

**APUNTES HISTÓRICOS SOBRE
EL CAMINO DE REMOÑA**

GABINO SANTOS BRIZ

Licenciado en Historia Moderna

Universidad de Cantabria

INTRODUCCIÓN

El municipio de Camaleño se encuentra en el extremo más occidental de Cantabria, lindando sus términos con las vecinas provincias de Asturias y de León. De ésta, en concreto, le separan los Picos de Europa y la Cordillera Cantábrica, lo que no ha sido obstáculo para que, a lo largo de la historia, haya existido comunicación permanente entre ambos territorios a través de los pasos naturales, los puertos de montaña. Entre ellos, el principal, sin duda, ha sido el puerto de Remoña, que comunica la zona alta del valle, la zona de Espinama y Pido, con el puerto leonés de Pandetrave.

Al uso de ese puerto como vía de enlace entre Liébana y León se dedica este trabajo.

LOS ORÍGENES

Según algunos historiadores, la existencia de un camino por el puerto de Remoña se remonta dos mil años atrás. Claudio Sánchez Albornoz, por ejemplo, escribe que

“Una vía antigua, no es imposible que de origen romano, cruzaba el macizo de norte a mediodía. Venía de la costa. Desde el valle de Cabrales, trazando en una ascensión admirables zigzags, ganaba las cumbres de los Picos por los puertos de Era y de Corao. Iba después de Tielve a Sotres, remontaba el Duje aguas arriba hasta los puertos de Aliva, descendía a Espinama, subía al collado de Remoña, cruzaba el Pan de Trave y, por la Portilla de la Reina, bajaba hacia Riaño. Todavía hoy se conservan en los puertos de Corao y en las cercanías de Riaño, restos de su antiguo empedrado”¹.

Aunque no afirma el carácter romano de la calzada, Sánchez Albornoz lo da como probable. Menos dudas sobre el carácter romano de la calzada, conocida en el trozo que mejor se conserva en la zona de Asturias como “calzada de Caoro”, manifiestan otros autores, como Constantino Cabal, quien escribe al respecto:

“La calzada empezaba antes, y aún hoy prosigue después. Es Llanes el lugar en que se entiende que tenía su arranque antaño, en dirección a Ortiguero, para llegar a Cabrales e iniciar el ascenso hasta las cimas. Se lanzaba en las cimas a los puertos de Corao y Portudera, e iba después a Tielve, y luego a Sotres, e iba luego por Aliva a Espinama, que era como una estación.”²

Alude Cabal a que de Espinama partían, a su entender, dos ramales de la calzada: uno, el que nos interesa, en dirección al collado de Remoña; y otro, siguiendo el río Deva hacia el interior de Liébana.

¹ CLAUDIO SÁNCHEZ ALBORNOZ. *El Reino de Asturias. Orígenes de la Nación Española Estudios críticos sobre la historia del Reino de Asturias (Selección)*, Instituto de Estudios Asturianos, Oviedo, 1979, p. 134.

² CONSTANTINO CABAL. *La Asturias que venció Roma*, Gráficas Summa, 1953.

Otro autor que afirma el carácter romano es Eutimio Martino, que escribe, hablando del asedio romano a los cántabros en Mons Vindio:

“A la cabecera del macizo central arriba la calzada que sube de Riaño por Tierra de la Reina, tuerce por el río Puerma en Portilla, y la alcanza, ya sea por Somo, ya por Pandetrave, sobre el Puerto de Remoña [...]. Desde Remoña, la calzada que llega de Tierra de la Reina desciende a Espinama. De aquí se aúpa al Puerto de Áliva [...]”³.

La presencia de la calzada romana en la zona de Espinama ha sido aceptada por Pascual Rivas, quien, comentando el topónimo Puntavau, dice que *“no debe estar muy lejos del puente o del vado de la primitiva ruta romana (La Concha- Puntavao- Pico la Sierra) como demuestra la próxima La Concha del Dueso”⁴*. La calzada romana seguiría, después del Pico La Sierra, por el lomo de la morrena glaciaria, pasando por Las Colgás y Los Sierros, y llegaría hasta la Riega Las Duernas, donde *“el pedregal (¿enlosado?) que existe hoy en día en el lateral superior de la riega, muy posiblemente es un resto de calzada romana, que asciende recta hacia la divisoria de aguas, que no de provincias”⁵*.

