

III. OTRAS DISPOSICIONES

COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS

8326 *Resolución de 27 de abril de 2015, de la Consejería de Educación, Cultura y Deporte, por la que se incoa expediente para la declaración como bien de interés cultural, con la categoría de vía histórica, de la Vía de la Plata en Asturias.*

La Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata ha solicitado la declaración como bien de interés cultural, con la categoría de vía histórica, de la Ruta de la Plata asturiana, sobre la base de los estudios de carácter histórico-arqueológico que al respecto ha impulsado dicha entidad.

Visto el acuerdo del Consejo del Patrimonio Cultural de Asturias de fecha 13 de mayo de 2014, por el que se informa favorablemente la propuesta de incoación de expediente administrativo para la declaración de los tramos asturianos de la Ruta de la Plata como bien de interés cultural, con la categoría de vía histórica.

Vistas la Ley 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural; la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común; la Ley 2/1995, de 13 de marzo, sobre Régimen Jurídico de la Administración del Principado de Asturias; la Ley 6/1984, de 5 de julio, del Presidente y del Consejo de Gobierno del Principado de Asturias, modificada por la Ley 15/1999, de 15 de julio, y demás disposiciones de aplicación, resuelvo:

Primero.

Incoar expediente administrativo para declarar como bien de interés cultural, con la categoría de vía histórica, la Ruta de la Plata en Asturias, según el itinerario que se detalla en los anexos I y II de la presente Resolución, que forman parte de la misma.

Segundo.

Delimitar un entorno de protección provisional para esta vía histórica, según la descripción que se concreta en el anexo III de la presente Resolución.

Tercero.

Que esta Resolución se notifique al Registro General de Bienes de Interés Cultural de la Administración del Estado y se proceda a su publicación en el «Boletín Oficial del Principado de Asturias» y en el «Boletín Oficial del Estado».

Oviedo, 27 de abril de 2015.—La Consejera de Educación, Cultura y Deporte, Ana González Rodríguez.

ANEXO I

La Ruta de la Plata en Asturias

En Asturias, la realización de estudios sobre la red viaria ha sido un tema obviado hasta hace relativamente poco tiempo, debido posiblemente a las condiciones orográficas y de relieve que han determinado la dificultosa identificación de los estereotipos más habituales atribuidos a las infraestructuras viarias. Excepción hecha a esta afirmación de inicio son los trabajos de Diego Santos (1978) y Carmen Fernández Ochoa (1982). En la actualidad, son varios los trabajos que han tenido lugar al calor de un resurgimiento del interés por las vías romanas del Norte peninsular, si bien no siempre los mismos fructifican

en el análisis pormenorizado de las mismas, ni en su prospección e identificación de características morfológicas y estructurales.

Sin entrar a considerar el estado del estudio del resto de trabajos y vías de la comunidad asturiana, en el caso de la Carisa, su identificación y estudio se motivó en época relativamente reciente. Sería J. M. González, como en muchos otros casos, quien diera validez arqueológica a la ruta en los estudios regionales de la romanización, tras ser informado por Manuel Mallo de su existencia, siendo seguido por los estudios ya mencionados de Santos y Fernández Ochoa, quienes describieron algunos aspectos morfológicos de la misma.

Sería el descubrimiento en época reciente por el equipo dirigido por Jorge Camino Mayor del campamento militar del monte Curriechus el detonante de su identificación definitiva como vía militar de cronología romana y el germen de los estudios subsiguientes.

La vía Carisa, como entidad independiente (entendiendo como tal el ramal viario que unía el campamento de «Legio» –León– con el puerto de Gijón), presenta unas características heterogéneas a lo largo de todo su trazado, pero ello no resulta extraño dado que se adapta a condiciones de relieve y topográficas extraordinariamente diversas. Parte del trazado discurre por zonas de alta montaña, mientras que otras se localizan en zonas en llano y de vega. Sin embargo, algunas de estas características permiten observarla de modo conjunto, a pesar de la carencia de evidencias arqueológicas en gran parte de Asturias, aquella que discurre por zonas habitadas en las últimas centurias. El crecimiento urbanístico y la transformación del paisaje han incidido muy notablemente en la preservación de esta ruta, que sólo en épocas recientes ha recibido rango de yacimiento (caso de lo que sucede en la carta arqueológica del Concejo de Lena) y protección.

El ramal transmontano de la vía Carisa obtiene esta denominación a partir del nombre de Publio Carisio. Aunque el origen etimológico del término Carisa en el onomástico Carisio cuenta con suficientes respaldos filológicos, hace ya medio siglo que un historiador regional, con la intención de reforzarla, había dado a conocer la existencia del topónimo en un documento del siglo XI, precisamente coincidiendo con su designación orográfica perviviente, demostrándose de esta manera no sólo la antigüedad del nombre, sino también la corrección de la evolución lingüística postulada. X. L. García Arias y J. Concepción establecieron la fuente etimológica pero sin extraer consecuencias arqueológicas. C. Cabal fue quien reparó en la determinante consignación documental del monte Carisa en una donación de Fernando I en 1036 relativa a los territorios de Lena y Aller, confirmando otras anteriores.

Con todos estos datos arqueológicos, toponímicos e históricos, puede argumentarse sin temor a error la autoría de esta vía romana a Publio Carisio, durante su mandato en la provincia Ulterior durante los años 26-22 a.C., momento cronológico en que se sitúan las campañas contra los astures (Guerras Cántabro-Astures). La denominación de las rutas con el nominal del Censor, Cónsul, Emperador, promotor de las obras es una práctica frecuente en el mundo romano, hecho atestiguado sobradamente en diversos casos.

El trazado en altura de estas vías tuvo una causa militar, pues garantizaba un dominio estratégico, punto fundamental en las guerras de conquista, pero las elevadas cotas alcanzadas pudieron estar impulsadas por problemas geotécnicos derivados de las inestabilidades de algunas laderas. Pocos tramos se conservan de la plataforma de circulación, además de resultar de datación incierta a pesar de haber sido sondeada en diversos puntos. Su explanada tenía una anchura mínima de 4 metros aunque en ocasiones alcanza los 5 y los 6 a tenor de algunas evidencias. A veces alcanzó una altura externa de al menos 1,5 m que se apoyaría en una estructura de contención, bien en terraplén, bien por medio de muros que aún no han sido documentados.

En paralelo a lo comentado en líneas anteriores, en referencia a la denominación de las vías, la vía de la Plata, o Ruta de la Plata, recibe este apelativo de manera reciente. No se conserva, que se sepa en la actualidad, ningún texto histórico que avale esta denominación. El nombre procede del árabe, derivado de «BaLaTa» o «al-Balat», refiriéndose al vocablo de losa o ladrillo; y haciendo una clara alusión al enlosado de la plataforma y no al comercio de materiales que por ella circulaba, como se ha dicho en ocasiones. Su evolución fónica derivó a la identificación de BaLaTa con «plata», nombre con

el que se reconoció más adelante. En realidad, en su trabajo del año 2007, ya Roldán Hervás realizó un pormenorizado estudio toponímico al respecto, que puede resumirse en las siguientes posibilidades: a) raíz con base en el vocablo griego πλατεία (plateia) o πλατης (platus): ancho, llano; derivando al latín platea: calle ancha, plaza pública; y platus: plano; b) vocablo latino lata: ancho, extenso, dilatado; c) procedente del árabe al-balath o balata: pavimento, calzada o camino, con primera «a» cerrada sin sonoridad, pasando de b(a)lata a plata; d) del propio substrato pétreo de la calzada, de piedras blancas de cuarzo; e) expresión latina tardía delapidata: empedrada; y f) como cauce de transporte de riquezas, en relación con el comercio de las Indias.

Esta vía recibió, de igual manera, los apelativos de camino del Lindón (dado que resultaba límite entre los obispos de Coria y Plasencia) o calzada de Guinea, por motivos que permanecen desconocidos hasta el momento. En realidad, si seguimos las teorías de J. Manuel Roldán, la Ruta de la Plata es tan sólo una parte de la ruta que discurría entre Emerita Augusta y Asturica Augusta, más concretamente, entre las actuales provincias de Cáceres y Salamanca. En el resto del camino el viario era reconocido como calzada romana o camino romano. En la actualidad, y por extensión, la denominación se ha generalizado a toda la ruta y otras vías de gran calibre han heredado este nombre (autovía Ruta de la Plata [N-630]-[A-66]-[AP-66], por poner tan sólo un ejemplo).

