezana... (más *soleyero*); en verano, por La Cortina, Piñera, Alceo, Bendueños... (solo propicio con buen tiempo).

En definitiva, ambos caminos por el Payares y por el Güerna tienen otras coincidencias; por ejemplo, La Fuente la Berguera, bajo Munistiri de Yanos (a lo cimero del valle); La Belguería o Berguería, a la entrada de Riospaso por el camino del Monasterio de Acebos (cimero del valle, también), a su paso por La Fiesta'l Bayo, frente al Horro los Probes; ambos, alberguería y horro, desaparecidos hace pocos años. Hay que añadir los hospitales de entonces (más bien hospederías, como dice la palabra): L'Hospital de Payares (entre el pueblu y La Mortera); L'Hospitalón de La Cortina (relativamente conservado hasta la fecha, con su arco en piedra toba en la planta de abajo).

Los pasos arriesgados por los ríos, siglos..., milenios atrás

Algunos pasos serían temidos en ciertos tramos; por ejemplo, el Puente l'Infierno de Uxo -ladera de Uxo Taruelo-, parece bien descriptivo: después de pasar la confluencia de los ríos Aller y Lena por Santa Cruz (la encrucijada), se formaría un gran caudal inundando las riberas con frecuencia; un verdadero infierno caminero en épocas no tan remotas, con las aguas al capricho de deshielos, torrenteras, grandes nevadas... Poco más arriba, en la ribera izquierda del Lena, está L'Envaralao: tal vez el tramo de empalizada con postes y *varales de maera* necesarios para proteger el camino en la pendiente pronunciada. ■

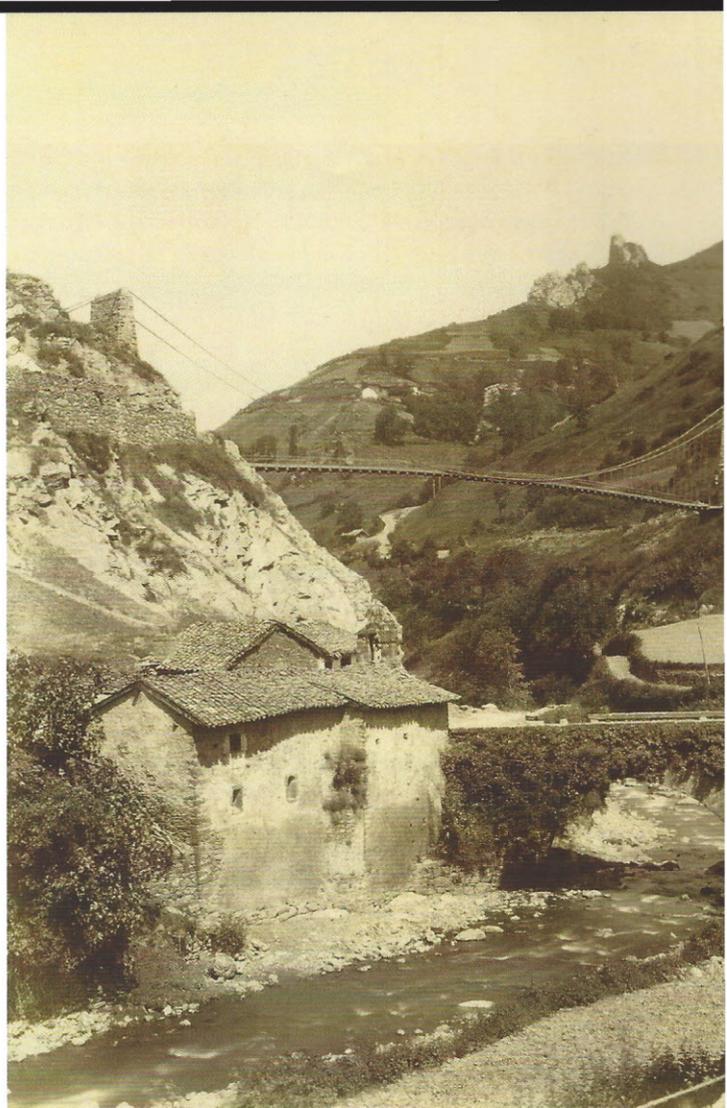


Figura 17. La capilla y hospital de San Bartolomé en Las Puentes, durante la construcción del ferrocarril, "la encarrilá", 1884 (P. Sauvanaud, Biblioteca Nacional de España).

