# LA CALZADA DEL PUERTO DEL PICO: PROBLEMÁTICA DE SU TRAZADO EN LA PROVINCIA DE ÁVILA

FRANCISCO FERRÁNDIZ MARTÍN; JOSÉ LUIS MARTÍNEZ CABAÑAS; JUAN PINEDO REYES Y ROSA MARÍA SOBA DE LA FUENTE

El estudio de la Calzada romana del Puerto del Pico supone para nosotros el inicio de una investigación que habría de culminar con la localización y concreción sobre el plano de la red viaria romana integral de la provincia de Ávila. Es patente la ausencia de trabajos y publicaciones en relación a la evolución de esta zona en época romana. Los yacimientos localizados son escasos y las excavaciones casi nulas. Con la delimitación de la red viaria se pretende aclarar que papel jugó la Meseta Norte, y en concreto Ávila, en la estructuración de los canales de comunicación peninsulares y, como consecuencia, el grado real de romanización en esta área.

La elección de esta calzada para comenzar el estudio está fundamentada en varios motivos: el hecho de que atraviese la totalidad de la provincia de Sur a Norte nos va a permitir vertebrar la red en torno a ella. Por otro lado, es evidente su importancia desde la Protohistoria como paso de ganado trashumante[1], reactivado en la Edad Media por su coincidencia parcial con una importante Cañada ganadera. Finalmente, es de destacar la envergadura de sus restos materiales, especialmente en los tramos de montaña.

Aparte de solucionar los problemas que plantea su trazado, agudizados con su llegada al Valle Amblés donde se diversifican y difuminan sus restos (fruto de la parcelación y de la escasa infraestructura que la vía ofrece en llanura), hemos querido analizar, de forma intensiva, la fachada actual de la Calzada para identificar los escasos restos originales que quedan ocultos bajo el amplio espectro de reconstrucciones. Para ello hemos optado por un seguimiento exhaustivo que ha desembocado en el estudio y catalogación

1 Wattemberg, F., *La región vacea. Celtiberismo y romanización en la Cuenca media del Duero.* Biblioteca Prehistórica Hispana. Madrid, 1959.

de todas las obras de infraestructura y drenaje (puentes, pontones y alcantarillas) que jalonan su recorrido.

Hemos situado el punto más meridional en el término de Ramacastañas, siendo su límite septentrional el que dibuja la divisoria de la provincia de Ávila.

El itinerario seguido por los romanos se localiza en el Macizo Oriental de la Sierra de Gredos, cuyos límites se extienden desde la Sierra de Ayllón y Pela hasta Portugal[2]. Constituida por un esquema de Horts y Graben, característico del estilo Germánico, los pasos Norte/Sur que han permitido el tendido de caminos y carreteras son: el Puerto del Pico (1.352 m.), el Puerto de Serranillos (1.575 m.) y el Puerto de Mijares (1.570 m.). En el Macizo Oriental de Gredos son predominantes las litologías ígneas, esencialmente los granitos, que constituyen la base de aprovechamiento antrópico de roca. Su predominio es absoluto en el paisaje y la obtención a pie de obra es casi inmediata. No hemos incidido, por ello, en un estudio de canteras que iniciamos y ahora consideramos supérfluo.

## Fuentes

Un problema que plantea la provincia de Ávila a la hora de hacer un estudio sobre la red viaria romana es la falta absoluta de fuentes clásicas de índole itineraria útiles para España. En efecto, ni el "Itinerario de Antonino" ni el "Anónimo de Ravenna" mencionan ruta alguna en esta zona. Aparte de dificultar esto la integración en la red viaria peninsular, carecemos de otros datos más inmediatos como pudiera ser una relación de mansios y sus distancias relativas, lo que prácticamente imposibilita su ubicación. La inexistencia de miliarios y documentos epigráficos relacionables con la Calzada, unida a la práctica ausencia de estudios sistemáticos sobre asentamientos romanos en su entorno, entorpece sobre manera la precisión cronológica. Desechadas estas líneas de investigación, la metodología del trabajo ha de adaptarse a otros parámetros más circunstanciales.