No vamos a entrar aquí en la disquisición acerca de lo apropiado de la denominación, pues son múltiples los puntos de vista. A lo ya expuesto, valga añadir que el magnífico estudio de 1971 de Roldán se centró únicamente en el tramo Mérida-Astorga creando un nombre inexistente en las fuentes clásicas iter ab Emerita Asturicam (camino de Mérida a Astorga) que ha motivado cuantiosas confusiones al respecto. Ello ha supuesto la aceptación de una realidad incompleta ofreciendo una mayor relevancia de unos tramos frente a otros dentro del mismo eje viario (vía XXIV del itinerario), consiguiendo con ello el reflejo de una exclusividad que no se plasma en ningún caso en las fuentes clásicas.

El nombre, por tanto, trasluce la identificación medieval de determinados segmentos de la vía empedrada entre las actuales provincias de Cáceres y Salamanca. La vía o Ruta de la Plata formaba parte de otras rutas en un complejo sistema de infraestructuras viario donde cada calzada formaba una entidad en sí misma, pero siempre con conexiones con otros ramales, relativizándose por tanto su originalidad frente a otras del entorno. El topónimo de la Plata no deja de ser una expresión popular circunstancial de época medieval, surgido al calor de un ámbito subjetivo de una realidad viaria física: un sentir popular dentro de la memoria colectiva que a lo largo de los siglos ha intentado expresar un transitado y secular fenómeno viario.

En lo concerniente a cronología, la Ruta de la Plata fue empleada a lo largo de las guerras de conquista en época romana. Previamente, y a través de las evidencias arqueológicas materiales, se conoce del transporte de productos norte-sur (Iberia meridional-meseta norte) con índole comercial desde época tartésica (siglo VII a.C.). En época ya romana se tiene constancia de movimientos de tropas desde la incursión del general cartaginés Aníbal (siglo II a.C.) hasta las guerras lusitanas contra Viriato. En época de Metello y Sertorio (siglo I a.C.), hay documentación castramental romana en las cercanías de la ruta tartésico-lusitana.

Los investigadores cifran en el período augusteo la articulación definitiva de su trazado (fines siglo I a.C.-cambio de era), a fin de consolidar la unión viaria entre la capital de la nueva provincia Lusitania, Emérita Augusta; con el cuadrante septentrional de la península ibérica, territorios recientemente incorporados al Imperio. Emperadores posteriores implementaron esta red viaria, tales como Trajano o Adriano (siglo II d.C.), quienes promovieron la construcción de los puentes principales (como es el caso del puente de Alconétar, en Garrovillas de Alconétar, Cáceres, sobre el Tajo).

El conocimiento historiográfico que de esta ruta poseemos se debe a una serie de fuentes anónimas transcritas en época medieval, como son el Itinerario de Antonino, el Anónimo de Ravenna y las Tablas de Astorga.

El Itinerario de Antonino, fechado en el reinado de Diocleciano, describe las vías en uso en el siglo III d.C. y épocas precedentes. Fue conservado ligado a la Cosmografía de

Julio Honorio, estando fechada la primera edición recopilatoria en 1512. La edición básica fue realizada por P. Wesseling en 1735 (*Vetera Romanorum Itineraria*). La obra describe 372 rutas terrestres, de las cuales 34 corresponden total o parcialmente a Hispania. La red de caminos del itinerario se presenta con indicación de las mansio que jalonaron el camino, así como la distancia intermedia entre paradas expresadas en millas romanas o *millia passum* (mpm) y, ocasionalmente, en leguas en las Galias.

El Itinerario de Antonino incluye el camino Mérida-Astorga como parte de una larga ruta (vía XXIV en la numeración correspondiente al itinerario):

433.

1. Item ab Emérita.
2. Caesaraugustam.
3. Ad Sorores.
4. Castris Caecilia.
5. Turmulos.
6. Rusticana.
7. Capara.

434.

1. Caelianieco.
2. Ad Lipos.
3. Santice.
4. Salmantice.
5. Sibarin.
6. Ocelo Duri.

439.

5. Item ab Asturica.
6. Caesaraugusta.
7. Bedunia.
8. Brigecco.
9. Vico Aquario.
10. Ocelo Duri.

Se trata de dos vías distintas que parten de Mérida, una en dirección norte y otra que baja desde Astorga hacia el sur para juntarse en Ocelo Duri –actual Zamora–, y desde aquí, ir a Zaragoza.

La vía no se presenta en esta fuente de una forma unitaria, aunque parece responder a la realidad del viejo camino prerromano que unía Extremadura con la meseta norte, existiendo dos tramos citados por sus puntos de partida:

- Iter ab Emerita Caesaraugustam (camino de Mérida a Zaragoza).
- Iter ab Asturica Caesaraugustam (camino de Astorga a Zaragoza).

En el Anónimo de Ravenna, fechado en el siglo VII d.C. (aproximadamente sobre el año 670), se recoge también, por parte de un cosmógrafo cristiano, una lista ordenada de topónimos por donde pasaban las rutas. En la actualidad se tiene conocimiento de la corrupción de muchas de estas voces, así como de la inclusión, en época medieval, de numerosas variantes. A pesar de ello, esta nómina, que tal vez toma sus datos de un mapa del siglo IV d.C., presenta la relación de estaciones y mansiones entre Emerita y Asturica, inserta en la descripción de otra ruta mayor que cubre todo el tramo entre el extremo nororiental de la península, en Oiasso (Irún) hasta Emerita. La descripción comienza en el extremo meridional, a diferencia del Itinerario de Antonino, y añade dos nuevas estaciones, eludiendo referencia a Asturica.

La ruta entre Asturica Augusta y Lucus Augusti pasaba por las siguientes mansio: Asturia-Balsata-Interamnum-Memoriana-Luco Astorum-Passicin-Amneni-Lugisonis-Ponte

Albei-Lugo Augusti (Fernández Ochoa, 1982: 31), algunas de las cuales han sido utilizadas para reconstruir su trazado por el interior de Asturias.

C. Fernández Ochoa ha hecho resaltar el hecho de que precisamente la conexión con Asturias ofrecida por el Anónimo de Ravenna reviste especial interés, pues demuestra, también mediante fuentes escritas, que «Asturica enlazaba con la actual provincia de Asturias. En el camino hacia León sitúa el Anónimo una ruta hacia el Norte que nacía en la mansio Vallata (Villadangos o Milla del Páramo) y por Interannium (Vega del Ciego) llegaba a la zona de Lucus Asturum (Lugo de Llanera)».

Los testimonios arqueológicos indican que esta ruta continuaba hasta Gijón atravesando la parte suroriental del Concejo donde se la denomina con el nombre de «Camino antiguo de Gijón»; pasando por Veranes, Trubia, Cenero, Lloreda (con restos visibles hasta hace pocos años), La Muria, Tremañes y Pumarín, entrando en Gijón por la actual avenida de Portugal. Desde Veranes, un ramal se dirigía por Porceyo a salir a Roces y a Santa María de Contrueces».

Las Tablas de Astorga o Itinerario de Barro es un conjunto de 4 tablas de barro del siglo III d.C. que recogen cinco itinerarios del noroeste peninsular. Entre ellas, la tercera recoge la ruta de Astorga a Mérida. En estas tablas se recogen las diferentes rutas con sus mansiones, así como las civitates correspondientes y la distancia en millas entre ellas.

Las cuatro tabellae están realizadas en barro cocido, con un ansa trapezoidal y una perforación central en la parte superior que sólo se ha conservado en una de ellas –tabla II–. Sus dimensiones son de unos 14 cm de longitud –16,5 cm incluida el asa– y unos 12 cm de anchura. Presentan en la cara anterior un texto inscrito en mayúsculas cursivas o actuarias, ejecutadas con un stylus, muy similar al que debía emplearse en las tablas enceradas. Cada una de ellas contiene una relación de estaciones itinerarias que reflejan diferentes rutas del norte y occidente de Hispania, pero todas aparecen firmadas por un Magistrado municipal, con la categoría de duunviro, C(aius) Lepi dus M(arci) filius).

Tabla I:

[Via] I(egio)n(ne)
VII Gemina ad portumBle(n)dium) // Rhama
VII milias / Amaia
XVIII / Villegia
V / Octaviolca
V / Iuliobriga
X / Aracillum
V / P[or]tus Blen[dium] / C(aius) Lep(idius) M(arci)[f]f(ilius)
II vir]
–

Tabla II:

Via [Lu]co Augusti ad Iria(m) / Ponte Nartiae
XI / Brev[i]s
XIII / Aseconia
XI / Iria
XV / via Luco Au[gu]sti a[d] Dactionum] / Aqua[e] Quint(iae) - - -]
/ Dactionum
X / C(aius) Lep(idius) M(arci)[f]f(ilius)] /
II vir
–

Tabla III

Via Asturica ad Emerit(am) Augus[tam] / Be[d]unia
VII milias / Brigecio
X / Vico Aquario
X / Ocedoluri

XI / Sabariam
VIII / Sal[mantica - - -] / Sen[tice - - - / Ad] L[ippos - - -] /
Ca[ecilio vico - - -] / Ca[pa]ra [- - -] / Ru[s]tician[a - - -] /
Turmu]lus
X / [Cast]ris Caeci[liis - - - / Ad S]orores [- - - / Eme]rita
XII // [C(aius) Lep(idius) M(arci) f(ilius)]
II vir
—

Tabla IV

[Vi]a Ast[urica] ad Braca/ra(m) // Argentiolum
V milias / Petavo[niu]m
VIII / Vi[ni]atia - - -] / Com[pleut]jica
XII / Rob[ore]tum
XII / Ad Aquas
XV / Aquis Originis
VII / Sala[ni]a
X / Bracara
XII / [C(aius)] Lep(idius) M(arci) [f(ilius)]
II vir

Lectura de C. Fernández Ochoa y otros.