Esta misma calzada sería la que, ya en el siglo VIII, utilizaron los musulmanes derrotados en Covadonga para llegar hasta Liébana, pero en Espinama decidieron seguir el curso del río Deva en lugar de continuar hacia Remoña.

EL CAMINO EN LA EDAD MODERNA

El paso por el puerto de Remoña siguió utilizándose, a buen seguro, durante toda la Edad Media. No es, sin embargo, hasta el siglo XVII cuando empiezan a aparecer documentos que aluden a este camino. Vamos a verlos.

Aclaremos antes que, por esta época, la existencia del Estado sigue siendo testimonial. La monarquía trata de ir ganando terreno a los nobles, que aun siguen ejerciendo su señorío sobre grandes porciones de España. No existe todavía algo parecido a lo que después será el Ministerio de Fomento o de Obras Públicas. Por ello, el mantenimiento de los caminos era obligación de los lugares por cuyos términos pasaban.

El camino de Remoña, en la parte lebaniega, transcurre por territorio del Concejo de Espinama por lo que era éste el encargado de su conservación. Era un camino tan importante y su mantenimiento tan dificultoso, que en las Ordenanzas del Concejo se dedica expresamente un capítulo, el 120, a regularlo. Dice así:

“Capítulo 120. Sobre el camino del Collado.

Otrosí ordenamos y mandamos que, por cuanto los prados de Remoña se han de adrear cada año, que a los que cupiere la adra de Pedavejo vayan a hacer y hagan el

³ EUTIMIO MARTINO REDONDO, *Roma contra cántabros y astures. Nueva lectura de las fuentes*, Ed. Sal Terrae, Santander, 1982, p.80.

⁴ PASCUAL RIVAS CARRERA (ed.) *Topónimos del Concejo de Espinama (Camaleño, Liébana, Cantabria). Propiedades del Concejo de Espinama”* (p.p.) por Laureano Benito Caldevilla, Granada, 2008, p. 176.

⁵ *Ib.*, p. 177.

camino del Collado de Remoña hasta el Collado de Valdeón cada un año y ésto sean obligados los Regidores a los compeler y castigar, siendo remisos en ello, echarles la pena que quisieren.”⁶

Se trata de las Ordenanzas de **1625**, que eran herederas de otras anteriores, que probablemente se remontaran varios siglos atrás, en las que, muy probablemente, se debía de recoger ya tal capítulo.

Como vemos, según ellas, los obligados al mantenimiento del camino eran aquéllos a quienes tocara el adra de Pedavejo, cuando se sorteaban para proceder a su siega los prados de Remoña. En la práctica, sin embargo, nos consta que era el Concejo quien asumía la conservación del camino. O por lo menos así fue posteriormente. De hecho, así lo declaraban los vecinos del Concejo en **1752** en las “Respuestas generales” del Catastro del Marqués de la Ensenada, cuando a la pregunta 25, referente a los gastos del común, se contesta, entre otras cosas, que se pagan “*dos mil y ochocientos reales por componer los caminos reales; mil y seiscientos por componer los concejiles y el puerto de Remoña; y declaran por advertencia que aunque las cantidades expresadas por distribuidas en la composición de caminos, puentes y cabañas no se pagan a las personas que las hacen y reparan, lo executan los vecinos de la población por sus personas en diferentes juntas que para el caso tienen en el discurso de el año*” [sic]⁷.

Por tanto, a mediados del siglo XVIII, eran los vecinos los que mediante prestación personal llevaban a cabo la composición del camino. A ello eran conminados, además, los regidores cuando cada tres años debían rendir cuentas de lo realizado en ellos a los corregidores enviados por la Duquesa del Infantado, que era quien ostentaba el señorío sobre el Concejo de Espinama. Sirva como ejemplo que el corregidor que toma las cuentas en **1705** insta a los regidores de Espinama a que mantengan los “*caminos limpios y bien compuestos de forma puedan andar por ellos desembarazadamente los carros cargados y vacíos, y personas de a pie y a caballo*”⁸.

El paso de los carros debía quedar garantizado. Y el puerto de Remoña era también transitado por ellos. Un primer ejemplo de que así era lo tenemos en los sucesivos contratos de arrendamiento de los pastos de Remoña a los ganados merinos. En ellos se incluía una cláusula que permitía pastar a los bueyes de los vecinos en sus viajes hacia o desde Castilla. Así se escribía, por ejemplo, en el contrato de arrendamiento de los diferentes puertos en **1682**:

“Y es declaración que en el puerto de Remoña no se puedan correr ni quitar de pastar a los vueyes de dicho Concejo cuando vayan ni vengán a Castilla y lo mesmo en los demás puertos que lindan con las dehesas y que no se puedan preñar las cavallerías que truxeren de más hasta que avisen el primero domingo los pastores”⁹.