Al analizar la red de Cañadas con sus cordeles y veredas hay que tener en cuenta que responden a un modo de vida medieval-castellano[3], y su estructura no conecta con núcleos urbanos, sino que responde a una comunicación interregional vinculada al paso de ganado[4]. Tal es el caso de la Cañada Real Leonesa Occidental que, a su paso por la provincia de Ávila, discurrirá más o menos paralela a la vía romana hasta el término municipal de la Hija de Dios. A partir de este término, todos los posibles itinerarios que expondremos coinciden de una manera u otra con cañadas o cordeles ganaderos (colada del puente de los Cobos, colada del río Ulaque, calzadilla del Puerto del Pico...)[5].

2 Mapa geológico nacional. Hoja 44 provincia de Ávila.

3 Madrazo Madrazo, S., *El sistema de transporte en España: 1750-1850*. Ediciones Turner. Madrid 1984.

4 Klein, J., *La Mesta. Estudio de la historia económica española: 1273-1836*. Madrid 1981.

5 Archivo del Departamento de Vías Pecuarias del I.C.O.N.A.

En cuanto a los repertorios de caminos, atlas y manuscritos de Edad Moderna en los que este itinerario aparece, total o parcialmente indicado, son:

1. Manuscrito n.º 13, del año 1523, depositado en el Ayuntamiento de La villa de Monbeltrán, en el que se habla de "adobar" (empedrar) algún tramo del Puerto del Pico.
2. En lo concerniente al Puerto del Pico, entre 1800 y 1802[6] el interventor de Ávila, Agustín de Betancourt, mantenía correspondencia con la corte, y menciona en sus cartas que para llegar a Madrid hay tres caminos, uno de ellos por el Puerto del Pico (que también llevaría a Extremadura y Andalucía). En estos años también se intentó poner peaje en el Puerto del Pico y en el de Menga para sufragar los gastos de la carretera.
3. En el atlas de Tomás López de 1810, aparece toda la vía Ramacastañas-Ávila-Arévalo, y bastantes caminos secundarios.
4. En el Estado de la Red de Diciembre de 1855 aparece lo que hoy es la carretera vieja de Ávila a Talavera, en el tramo correspondiente a Ávila-Mombeltrán.
5. Atlas de Coello, año 1864, aparece la calzada o camino real desde Ramacastañas a Ávila, pasando por los términos de La Colilla, Salobral, Puente de los Cobos, La Hija de Dios, Mengamuñoz, Cuevas del Valle, Mombeltrán y Ramacastañas.

La toponimia es otra fuente de gran importancia, útil para apoyar determinadas hipótesis en algunos momentos conflictivos. Los topónimos que aquí recogemos son aquellos que etimológicamente pueden tener relación con el paso de una vía romana, pero cuya ascendencia cronológica no siempre se puede determinar, debido a la confusión del latín con las lenguas romances en épocas posteriores. Los hemos dividido en siete apartados:

—Aquellos que nombran la existencia de un camino: "Camino de la Calzada", "Calzadilla", "Camino Viejo", "Camino de la Calzada Vieja", "Cruz de Piedra" y "Cruz de Hierro".

—Referentes a límites y distancias en vías o territorios: "Piedrahitá", "El Hito", "Los Cuartos", "Ventorro del Quinto", "Amoclón"[7] y "Piedrahitilla".

—Nombres de edificaciones: "Castillo", "La Torre" y "Torreón".

—Nombres de posibles explotaciones mineras[8]: "Dehesa de los Herreros", "Arroyo de los Herreros", "Mesa de Valdehierro", "Valdehierro" y "Navaescurial".