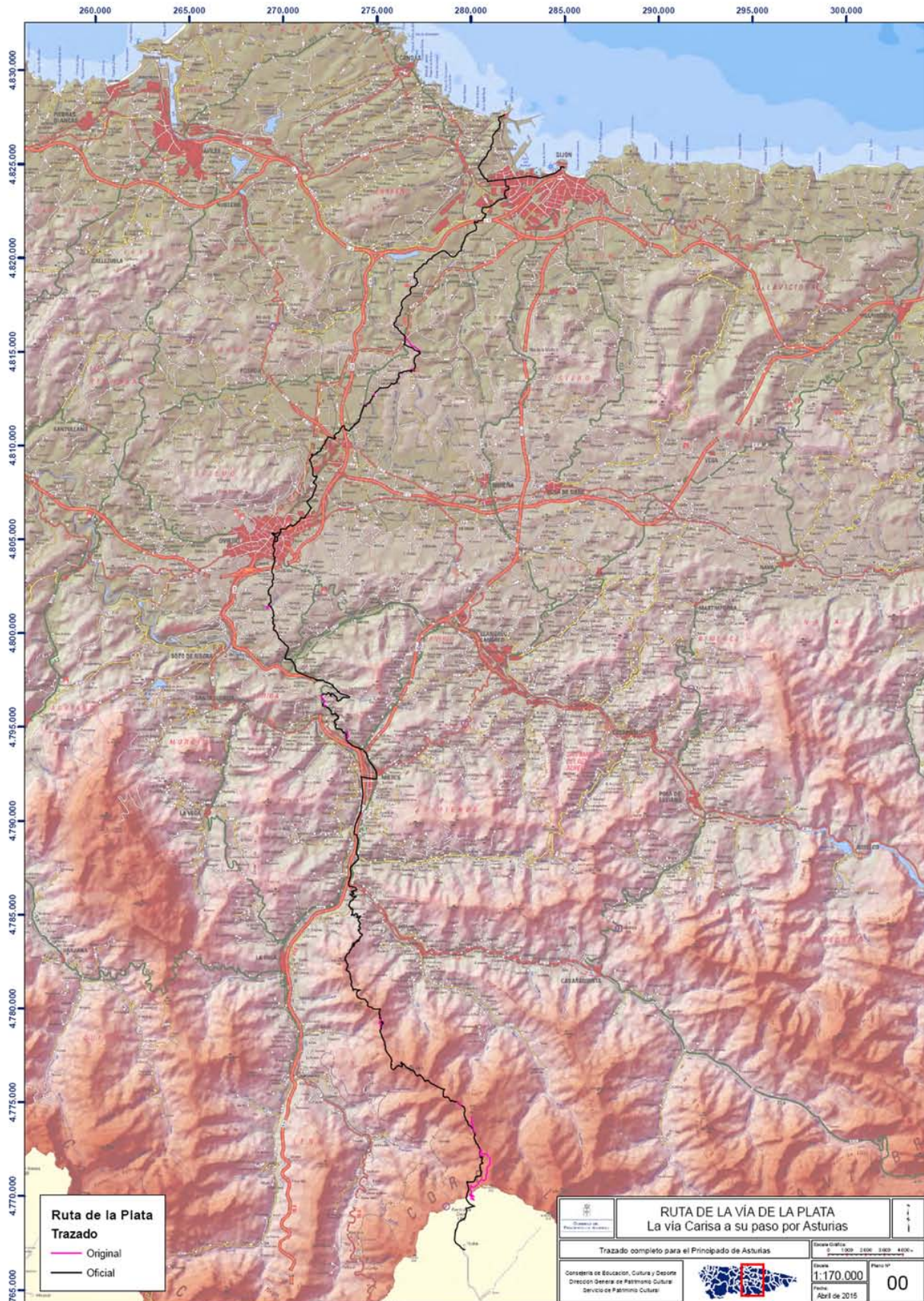
El presente anexo es un resumen del estudio que sobre la Vía de la Plata en Asturias ha realizado la Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata, bajo la dirección científica de Jorge Camino Mayor y con participación de la Arqueóloga Esperanza Martín Hernández.

ANEXO II

Descripción gráfica de la Ruta de la Plata en Asturias

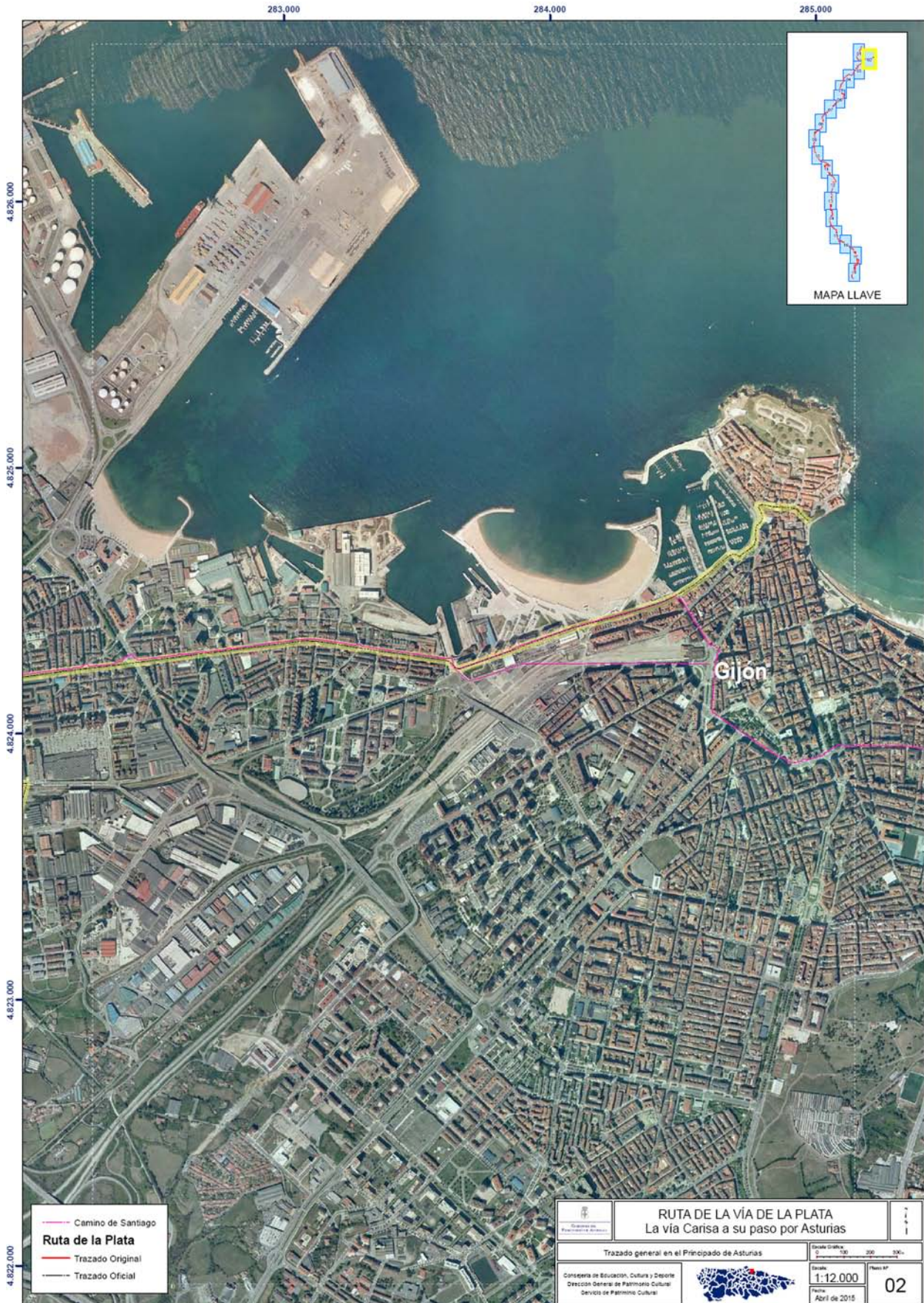
Se presentan a continuación los mapas de identificación de la ruta propuesta para su declaración como bien de interés cultural, identificada por la trama correspondiente al «Trazado original» y al «Trazado oficial». La justificación del recorrido tramo a tramo aparece recogida en el estudio justificativo que forma parte del expediente y que podrá ser consultado en el portal de Internet del Gobierno del Principado de Asturias (dentro del área temática de Cultura, en el apartado de «Expedientes de protección patrimonial»).