9. EL CAMÍN DEL PUERTO POR EL VATSE GÜERNA: HASTA L'ALTO'L PALO, BAJO PENATOLÓBRIGA, Y LA VATSOTA; O AL MEICÍN POR TUÍZA RIBA.

El *camín del puerto* por el Güerna fue, y en parte sigue siendo, el camino de los vaqueros que subían en otro tiempo desde los pueblos más *fonderos* del Conceyón: El Padrún, Mieres, Uxo, La Pola..., hasta La Vatsota, a través de Tuíza, Axeite, El Palo (La Cubilla, mal llamado hoy). No hay que olvidar que en La Corredoria está Pontón de Vaqueros; o en Manzaneda recuerdan algunos mayores todavía hoy que, siendo *guajes*, subían con sus *güelos* al Puerto la Vatsota con el ganado, caminando durante varios días. El mismo lugar de San Esteban de las Cruces

puede ser otro documento verbal: una encrucijada sobre el camino principal del Puerto (Payares y Güerna), con enlaces a los lados (Olloniego, Llangréu...; o a Uviéu, Las Regueras, Grao...).

Estos vaqueros más fondos de Picu Llancia (me contaban algunos hace años) bajaban a Olloniego, y ascendían por El Padrún, Mieres, Uxo, Ubriendes, Alto Riosa...; se unían a los de Lena por Espines, Alto la Cobertoria, Alto Porciles de Zurea, Bovias, Tuíza, Axeite... Y seguían al Puerto



la Vatsota tras las cancietsas del Alto'l Palo. Era el *camín de los vaqueros* para los lenenses; el *camín del puerto* para los demás.

La otra rama del camino de los vaqueros se desviaba al Meicín: todavía hoy en parte seguida por el ganado; al llegar a Tuíza Baxo, el camino seguía empedrado a Tuíza Riba, continuaba por El Saño, La Piedra..., pasaba El Cancetsón y entraba en el puerto por Las Arrobas, Brañatsuenga...; y a Las Corrás del Tsegu, ya en la misma base de las calizas de Ubina; la espaciosa campera, siempre más o menos reverdecida por las aguas del *tsegu*, que le dio nombre. ■

Figura 18. Los vaqueros de Güeria, ensillando las caballerías para bajar de Tseturbio (foto de Juaninacio el de Zurea).

10. LA FUENTE LA PLATA (XOMEZANA): HASTA LA PLATA DE UVIÉU Y LA PLATA DE SALINAS Y AVILÉS

En esa reutilización inmemorial de los caminos, las vías *balatas* (empedradas) hubieron de seguir a las que ya había, aunque mejorándolas. El ejemplo del Pontón de Furnietsos, sobre la vía pecuaria parece evidente; bien lo explican los pastores de Pendilla: ese pequeño puente que se eleva sobre el arroyo parece no tener hoy sentido alguno, pues se pasa a pie sin problemas sobre las aguas escasas y por pista todoterreno; pero cuando los rebaños de los pastores leoneses y extremeños llegaban en primavera, y el río estaba muy crecido, la situación era muy distinta.