—Topónimos que refiriéndose a la topografía pueden estar relacionados con los materiales de construcción de una calzada: "Navalosa", "Losar",

6 Archivo Histórico Provincial de Ávila.

7 Tejero Robledo, E., *La toponimia en Ávila.* Ávila 1983. Para este autor el nombre Amoclón puede tener relación con la forma latina "Mucrone", que significaría: punta, final, límite, frontera...

8 Montenegro, A., "La toponimia latina" *Enciclopedia Lingüística Hispánica I.* Madrid 1960. Este autor opina que los topónimos referentes a explotaciones mineras son anteriores, en general, a la Edad Media, época en que este tipo de trabajos casi desaparece.

"Las Lanchas", "Lancharejo", "Lanchar", "Canchal", "Canchera", "Canchalejo", "Concha" y "Conchuelas".

—Topónimos de origen antroponímico romano: "Padiernos"[9], "Baterna", "El Frontón", "Frontones", "Valderromán" y "Valderromanillos".

—Otros: "Camino Soto", "Puente Soto", "El Tesoro" y "Tesoro de Padiernos".

El área de dispersión de estos topónimos es bastante irregular, ya que se aprecia una zona donde casi no existen, debido a que la orografía no es propicia a asentamientos humanos. La otra zona (que corresponde al valle del Amblés) tiene una mayor concentración de ellos. Todo responde al diferente grado de romanización a que se vieron sometidas las diferentes áreas de la provincia.

## Trazado y topografía

En la descripción del trazado (como ya hemos apuntado antes) vamos a delimitar dos tramos, cuyas diferencias se deben a la diversidad del paisaje. La primera zona, desde Ramacastañas hasta casi el límite de los términos municipales de Mengamuñoz e Hija de Dios (que se caracteriza por el sucesivo franqueo de puertos de montaña), ha podido ser identificada casi en su totalidad. Sin embargo, todas las variantes que propondremos sobre la calzada en el Valle de Amblés se mueven en un plano más hipotético y han sido elaboradas estudiando y evaluando factores de índole diversa. Éstos pueden resumirse en: el seguimiento de pasos naturales, el apoyo de determinados datos toponímicos, la existencia de restos romanos en su recorrido, la identificación con ciertos caminos ganaderos, y la conexión septentrional con zonas más romanizadas, que se comportarían como "receptoras de caminos".

### 1. *Ramacastañas-Cruz de Hierro*

El tendido de la carretera Talavera-Ávila enmascara gran parte de la calzada, siendo ésta visible sólo en algunos tramos. Desde Ramacastañas al paraje denominado Playas Blancas, el trazado prácticamente rectilíneo atraviesa tres pequeñas colinas. El primer resto de empedrado (un alineamiento lateral de 2,25 m.) aparece a la bajada de la primera colina, ubicada en el margen izquierdo de la carretera. A partir de aquí la calzada se pierde durante 500 m. punto en el que se aprecia un abombamiento que corre paralelo a la carretera. A la altura del Km. 70 de la carretera hay

9 Llorente Maldonado, A., "Esquema toponímico de la provincia de Salamanca: topónimos latinos de colonización" *I Studia Hispanica in Honorem Rafael Lapesa*, II Madrid 1974. Se trata de una derivación del gentilicio romano "Baternus", siendo un arcaismo léxico que sólo se conserva en la toponimia y procede de la etapa romanizadora.

conservada una pequeña zona con firme de guijarros, parcialmente enmarcada por un murete lateral. Transcurre bajo la carretera durante 150 m. y escala la segunda colina. En su cara Norte se aprecia un tramo restaurado (a imitación romana) de 35 m. de longitud, con una anchura en torno a 6,50 m. y cruzada por cuatro hileras transversales que delimitan escalones entre 14 y 30 cm. de altura. Inmediatamente se monta sobre la margen izquierda de la carretera, en este punto con firme de guijarros. En la bajada de la tercera colina (Playas Blancas) hay otro tramo restaurado[10] de 108 m. de longitud, atravesado por 10 escalones transversales sin orientación única. La anchura, irregular, oscila entre 5,20 y 6,20 m.

