

TRIBUNA LIBRE

La no calzada romana de Bárcena de Pie de Concha

15.11.2010 - MARINO PÉREZ AVELLANEDA

Se suele escribir con frecuencia en la prensa y libros de divulgación, e incluso especializados, en relación con el tramo turístico señalado como romano entre Bárcena de Pie de Concha y Pesquera que «de esta calzada se ha conservado en la cuenca del Besaya un excelente tramo enlosado de unos 5 Km. de longitud, ubicado entre las localidades de Pie de Concha y Somaconcha, que fue utilizado hasta el siglo XVIII».. También hemos visto que se ha llegado a datarlo 'hacia el año 20 de nuestra era'.

Ambas afirmaciones son cuando menos discutibles, y no tanto porque se dude de la existencia de dicha calzada por la zona, que no tenemos duda alguna de que existió, sino porque tanto el tramo que se ofrece como romano, como la correspondiente cartelería indicadora que allí existe, tienen dudosa base científica.

Y no lo decimos nosotros, sino la voz experta de Isaac Moreno Gallo, probablemente la máxima autoridad en calzadas romanas en España y quizás también de Europa, quien ya en su obra 'Vías Romanas. Ingeniería y técnica constructiva', editado por el Ministerio de Fomento en 2004, rechaza expresamente que dichos tramos cántabros sean romanos. De hecho, los pone como uno de los ejemplos de lo que denomina 'caminos sin ingeniería'. Respecto a los cuales, en otra publicación reciente, considera que se han cometido «errores de bulto», en su identificación, pues por sus características técnicas, «están alejadísimas de lo que se constata en las vías romanas».

Las 'auténticas' calzadas romanas, como las autopistas y buenas carreteras ahora, eran vías para el transporte de mercancías y de pasajeros, en las que la seguridad y velocidad eran cruciales, y eso es técnicamente imposible de conseguir en una vía como la que nos ocupa, llena de grandes losas... ¿Alguien que tenga la mínima idea de transporte de mercancías con carros de ruedas se imagina cuánto duraría el armazón de un vehículo tras rodar por dicha vía a una mediana velocidad subiendo o bajando? ¡Y no digamos la mercancía! Por otra parte, ¿cuánto tiempo llevaría llegar a otros lugares del Imperio, o hasta a la misma Roma, por un camino de esa especie? Y eso sin poner en consideración las pendientes y curvas que presentan, con frecuencia poco menos que de imposible paso para carruajes.

La configuración de los tramos admitidos como romanos en esa zona de Cantabria, como en otras de España, son en bastantes casos, según los autores que entienden del tema, caminos medievales e incluso posteriores, no aptos para vehículos de ruedas y menos aún para caballerías de casco, pues parece probado que los romanos no habían descubierto aún la herradura. ¿Se imagina alguien un caballo tirando de un carro y sin herraduras por la 'calzada' de Somaconcha? ¿Cuánto duraría sin lesionarse? Las calzadas romanas certificadas como tales, estaban fabricadas con bandas de rodadura de grosor variable, pero siempre compuestas en superficie por pequeños grijos o diminutos cantos rodados, es decir, por una capa fina de zahorra.

La imagen que tenemos de calzadas romanas con tramos enlosados proviene de las 'películas de romanos', y es verdad que existieron en esa época, pero limitados solamente a algunos tramos en las zonas cercanas o en el interior de las ciudades, y nunca en los trayectos intermedios de largo recorrido. Por eso aparecen en las excavaciones arqueológicas una especie de sandalias que les colocaban a los caballos para transitar, excepcionalmente, por dichos tramos, intentando así evitar en parte el deterioro de las pezuñas.

Las calzadas tenían que posibilitar un tráfico muy rápido, por lo que tenían casas de postas para relevar los caballos de tramo en tramo, y debían permitir llegar hasta Roma en cuestión de días. Vamos, que las calzadas eran las autopistas de entonces., con técnicas constructivas semejantes, por cierto, a las cuales solamente se podía acceder y salir por los puntos reservados para ello, en una especie de puestos de peaje como en las autopistas actuales, ya que estaban limitadas exteriormente en todo su recorrido por unas amplias cunetas. Eran construidas por empresas privadas a las que los emperadores adjudicaban la obra, mientras que ellos se reservaban los derechos y cobro de los peajes respectivos.

El tráfico a lomos de caballerías apenas tuvo relevancia en tiempos romanos, ni siquiera para el transporte de soldados, que eran trasladados en carruajes colectivos, al estilo de los camiones en los ejércitos actuales, como se han puesto de manifiesto en las excavaciones de Pompeya.

Por el contrario, en la Edad Media apenas se utilizaban los carros y la mayor parte del transporte se desarrollaba a pie o a lomos de caballerías que, con la herradura ya descubierta, no generaba mayor problema en los enlosados ni en la penosa caminería de la época...

Moreno Gallo indica que el firme de este tramo cántabro fue construido en el Siglo XVIII, «según han puesto de

manifiesto ensayos mediante termo luminiscencia» realizados en el año 2003, precisamente para los trabajos de seguimiento arqueológico del tramo Molledo-Pesquera de la autovía A-67.

Con las líneas anteriores no queremos poner en duda la existencia de una vía romana que atravesaba las Hoces, en absoluto, ni siquiera que algunos tramos de la actual 'calzada' pudieran incluso coincidir con el primitivo trazado romano, pero sí cuestionar la veracidad de proyectos, carteles y fotos que nos informan de que los tramos ofrecidos son romanos.