El puente elevado para ovejas y corderos en primavera

Por ello, la solución fue el puente: un pequeño elevadizo sobre el arroyo, hoy muy mejorado y reconstruido por los lugareños como símbolo y recuerdo de aquella actividad trashumante inmemorial a su paso por Pendilla, camino de los altos de La Paradietsa, Escuenas, Bostavide (al oeste, falda del Ceyón); y a Propinde, Cuaña, Mayéu Fierros, Buschumoso..., por todo el cordal de La Carisa (al este-noreste falda de Tresconceyos). Lugares muy fríos hasta en pleno verano, como relatan los vaqueros de aquellas cabañas:

“Los tres mayaos más fríos que en La Carisa verás son: Cuaña, Campañones y Calaverdás”

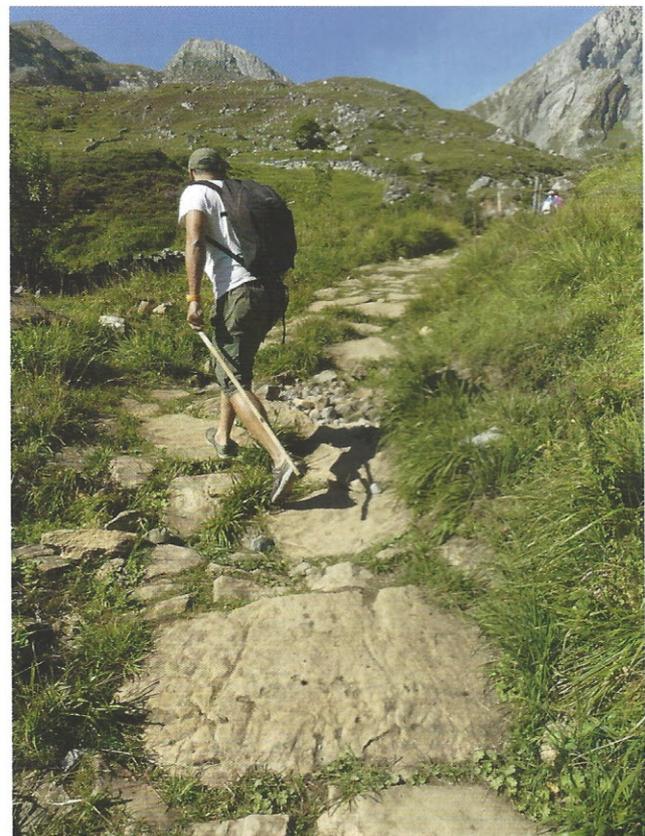


Figura 19. El camino empedrado del Meicín, auténtica ruta de La Plata (Xulio Concepción).

En definitiva, está clara la reutilización y mejora de trazados y caminos a lo largo del tiempo: por una parte se perfecciona el firme, por otra cambian tanto los medios y sistemas de transporte como los bienes porteados.

Entre La Fuente la Plata en el puerto Bovias y el Viaducto de La Plata en Salinas

Por el Vatsé Güerna, el camino y los datos de La Plata se conservan en buena parte. A juzgar por las sólidas pedreras tan ensambladas, respetadas, conservadas..., bajo El Cancetsón del Meicín, parece que un mismo camino se prolonga casi horizontal por El Quentu'l Visu, y pasa por La Plata de Bovias; es decir, la vía de la Plata que

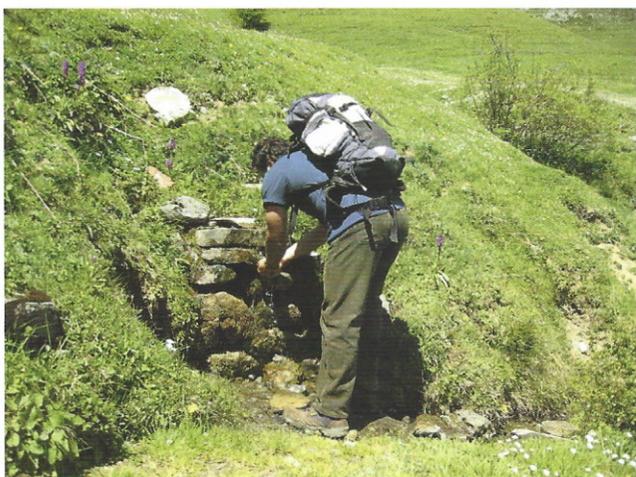


Figura 20. La fuente La Plata, Bovias de Xomezana (Xulio Concepción)

llega a Oviedo y a Salinas. Sería el camino que seguían los rebaños extremeños por San Emiliano, Alto'l Ronzón... O Por La Senda las Merinas, de nombre inconfundible, que llegaba desde Torrebarrio (Babia) por Cuapalacio, El Purtitsín (ya desde la vertiente quirosana de Güeria), al Mayéu'l Meicín.