Según vemos, la autorización para el pasto de los bueyes se refiere a todos los puertos arrendados, pero el único que se cita expresamente, seguramente por ser el más utilizado para

⁶ Archivo Junta Vecinal de Espinama, *Libro de Ordenanzas del Concejo de Espinama*, fº 48.

⁷ Catastro del Marqués de la Ensenada. *Respuestas Generales del Concejo de Espinama*, fº 176.

⁸ Libro de Ordenanzas del Concejo de Espinama, p. 131.

⁹ A.H.P.C. Protocolos Notariales, leg. 2021, fº 19.

el viaje a Castilla, es el de Remoña. Es más, en el arriendo efectuado algún otro año, como es el caso de **1716**, se precisa que no se puede echar a los bueyes del concejo que van o vienen de Castilla “o al Collado”, lo que puede dar a entender que en ocasiones el trayecto acababa en el Collado, quizás porque se hiciera cargo de la mercancía a partir de allí algún otro carretero del otro lado del puerto.

¿Qué es lo que se transportaba por el puerto? ¿Eran sólo los vecinos de Espinama los que transitaban por él? Para responder a estas preguntas contamos con un interesante documento del año **1740**. Por aquel entonces, el Concejo de Espinama había sido sancionado por la Comisión de Valdíos y se disponía a pedir la condonación de la multa. Para conseguirlo, pretende demostrar, entre otras cosas, que tiene que hacer frente a multitud de gastos, de algunos de los cuales se aprovechan otros lugares, y, por ello, en el poder que dan a uno de los vecinos incluyen este párrafo:

“Con el referido producto [del arriendo de los puertos] también pagamos los costos de abrir por las muchas niebes los caminos de el puerto de Remoña, Áliva y otros por donde se transita a tierra de Castilla con bueies y carros y caballerías para traer el pan y bino nezario para la manutención y sustento nuestro y de los vezinos y moradores del Prinzipado de Asturias y demás comarcanos y de otros cuyos caminos y aberturas son forzosas”¹⁰.

Como vemos, se indica que los caminos de Áliva y Remoña se utilizaban para traer pan y vino no sólo para Espinama sino también para el resto de Liébana y para Asturias, lo que demuestra su importancia.

El camino de Remoña era, además, la vía de salida de las ruedas para carro y demás aperos que se producían en el Concejo de Espinama y en otros próximos, lo que era muy importante “por cuanto en este su Concejo se sustentaban lo más del tiempo de la granjería de hacer carros y ruedas para llevar a vender a Castilla y a otras partes” y, con su producto, “traer pan y otros mantenimientos”, como decían en una reunión del Concejo de Espinama de **1679**¹¹.

La gran altitud por la que discurre el de Remoña y las nieves invernales eran un gran inconveniente. Los vecinos de Espinama trataron de minimizarlo según vemos en otro interesante documento, éste de **1787**, que nos hace cuestionarnos acerca del trayecto del camino. Se trata de una escritura en la que el Concejo apodera a uno de sus vecinos, don Manuel Antonio Sánchez de Linares, para que haga las diligencias necesarias para “la pronta tramitación”, entre otros asuntos, de

“la abertura del puerto y camino que tiene intentado por el de Remoña por el que se facilita un camino más bajo, suave y más brebe sin comparación que el alto que subsiste, con cuia abertura logra este común y los comunes y jurisdicciones conmarcanas un beneficio común como es el transitar aun en tiempo de niebes a tierra de Castilla a proberse de granos y demás efectos de primera necesidad lo que no se puede hacer por el camino que hasta aora a subsistido en el puerto citado de Remoña que regularmente por su altura y aspereza se hace intransitable por la abundancia de niebes,

¹⁰ A.H.P.C. *Protocolos Notariales*, leg. 2091, fº 63.

¹¹ A.J.V.E. *Libro de Ordenanzas*, fº 114 y 110.

de modo que solo se puede transitar escasamente los cuatro meses de verano y esto arrojando dos o tres leguas, lo que se evita por el nuevo que se intentado abrir. Respecto lo qual para ocurrir al Real y Supremo Consejo de Castilla y demás tribunales superiores [...] en razón de que se conceda licencia a este Común de imbuir para dicha abertura el sobrante de sus propios y arbitrios con la correspondiente cuenta y razón y demás conducente”¹².