Desde Playas Blancas hasta el cruce con la carretera de Santa Cruz, la calzada se pega a la carretera en su margen izquierda y su muro de contención (hecho en sillarejo, de 2,5 m. de alto) descansa sobre ella. Alcanza 6 m. de anchura en algunos puntos. A la altura del Km. 67 hay un sumidero adintelado. Sus ocho losas de cubrición hacen actualmente las veces de pavimento de la vía, que tiene en este punto 4 m. de anchura. Algo después hay otro sumidero, cubierto por diez losas bien visibles, cuya excelente factura constructiva nos parece original. La vía pasa tras la villa de Arroyo Castaño, donde se conserva algún alineamiento lateral que delimita anchuras en torno a los 7,5 m.

Tras el cruce de Santa Cruz se aprecia la calzada a la derecha de la carretera en dirección al fondo del valle. Se trata de un camino terrero marcado por alineamientos laterales. En la parte más profunda del valle (bajo el castillo) se conserva una alcantarilla de medio punto, actualmente semienterrada. A continuación se prepara para escalar el valle. Antes del Rollo hay una zona empedrada también fruto de restauración.

Ya en el término municipal de Cuevas del Valle se estructura de esta manera:

—Una subida encajonada entre cercas de piso irregular y completamente pavimentada, de 5,8 m. de anchura, y que conserva en el lado izquierdo un pequeño canalillo de desagüe de 20 cm. paralelo a la vía.

—Un tramo semitallado en roca virgen, menos preciso, donde se aprecian huellas del paso de carros (en ningún caso pareadas).

—200 m. de camino terrero, único trozo de perfil llano en esta zona.

—Larga subida en zig-zag, restaurada, cuya anchura oscila entre 6,10 y 6,70 m. en las rectas y entre 7,80 y 9,20 m. en las curvas. En una de ellas se documenta otro canal de desagüe lateral, de mayores dimensiones que el citado anteriormente pero en clara relación estructural.

Desde Las Barrancas al cementerio de Cuevas del Valle la vía discurre bajo la carretera[11]. Tras un análisis llevado a cabo sobre el plano, la topografía de la zona y según la opinión de algunos de sus vecinos, se puede afirmar que el primitivo trazado de la calzada romana ocupaba la calle

10 Arreglo llevado a cabo hace unos años y relatado por el encargado de I.C.O.N.A. en Mombeltrán.
11 M.O.P.U., Legajo 94, año 1887.

principal del pueblo que hoy está cementada. El actual camino de la cañada, que presenta la apariencia de calzada romana, es una obra muy posterior destinada a enviar el ganado por el exterior del pueblo[12].

En la Ermita de San Antonio comienza la escalada del Puerto del Pico. La fachada que hoy presenta es bastante más homogénea que la del tramo hasta ahora descrito, aunque su estado de conservación difiere según las zonas. Está evidentemente desfigurada por las reconstrucciones y restauraciones sucesivas[13] y se aprecia con nitidez que su nivel actual no corresponde al original en todos los momentos. De anchura variable (entre 5,50 y 8,50 m.), responde al típico trazado de montaña, obligándose a trayectorias rectilíneas, articulando los ascensos en zig-zag, con codones de sujeción del firme y escalonamientos paulatinos. La fuerte inclinación de las pendientes hace que su recorrido sea apreciablemente más corto que el de la carretera actual, con la que corta en dos ocasiones. Este tramo (espectacular y mucho más conocido que el resto del trazado) conserva zonas de indudable interés, así como un elevado número de obras de infraestructura y drenaje (tanto originales, como reformadas; como inequívocamente modernas). Por ello será objeto de un estudio monográfico, que no es posible incluir en esta documentación por su extensión.