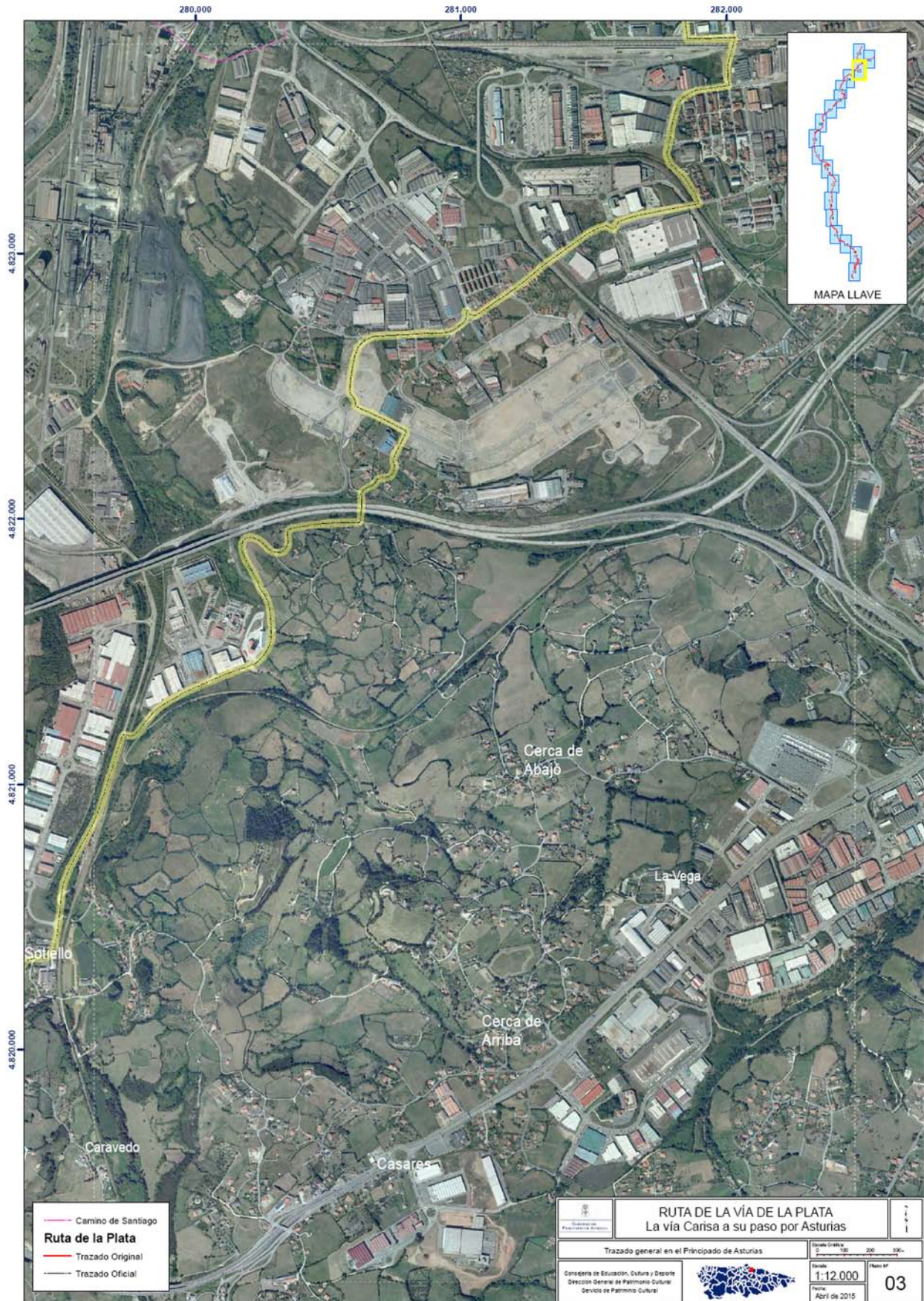
Trazado completo a escala 1:170.000



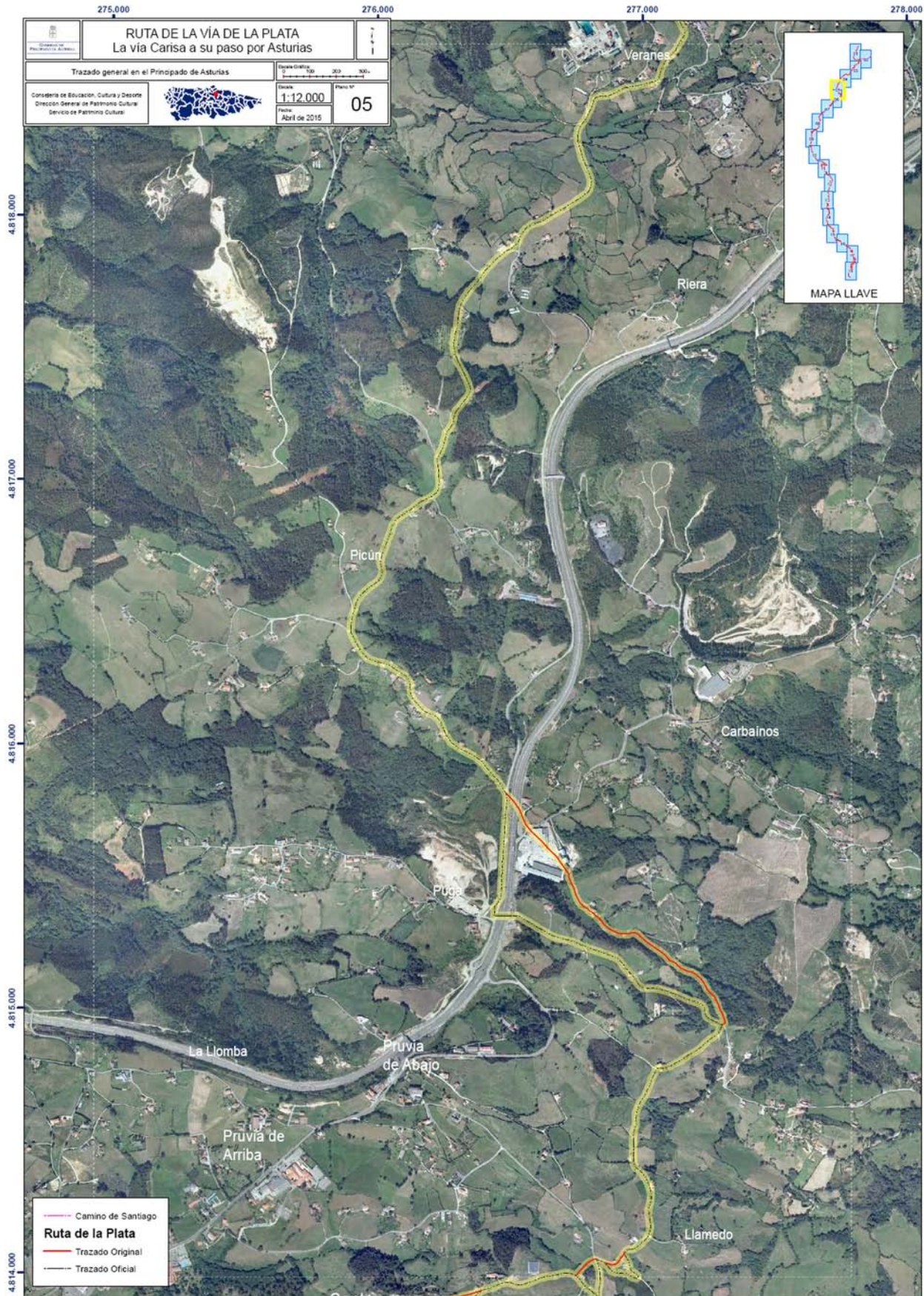
Itinerario de detalle, a escala 1:12.000