Este camino que pasa por La Fuente la Plata (Bovias) llegó a nosotros como el *camín del puerto*, el *camín de los vaqueros*. Más adelante, para aprovechar de paso los pastos del Aramo, seguiría los senderos tradicionales tan marcados todavía hoy, que cruzan aquellos pastos a medias entre quirosanos, riosanos, morciniegos; bajo L'Aramo se concentra otra vez en Peñerudes por Pandelaforca, nombre bien descriptivo: un pando (concauidad, hondonada) en otra encrucijada a los valles colaterales (Morcín, Pedroveya); en una *forca* (horca, horcajo, bifurcación). Y desde Peñerudes a Oviedo directamente por cualquiera de las sendas conservadas hoy. O desde Morcín también: por la ruta de los neveros del Aramo, tan transitada hasta estos mismos días (en parte, asfaltada y todo...).

Ya desde Puente la Plata ovetense, rodeando L'Argañosa, por Las Regueras, se llega a La Fuente la Plata de Salinas (Viaducto de la Plata hoy), con su título bien *asoleyáu* en el puente de la autovía. Muy oportuna y respetada toponimia en este caso (menos mal...). Mismo respeto agradecido en la Plata de Oviedo, por mucho que las fuentes hayan desaparecido de la vista, canalizadas como están bajo el asfalto. Sólo La Fuente la Plata del Puertu Bovias se conserva tan fresca y lozana como antaño, para contarle. Algo es mucho, en este caso. O La Fuente la Plata en Somiedo. ■

11. EL CAMÍN DEL PUERTO, A MEDIAS ENTRE GÜERNA Y VALGRANDE: EL QENTU LA CRUZ, QENTU PELAYO, BRAÑA...

Otro de los caminos al puerto seguía por el cordal de Yanos. En El Quentu la Cruz se unía el camino de Bendueños con el que venía de Herías por Las Felgueras o por Castro; y seguía a Plomoforca, La Muesa..., hacia Alceo de los Caballeros, La Cortina...; y se unía el que ascendía de Campomanes. Desde El Quentu la Cruz se dirigía arriba por El Salguerín, o por Plomoforca y La Muesa; los dos se juntaban de nuevo en Xuviles, y seguían ya todo el cordal de Quentu Pelayo, para separarse otra vez en La Vega'l Puzu y Braña: uno, a la izquierda por Yanos, Samiguel del Río, Polación, La Casa Tibigracias, Alto Payares, Arbas, Brañitsín; el otro, a la derecha, por El Monte las Tsinares, El Carril, Las Estacas, La Vega'l Pando, Los Bucarones, Las Brañolinas, El Pedroso, Cuayos, La Vatsota.

El mismo sentido de encrucijada pudiera llevar Plomoforca, con esa palabra culta o semiculta, tal vez para describir la siguiente bifurcación a La Cruz: recto y más bien llano hacia Alceo de los Caballeros; muy pendiente, izquierda de la bifurcación, por Taxudía a Xuviles, Paradietsa, Curreverano... Más difuso lo de *Plomo*: tal vez sólo *lumbum* (lomo), como corresponde a la loma divisoria por el paso estrecho de La Muesa (la muezca, la mozqueta del terreno en el cambio de ladera); sin palatalización ni metafonía como era de esperar, muy marcada y conservada en esta zona (*tusmbu, forquéu...*). ■

12. REFLEXIONES FINALES

Que los caminos son proyectos siempre en marcha hacia el futuro es hecho consumado, igual entre los ganados que entre los mismos humanos tras sus estrategias y sus pasos de unos territorios a otros. Otra cosa es la gestión que de ellos se haga: los animales los trazaban por los parajes más cortos y más seguros, pero, si había que dar algunos rodeos para salvar el pellejo, merodeaban. Hoy los destrozos pueden ser irreparables con el imperio de maquinarias y nuevas tecnologías mal gestionadas.