Una vez coronado el puerto y hasta el denominado Puente Nuevo, situado sobre el río Alberche en la desviación de la carretera a Navalsauz, las características principales son la dispersión de los restos y la rectitud del trazado que es aprovechado por la actual carretera. A la altura del Km.47 del camino actual se conserva un tramo de 120 m. de longitud, con alineamientos de piedras a ambos lados. En este punto la anchura de la calzada es de 6 m. y el enlosado superior ha desaparecido casi por completo debido al paso del ganado. Desde este punto a la Venta Rasquilla, el trazado desaparece bajo la carretera actual[14]. Al llegar a la confluencia del río Arenillas con el Alberche, aparecen (sobre el primero) los restos de un puente de dos ojos del que se conservan los arranques del arco principal y parte de los del arco más pequeño, formado por sillares regulares perfectamente trabajados que descansan sobre la roca natural. A la salida del puente se observa un pequeño vestigio de calzada cubierto por losas de gran tamaño, que desaparece bajo la carretera. Hasta el Puente Nuevo la calzada va por el único camino posible (que hoy es aprovechado por la actual carretera), por el valle del río Alberche sin elevarse a media ladera y sin presentar restos de infraestructura viaria. Hay que destacar a la altura del Km. 43,5 de la carretera Ávila-Talavera, la aparición de un camino en dirección Este, que posiblemente sigue el valle del Alberche hacia la parte Oriental de la Provincia.

---

12 La clara disposición caminera del pueblo, crecido paulatinamente a lo largo de la vía de comunicación hace coherente esta hipótesis.

13 Legajo n.º 13 del Archivo de Mombeltrán: habla de "adobar" (empedrar) un tramo de El Puerto del Pico que se encontraba en mal estado.

14 Legajos n.º 2264 (1905) y 2345 (1887) del Archivo General del M.O.P.U.: Construcción y liquidación de los trozos 1, 2 y 3 de la sección del Puerto del Pico a Mengamuñoz.

A partir del Puente Nuevo, la calzada cambia de características, adaptando su trazado a la topografía de la zona. Mientras la carretera cruza el río Alberche por este puente, la vía sigue pegada a la margen izquierda, penetrando en un amplio valle y discurriendo bajo la carretera de Navalsauz. A su derecha vuelven a aparecer restos visibles de la calzada, trabajada en parte sobre la roca natural y con un muro de contención lateral hoy medio desmoronado. En esta zona no se puede determinar la naturaleza del firme original debido a los efectos naturales y antrópicos. La anchura de la vía en este punto es de unos 7 m. Desde aquí hasta el Puente Mocho su recorrido sólo se intuye, discurriendo a poca distancia de la margen izquierda del río.

Si bien la estructura de este puente es un tanto atípica (dos arcos desiguales y un vano adintelado), asi como su perfil (longitudinal en lomo de asno), consideramos que es una obra de origen romano. Las causas de que se adoptara esta solución habría que buscarlas en la topografía del terreno. Así, las dovelas de los arcos y los sillares de la parte inferior del tímpano pertenecen claramente a un momento constructivo anterior al del resto de los paramentos y pueden considerarse originales.

Tras cruzar el puente, durante unos 200 m., la vía se adivina bajo la vegetación por el característico abombamiento del terreno, delimitado por fosas laterales. Superada una casa labriega se inicia el ascenso a la cuesta de Vergallanta, adoptando de nuevo el aspecto de calzada de montaña. El trazado es, en general, rectilíneo, ganando altura paulatinamente a lo largo de la ladera. El firme se encuentra en pésimas condiciones, muy alterado por la escorrentía y por los derrumbes de la ladera. Las obras de infraestructura más destacables están constituidas por altos muros de contención lateral, que permiten el mantenimiento de la anchura de la calzada (6,5 m.); son de considerables dimensiones, alcanzando en determinados puntos los 3,50 m. Aunque la mayor parte de los parámetros están construidos con piedras irregulares de gran tamaño, calzadas con otras menores, hay zonas donde casi se podría hablar de un "Opus poligonal" a la manera romana. La existencia de hiladas de piedra en un nivel inferior al actual nos indica que la cota conservada puede no corresponder a la original en algunos puntos.