Del texto, aunque quizás se exagere un tanto el periodo de ocupación del camino por la nieve, se desprenden varios asuntos de interés. Por un lado, se vuelve a insistir, como en 1740, en que del camino se benefician, además de Espinama, otras jurisdicciones de la comarca, y en que por él se transportan granos y productos de “primera necesidad”.

Por otro, se señala que el camino hasta entonces existente era inutilizable gran parte del año por la presencia de la nieve, debiendo darse un rodeo incluso cuando sí era transitable. Es aquí donde entran dudas acerca del trayecto del viejo camino y del nuevo. A falta de otros datos, sólo cabe elucubrar. Puede ser que el camino tradicional fuera desde Las Berrugas, adonde llegaría desde Los Sierros, por El Corro a salir a Campudaves y atravesara toda su campaña, lo que, en principio, parece poco probable. El nuevo trayecto, que se propusieron abrir en 1787 los vecinos de Espinama, desde Las Berrugas seguiría hacia La Escalina y evitaría pasar por Campudaves, pasando por su base, con lo que era, como dice el texto, “más bajo” y también más “suave y breve”, al evitar la subida a Campudaves. Podría, incluso, suceder que el camino antiguo fuera ya éste que se acaba de comentar y que el nuevo fuera o pretendiera ir, más bajo, por la zona de Pesandobres hasta el Vado de Valjierro y de ahí subiese a Las Duerñas. Pero todo esto no dejan de ser conjeturas. Desgraciadamente, no hemos tenido ocasión de descubrir los documentos de cómo prosiguió la tramitación del asunto.

En todo caso, vemos la gran importancia concedida al camino, lo que lleva al Concejo de Espinama a mejorar, con sus propios medios, su trayecto.

EL CAMINO EN LOS SIGLOS XIX Y XX

Gran parte del siglo XIX transcurre sin que tengamos noticia especial sobre el camino de Remoña. Sigue utilizándose, y así se recoge en **1849** en el Diccionario de Madoz, que cita entre los caminos de acceso a Liébana varios puertos entre ellos el de “Remona”, “*por los cuales transitan carros pero a costa de mil penalidades y fatigas*”¹³. Incluso se incluye una entrada en dicho Diccionario que dice:

*“REMOÑA: elevado puerto con camino carretero en la prov. de Santander, part. jud. de Potes: es lím. divisorio de esta prov. con la de León.”*¹⁴

De que el camino se utilizaba es buena prueba el hecho de que durante la guerra carlista, la expedición mandada por el mariscal Miguel Gómez lo utilizó. Fue el 15 de agosto de **1836**

¹² A.H.P.C. *Protocolos Notariales*, leg. 2172, fº 261.

¹³ PASCUAL MADDOZ, *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, tomo XIII, Madrid, 1849. Voz “Potes”, p. 178.

¹⁴ *Ib.* p. 411.

cuando la expedición pasó de Soto de Valdeón a Posada y Prada y de ahí a Santa Marina para, por el puerto de Remoña, llegar a Espinama donde hicieron noche¹⁵.

Por lo demás, el Concejo de Espinama sigue corriendo con su mantenimiento aunque ahora, liberado del señorío del Ducado del Infantado, y convertido en Ayuntamiento durante más de tres décadas, las cuentas deban ser presentadas ante una Administración del Estado que va a más. Por ejemplo, en las cuentas del Ayuntamiento de Espinama de **1840** se incluye una partida de 108 reales de gasto, importe de las seis cántaras de vino que se consumieron el día que fueron los vecinos a espalar las nieves y limpiar *el camino para salir a Castilla*¹⁶.

Es de este crecimiento del Estado de donde va a venir la gran novedad para el camino de Remoña. El Ministerio de Fomento, que ya existe, aprueba en 1877 el Plan Nacional de Carreteras y en los años siguientes va aprobando los planes provinciales de carreteras. El de la provincia de Santander se aprueba en **1882**, y una de las que comprende es ésta:

*“De Ojedo (en la de Patencia á Tinamayor) al puerto de Remoña, ó al punto más conveniente de la que construya la provincia de León para ponerse en comunicación con la de Santander por Potes, Camaleño y Espinama”*¹⁷.