Un túnel hacía falta, era indudable para estos tiempos hipercomunicados: ya resultaba imprescindible con más de siglo y pico de aquellos otros (unos 80) tan impecablemente



te construidos en piedra para las vías del tren (RENFE, después), pero con demasiadas vueltas y revueltas hacia Busdongo y tierras leonesas. Ahora bien, los destrozos del Güerna se hubieran evitado realizando el trazado por el Payares: bajo las pizarras del Ceyón y Tresconceyos no hay acuíferos, como bajo Sobrolagua y Las Ubiñas.

Un último detalle: la importancia de los caminos como símbolo de los cambios en cualquier tiempo. Muchos caminos milenarios se fueron abriendo paso entre las montañas de Lena, para abrir el mar a la Meseta, y traer, al tiempo, la inmensidad de las distancias a estos valles más profundos y demasiado aislados tantas veces. Así llegó El Camín del Tranvía (uso ganadero): El Camín de Fierro (uso ferroviario), las vías del tren. Y, tal vez, llegue el AVE.

La importancia de los caminos para el desarrollo de los pueblos es incuestionable. Ahora bien, es imprescindible encontrar la forma de hacer compatible el respeto a los pueblos y sus gentes, sus aguas, sus montañas y su entorno con las nuevas tecnologías y los nuevos medios de comunicación. Es la única vía verde y responsable hacia un futuro mejor al alcance de la mayoría. ■

Figura 21. Los caminos de hoy: la autopista del Huerna en L'Ablanea (Xulio Concepción).

BIBLIOGRAFÍA

CASARIEGO, Jesús Evaristo. *Caminos y viajeros de Asturias*. Oviedo: Edición de ALSA, 1979.

CASTAÑÓN, Luciano. *Las comunicaciones entre Asturias y León*. Gijón: Caja de Ahorros de Asturias, 1980.

CIENFUEGOS, Francisco. *Jovellanos y la carretera de Castilla*. Gijón: Ayuntamiento de Gijón, 1970.

COROMINAS, Joan y José PASCUAL. *Diccionario Crítico Etimológico Castellano e Hispánico*. Ed. Gredos, 1980.

CONCEPCIÓN SUÁREZ, Julio (2007). *Diccionario etimológico de toponimia asturiana*. Oviedo: KRK Ediciones, 2007.

CONCEPCIÓN SUÁREZ, Xulio. *Por los pueblos de Lena. La voz de los mayores, los oficios artesanos, los cambios de los tiempos*. Lena: Conciyu L.Lena / Ayuntamiento de Lena, 2014.

JOVELLANOS, Gaspar Melchor. *Cartas del viaje a Asturias (Cartas a Ponz)*. Oviedo: Ediciones KRK, 2003.

LABRA, Rafael M. de. *De Madrid a Oviedo (Notas de viaje)*. Madrid: Aurelio J. Alaria, 1881.

MALLO, Manuel. "Los grabados de Pendilla (Villamanín, León): documentos de un conjunto rupestre inédito en las estribaciones de la Cordillera Cantábrica". *NAILOS Estudios Interdisciplinarios de arqueología*, nº 4 (2017): 8-53.

MAÑANA, Guillermo. *El Camín Real de la Mesa*. Oviedo: Cajastur, 2011.

MONTERO PRIETO, Alberto. *La ruta jacobea en Asturias: hospitales de peregrinos en las rutas desde los puertos de La Cubilla, Pajares, Piedrafita, Vegarada y San Isidro hasta la S.I.C.B.M. de San Salvador de Oviedo*. Mieres: ed. Alberto Montero, 1993.

ROBERTS, Edward y Bárbara PASTOR DE AROZENA. *Diccionario etimológico indoeuropeo de la lengua española*. Alianza editorial, 1997.