Tras dibujar tres curvas bastante cerradas y superar en zig-zag una fuerte pendiente, coronada la cuesta de Vergallanta.

A partir de este momento la vía discurre por una zona de alta montaña, caracterizada por suaves lomas y pequeños accidentes topográficos. De nuevo es el abombamiento del terreno el que nos da la pauta de la dirección que adopta. También aparecen, esporádicamente, alineaciones laterales de piedra y los restos de una antigua alcantarilla formada por sillares. Sobre ésta la anchura de la calzada es de unos 7 m.

Tras atravesar la Venta de Santa Teresa, la calzada se solapa nuevamente con la carretera de Ávila. Unos 400 m. antes del alto de Menga vuelve a aparecer el característico perfil abombado que en línea recta asciende por la ladera dejando la carretera actual a la derecha. De nuevo un tramo de montaña desciende el Puerto de Menga. La longitud total de este tramo es de 2.520 m. y salva un desnivel negativo de 220 m. Esto genera una serie de

problemas que son resueltos por 4 curvas de más de 90º, tres a la derecha, y una a la izquierda, y pendientes que llegan hasta un 18 % de desnivel. En la zona alta del puerto se recurre de nuevo a muros de contención lateral para sujetar el firme, con una altura que oscila entre los 2-3 m. En la zona baja, hasta el Puente de los Tornillos, formado por pequeño arco de medio punto, de 2,45 m. de luz de sillares sin argamasa en las junturas. Este pontón, junto al de Maricalva, situado unos metros más abajo, son ciertamente de los pocos vestigios originales que quedan de la antigua calzada romana. La estructura, la conservación de la anchura de la vía, y el grado de erosión de los sillares son datos que apoyan esta afirmación.

Cruzado el Pontón de los Tornillos hay un nuevo sector que presenta un abombamiento característico durante unos 100 m. A partir de aquí desaparece todo rasgo estructural de la calzada, y llega al Pontón de la Maricalva. Cerca ya de Mengamuñoz desaparece bajo la carretera de Ávila. Pasando el pueblo y a la altura de la Venta de Chencho sale por la margen derecha de la carretera, encajonada entre cercas y con el firme constituido por piedras sueltas muy desfigurada por las aguas superficiales.

## 2. *Cruz de Hierro - Divisoria de la provincia*

En el paraje denominado Cruz de Hierro se pierde el trazado único, obligado por los pasos de montaña, y los caminos se diversifican. Las posibilidades que hemos considerado interesantes tras el análisis, se describen a continuación. Dada su longitud, los constantes entrecruzamientos de caminos y la escasez de vestigios, nos moveremos en un plano más conjetural.

A. La primera posibilidad contempla la prolongación hacia Avila con dos variantes:

A 1. Una que enlazaría con la calzada que une Ávila con la Vía de La Plata[15] y que transcurre a través de los puertos de Tornavacas y Villatoro (hoy cubierta casi en su totalidad por la carretera N-110).

A 2. La que iría a Ávila por el llamado "Camino Viejo" o "Carretera vieja de Ávila", caracterizada por su casi exagerada rectitud, propiciada por la ausencia de obstáculos. Ya fuera de Mengamuñoz la vía se puede retomar a la altura del Km. 24, en la margen derecha de la carretera (atravesando la Cruz de Hierro) y discurre nítida hasta el Pontón de la Gargantilla. En esta zona está señalada por alineamientos laterales. Una vez franqueado el riachuelo, la ringleras se hacen esporádicas. La anchura aproximada en este punto es de 7 m. El itinerario rectilíneo va a media ladera con dirección NE. Rebasada una pequeña colina, cruza la carretera y encara el descenso hacia La Hija de Dios. Aquí está francamente desmantelada aunque se vislumbra un ligero abombamiento en algunos puntos. Unos 300 m. antes del pueblo