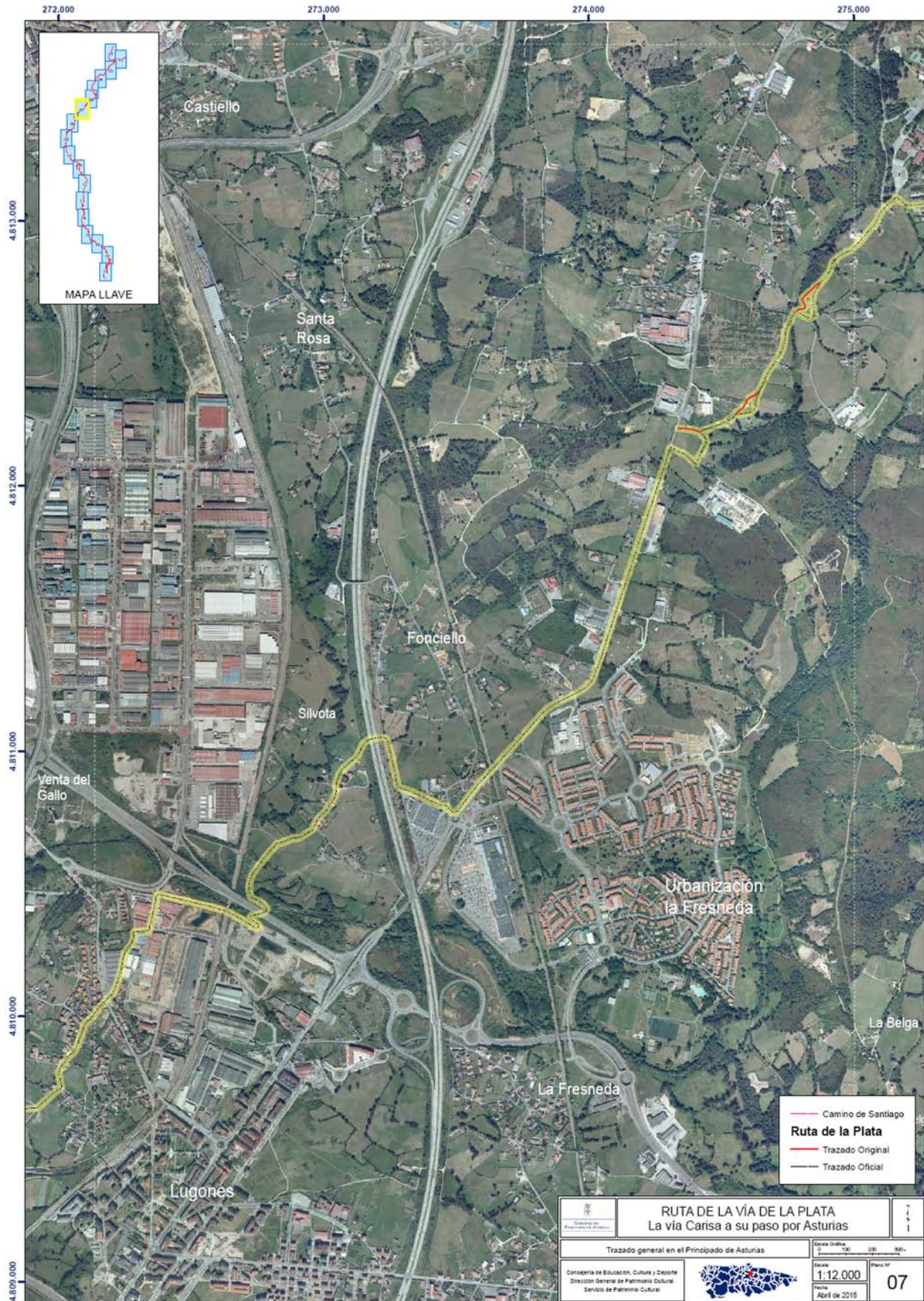




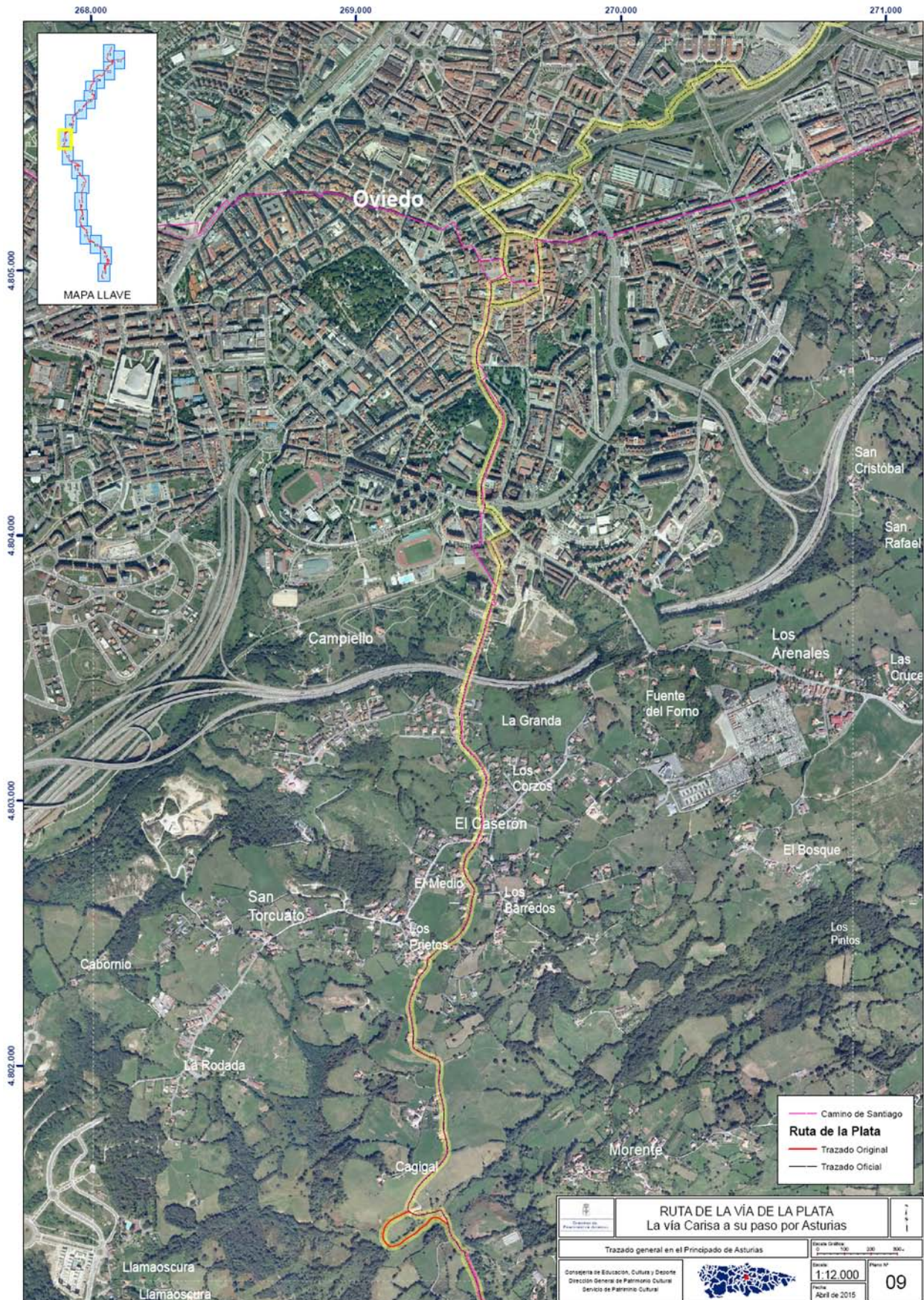


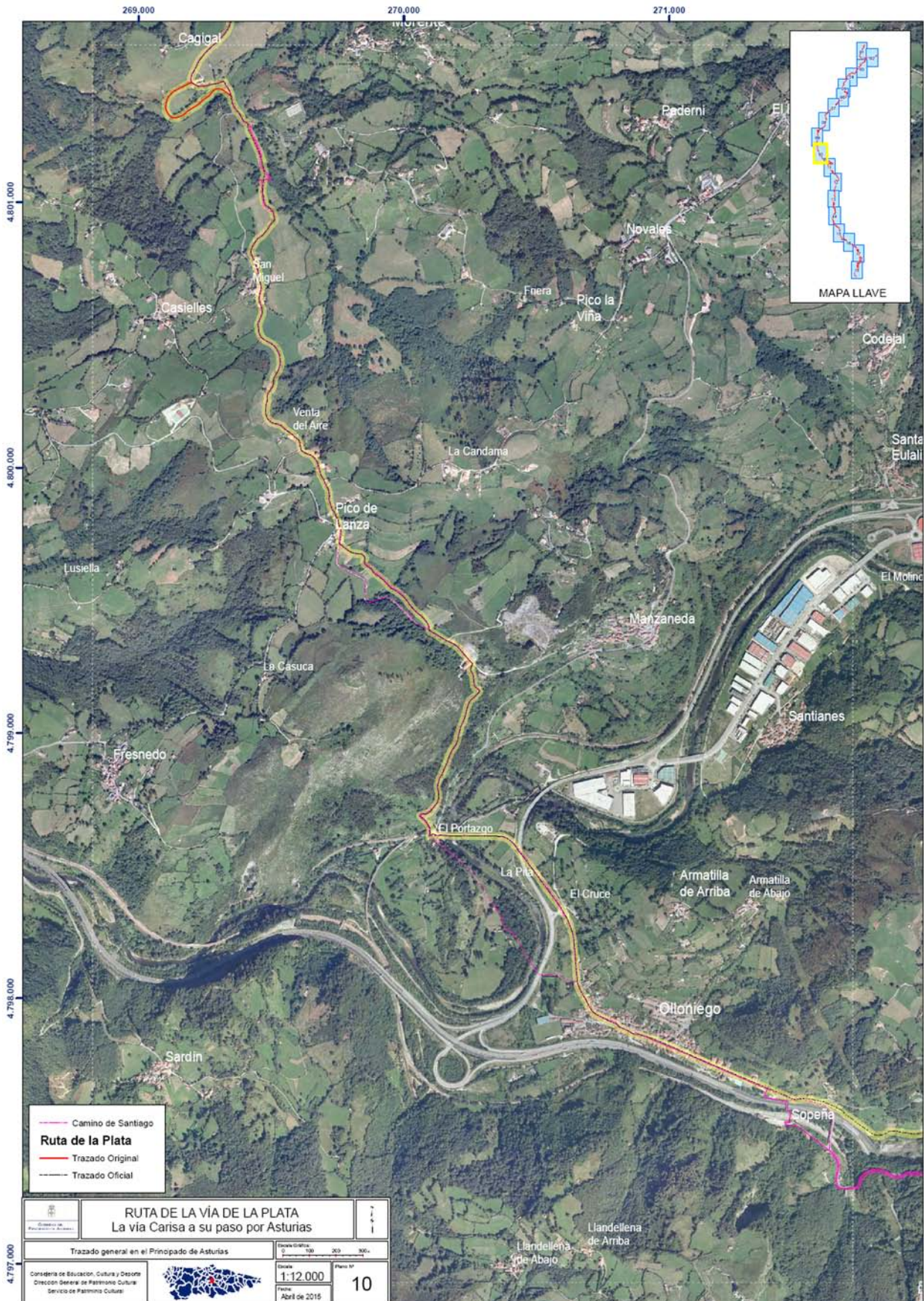


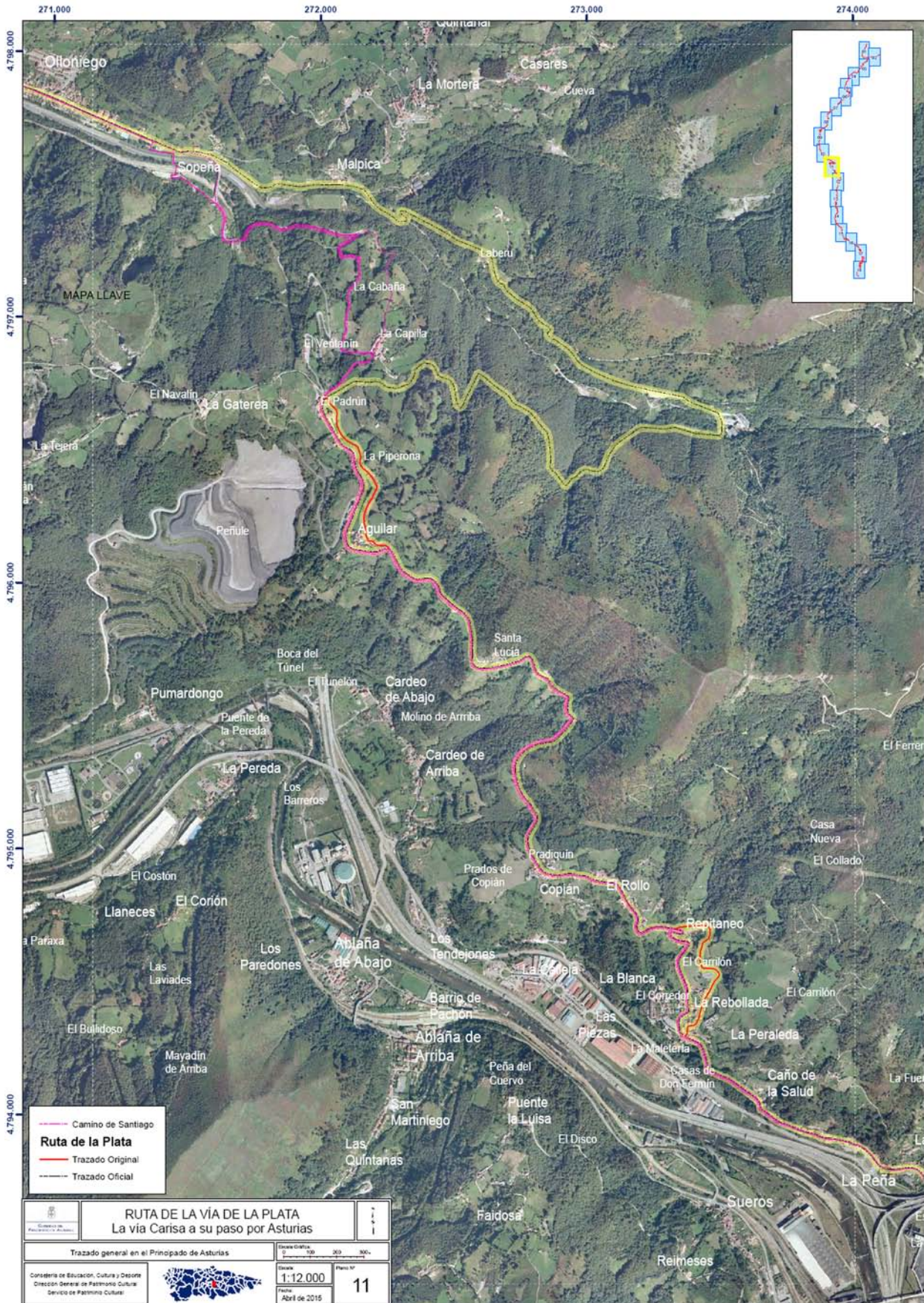




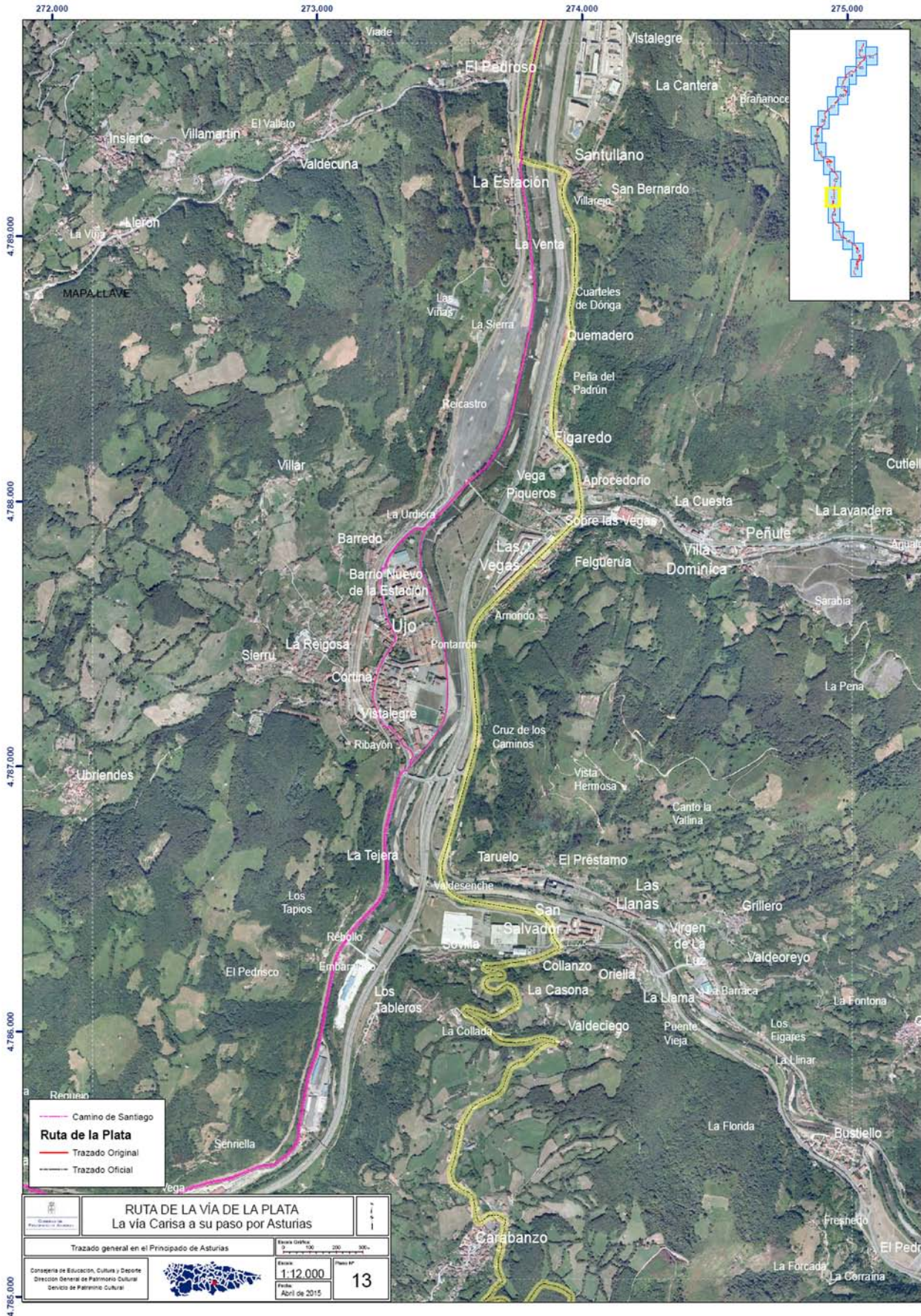




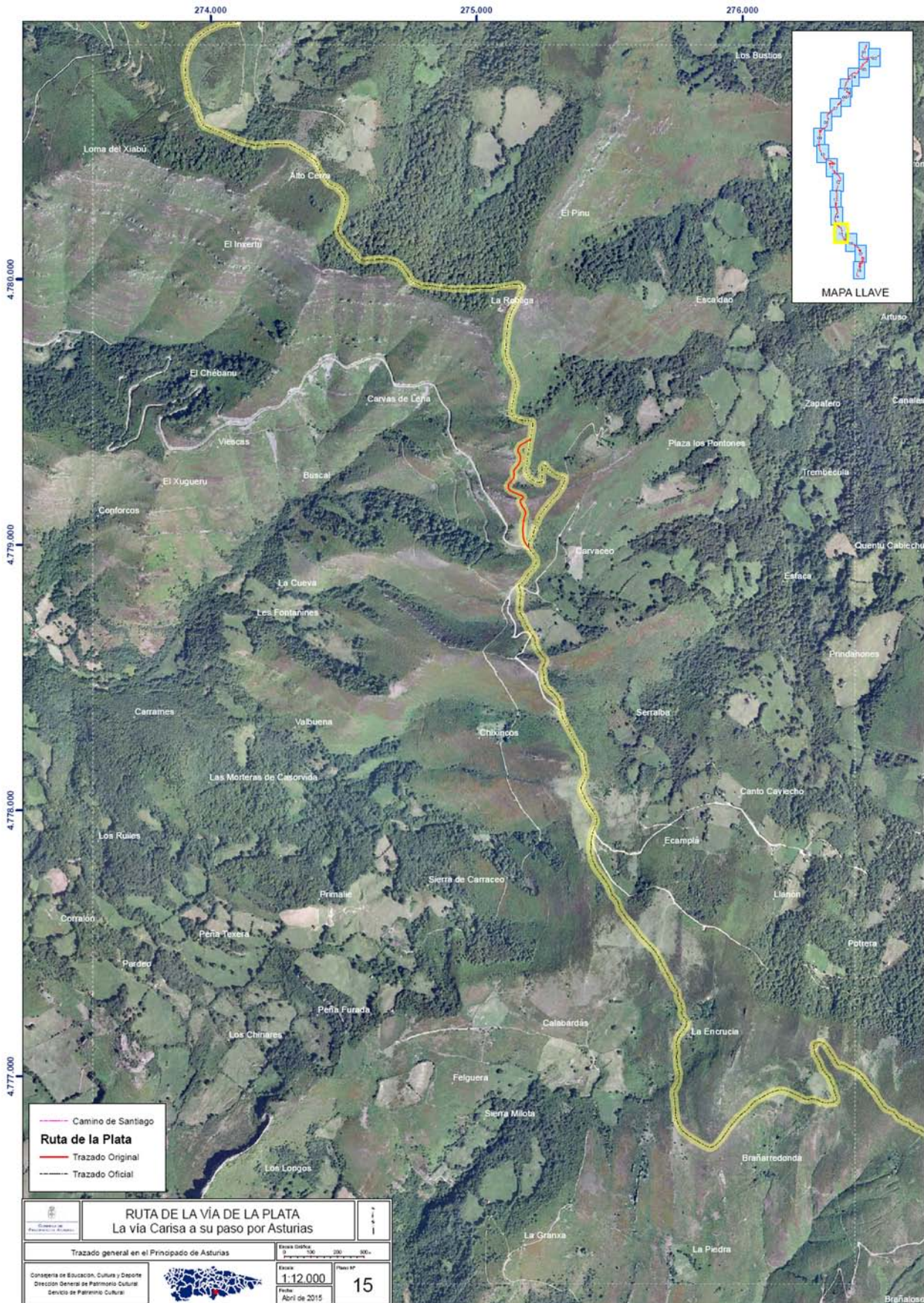


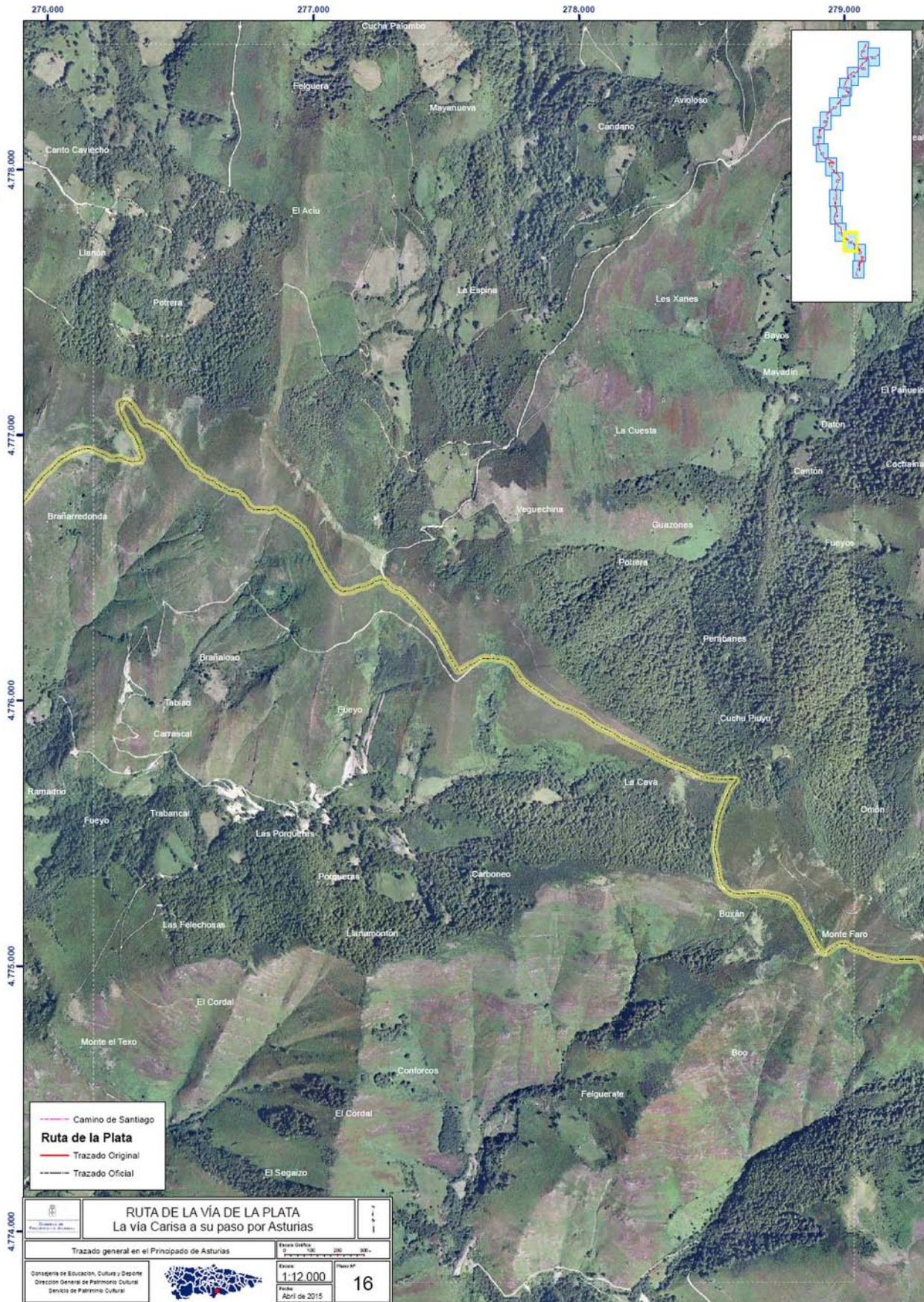