El primer paso en realidad se había producido el 12 de abril de **1877** cuando la Diputación Provincial de Santander aprobó el proyecto de una carretera entre Potes y Santa Marina de Valdeón, acometiéndose ese mismo año el primer tramo entre Potes y Camaleño¹⁸.

Pese a ese esperanzador inicio, la que se conocerá como carretera “Camaleño-Santa Marina de Valdeón” avanza muy lentamente. No es hasta **1912**, y ello gracias posiblemente a las presiones ejercidas a alguna de las autoridades que acompañaron al rey Alfonso XIII en su cárcel a Picos de Europa de aquel año, cuando hay auténticas novedades, que quedan plasmadas en la prensa de la época:

*“Ordenada por la Dirección General de Obras Públicas la pronta terminación del trazado y estudios de la carretera de Camaleño a Santa Marina de Valdeón, trozo comprendido de Cosgaya a Espinama, se hallan en estos mencionados pueblos, los señores Pardo y Pino, ingeniero y sobrestante respectivamente de carreteras, pertenecientes a la oficina de Obras Públicas de nuestra provincia”*¹⁹.

Pero la subasta del primer tramo de la obra, el que une Camaleño con Cosgaya, no se lleva a cabo hasta 1914, mientras el segundo, el que une Cosgaya con Espinama, se realiza por administración. Con todo, los tramos concluyen, por fin, llegando la carretera a Espinama en **1920**.

El resto de la prevista carretera no se llevó a cabo ya que “*una vez terminado este tramo, en lugar de seguir en dirección a Santa Marina de Valdeón, se para este proyecto y se centran*

¹⁵ ANTONIO PIRALA, *Historia de la guerra civil, y de los partidos liberal y carlista*, Volumen 3, p. 641.

¹⁶ A.H.P.C. *Sección Diputación (Cuentas de Concejos)*, leg. 351.

¹⁷ *Gazeta de Madrid*, 1/6/1882, p. 645.

¹⁸ Dato obtenido de la web “Pido, antropología de una aldea lebaniega” en su apartado dedicado a la evolución de los caminos. No cita su fuente. A día 08/05/2012 dicha web resulta inaccesible.

¹⁹ *La Voz de Liébana*, 21/10/1912.

*los esfuerzos en construir carreteras que uniesen los pueblos más importantes con esa carretera principal*²⁰. A buen seguro influyeron en la decisión las duras condiciones orográficas, con la fuerte inversión que conllevaban. Posteriormente, tras la guerra civil, las labores de reconstrucción de lo destruido durante la guerra se llevaron los escasos recursos existentes.

Ya en la segunda mitad del siglo XX, una pista forestal, que es la que hoy existe, sustituyó a la carretera programada en su día. A diferencia del camino histórico, que no llegaba a Fuente Dé, y que, como hemos visto, bajaba por Las Berrugas hasta el Pico La Sierra, la pista sí tiene como punto de inicio –o llegada, según se mire– a Fuente Dé, por el valor turístico que adquiere este lugar por esta época.

CONCLUSIÓN

Desde hace aproximadamente dos mil años, el camino que atraviesa el puerto de Remoña para comunicar Liébana con la zona de León, ha sido utilizado y ha formado parte importante en la vida del valle de Valdebaró en general y, en particular, del Concejo de Espinama, por cuyos términos pasa. Pese a las dificultades que, por la altitud a que se halla, han supuesto las nieves y la orografía, el camino nunca ha sido abandonado, embarcándose, incluso, como vimos, el Concejo de Espinama en 1787 en el intento de hacerlo discurrir por zona más baja de modo que fuera más accesible.

Y es que el camino ha sido muy importante, sobre todo, como vía de comercio por la que Liébana ha enviado a Castilla sus productos realizados en madera y ha recibido el cereal y otros abastecimientos de primera necesidad que también tenían, en ocasiones, como destino las zonas más próximas de Asturias.

Pero no ha sido sólo eso. Aunque haya sido utilizado por ejércitos como el romano o el citado de 1836 de las guerras carlistas, ha sido también la vía de contacto de las gentes de dos valles, el de Valdeón y el de Liébana, y, aunque no hemos profundizado en ello, no han sido pocos los hombres y mujeres, de uno u otro lado del puerto, que lo han utilizado para ir o venir a contraer matrimonio. Ha sido, pues, una vía de unión de dos pueblos.

²⁰ “Pido, antropología de una aldea lebaniega”.