15 Rodríguez Almeida, *Ávila romana*. Ávila 1981.

la calzada se diluye en la ladera y desemboca en un portón claramente moderno. La vía cruzaría supuestamente el pueblo y continúa, como camino terrero, hasta el Puente de los Cobos[16] por donde cruza el río Adaja. A partir de este momento transcurre por la "Cañada de Ávila al Puente de los Cobos", muy cerca del río por regla general, sin que se aprecie infraestructura alguna, y estando constituida por una simple pista de arena apisonada. Antes de llegar a Niharra pasa junto a un yacimiento romano, que según Rodríguez Almeida corresponde a una villa tardorromana[17], y cuya denominación local es "Pared de los Moros". Inmediatamente atraviesa la localidad de Niharra, donde la calle principal se llama "Camino de la Calzada vieja", y continúa hacia Avila cruzando los parajes de "Matamoros", "Aldeavieja" y "La Berceda". Entra en la capital, junto con el "Cordel del puerto de Tornavacas a Avila" (también originado en una calzada romana y hoy tapada por la N-110), por el puente romano sobre el río Adaja. Actualmente está en estudio su hipotética prolongación septentrional que aventuramos seguiría dirección a la provincia de Segovia (por la ruta de Villacastín). Esta afirmación se apoya en la existencia de un puente sobre el río Voltoya, con restos de calzada en su entorno, y que es visible desde la carretera N-501. Rodríguez Almeida lo cataloga como romano, adscripción que nosotros tampoco dudamos.

B. La variante que describimos a continuación es la de mayor longitud de las estudiadas. Nuestro trabajo se ha basado sobre todo en un artículo de D. Miguel Arenillas Pérez publicado en 1975[18], revisándolo y ampliándolo en la manera de lo posible.

Como las otras posibilidades, este itinerario parte de la Cruz de Hierro y sigue el recorrido de la Cañada Real Leonesa Occidental, desde este punto sigue dirección Norte, entrando en el Valle de Amblés. Hasta el paso del río Adaja transcurre como vía terrera sin restos de ninguna obra de fábrica, aunque se puede distinguir por el abombamiento del terreno. El cruce del río se soluciona con un puente del cual hoy día no quedan restos visibles[19]. Siguiendo en dirección Norte, atraviesa un paraje conocido como "La Calzadilla" y entra en el pueblo de La Torre (topónimo de posible origen romano que aludiría a "Turris"), donde hay hallazgos romanos en superficie. Hasta las estribaciones montañosas no hay señales de firme pétreo.

En la ascensión de las primeras alturas hasta Sanchicorto se puede observar claramente una importante obra de explanación a media ladera. El desmonte es evidentemente artificial, aunque debido a los agentes naturales el firme se encuentra en muy mal estado. Coronado el paso se sigue

16 Fernández Casado, L., *Historia del Puente en España. Puentes romanos.* Madrid 1980. Lo clasifica como romano sin hacer más precisiones. Nosotros pensamos que, excepto el arranque de los arcos (de apariencia antigua y sin argamasa) es todo él fruto de restauraciones posteriores, aunque sus rasgos estructurales son romanos.

17 Op. cit. nota 15. Habla de dos monedas tardorromanas, una de Teodosio y otra de Valente.

18 Aranillas Pérez, M., "Una vía romana a través del Sistema Central español. La prolongación septentrional de El Puerto del Pico" *Revista de Obras Públicas.* Noviembre 1975.

19 Op. cit. nota 18: En el artículo se señalan los restos de las pilas y parte de los estribos. En la actualidad hay un puente de nueva planta.

perfectamente el itinerario, apareciendo en diversas ocasiones pequeños muros de contención lateral. El camino sigue ascendiendo, con un evidente sentido estratégico, dejando a su derecha el pueblo de Sanchorreja y pasando por la Dehesa de Piedrahitilla (topónimo relativo a distancia). En esta zona rica en castros ("los Castillejos de Sanchorreja" "La Mesa de Miranda" en Chamartín de la Sierra, "Cillán").