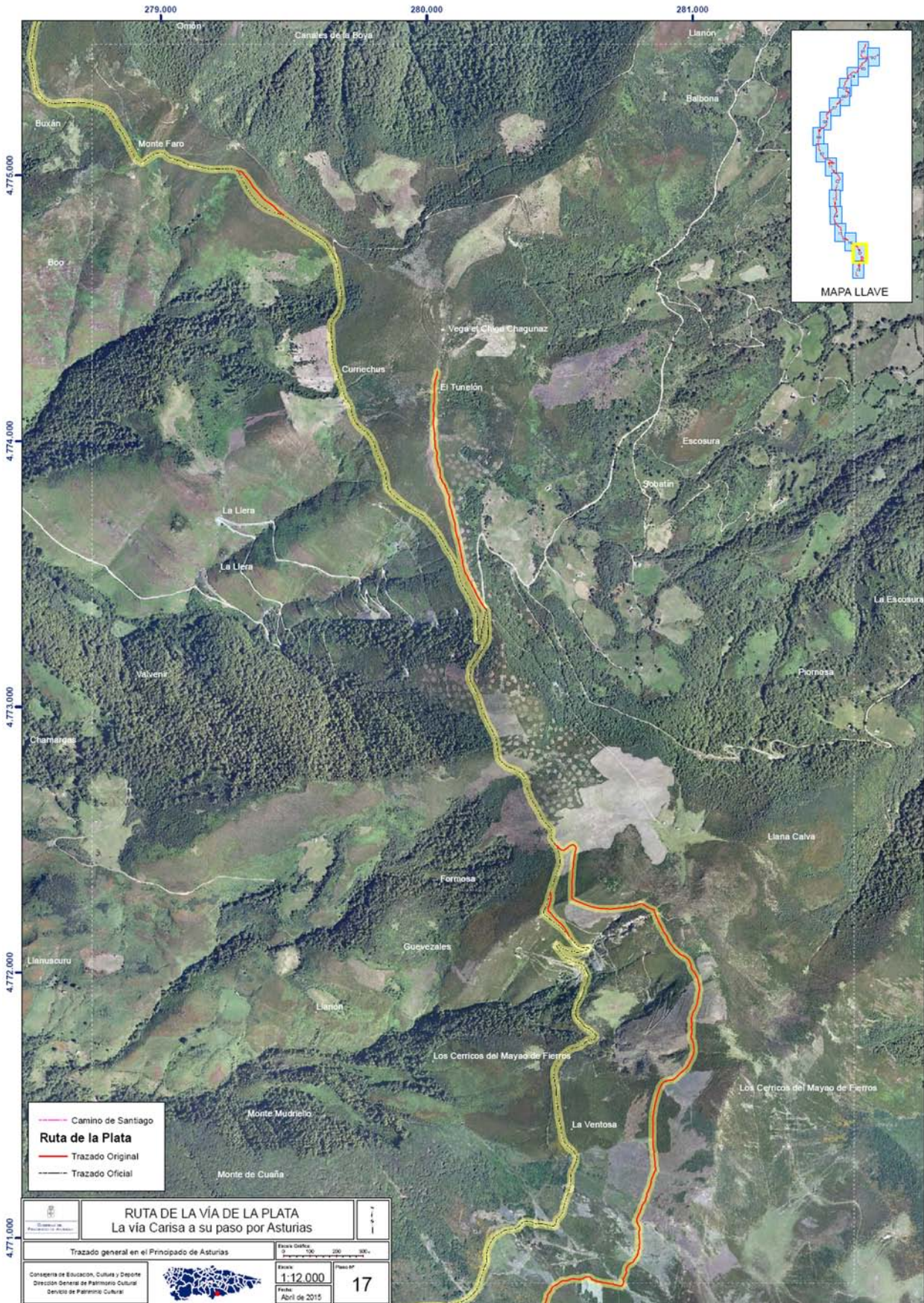


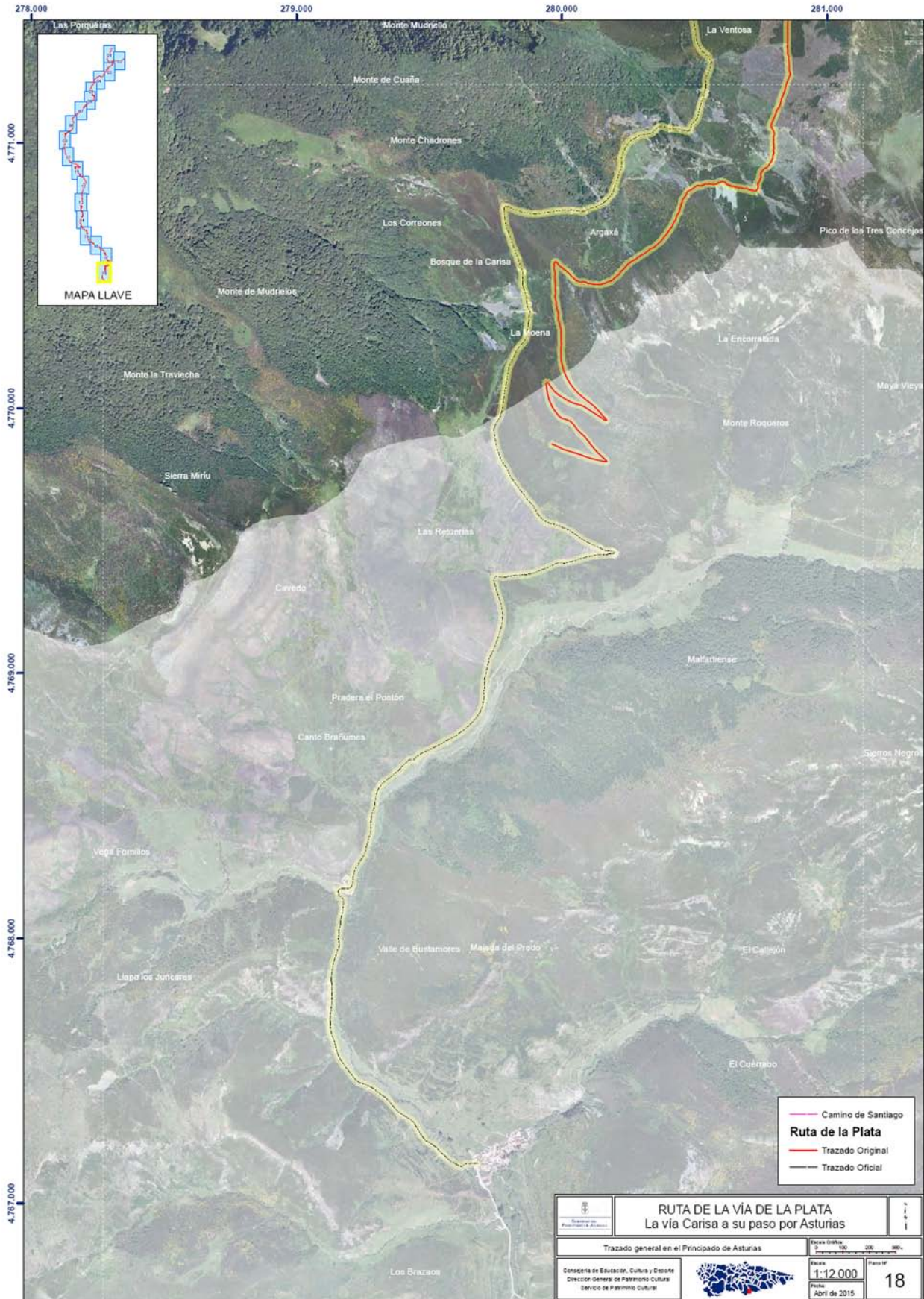












ANEXO III

Delimitación del entorno de protección de la Ruta de la Plata en Asturias

Se define por una banda de 30 metros a cada lado de los distintos tramos rurales, afectando en las áreas urbanas únicamente a las parcelas colindantes al itinerario del Camino en cada uno de sus dos lados. Este criterio de bandas es el mismo que se ha empleado en la delimitación del entorno de protección del conjunto histórico del Camino de Santiago a su paso por Asturias.

En los tramos coincidentes con el conjunto histórico del Camino de Santiago, declarado bien de interés cultural, se mantiene el mismo entorno de protección ya aplicable a la ruta jacobea, no siendo por ello de aplicación lo señalado en el artículo 15.4 de la Ley del Principado de Asturias 1/2001, de 6 de marzo, de Patrimonio Cultural.