El recorrido a través de la parte norteña de la sierra de Ávila queda poco marcado. Al Sur de San Pedro del Arroyo el descenso en suave pendiente se sigue con facilidad, quedando la vía claramente realzada sobre las arcillas de las laderas. Aquí se une a la cañada un camino denominado de la "Calzada vieja". Pasado este pueblo no vuelve a aparecer, o al menos no hemos detectado firme especial alguno.

Cabe pensar en la existencia de una calzada terrera cuyos restos no destacan entre la amplia red de caminos que cruzan la zona, muy retocados en los últimos años por motivo de la concentración parcelaria. Incluso los pasos de arroyos y barranquillos no permiten mayores precisiones, ya que en todas las fábricas son de nueva planta o no existen[20]. Tras pasar San Pedro del Arroyo, otro camino, llamado de "La Calzada" aborda la cañada por su lado izquierdo. Este sigue por San Juan Bautista, Cabizuela y Pedro Rodríguez.

Por último a unos 4 Km. al Sur de Arévalo, la cañada cruza el río Arevalillo. En este punto quedan los restos manifiestos de una presa romana[21]. La calzada atraviesa Arévalo y sale de la provincia de Ávila buscando siempre el Norte.

C. La tercera posibilidad discurre entre La Cruz de Hierro y Peñaranda de Bracamonte, pasando por Narros del Puerto y Muñana. Responde a las necesidades de comunicación con la provincia de Salamanca, de larga tradición ganadera. Ahí a lo largo de su recorrido varias denominaciones que la ponen en relación con nuestra vía. Estas son: "Colada del río Ulaque", "Colada de los caminos de Muñana y la Calzada", y sobre todo, "Calzada del Puerto del Pico" (localizado en el término municipal de Gallegos de Sobrinos). Los topónimos de "Camino del Tesoro" y "La calzada" se encuentran en la circunscripción de Narros del Puerto. La explicación de esta mención al Puerto del Pico se encuentra en la conexión ganadera entre dos importantes pasos naturales: el del Pico y el del puerto de las Fuentes. El itinerario descrito a continuación está hecho en relación a la carretera actual, que sirve como referencia.

El tramo que va del Pontón de la Gargantilla a Narros del Puerto es muy dudoso, sin haber vestigio alguno que nos asegure su paso. La calzada sigue paralela a la carretera que une Narros con Muñico para unirse a ella en el paso denominado "El Tesoro", donde hay unos metros más adelante un puente nuevo. Tras cruzar el casco urbano de Narros sigue en dirección Norte, dejando la carretera a su izquierda.

20 Op. cit., nota 18.
21 Op. cit., nota 18.

En el término de La Blacha cruzaba el río Adaja a través de un puente del que en la actualidad no queda resto alguno. Abandona el término por el paraje de "El Pocillo", entrando en la jurisdicción de Muñana. En el Km. 7 de la carretera Narros-Muñico la vía se une a ésta para continuar bajo ella hasta el casco urbano de Muñana, donde se separa de la carretera por su lado izquierdo hasta llegar al puerto de Las Fuentes, sin prestar ningún tipo de pavimentación especial. En lo alto del puerto entra en el término de San Juan de Olmos, bajando hasta la Ermita de Nuestra Señora de las Fuentes.

Continúa como una vía pecuaria hasta la aldea de Manjabálago, dejando su casco urbano a la derecha[22]. A partir de aquí hasta Gamonal se construye en el verano de 1985, una carretera sobre la llamada "Calzada del Puerto del Pico" que continuaría hasta el casco urbano de Gallegos de Sobrino, saliendo de este término por el paraje denominado "Fuente Ruana". A partir de aquí la vía se vuelve a denominar Calzada del Puerto del Pico hasta Mancera de Arriba[23].

## Conclusiones

En esta comunicación hemos analizado como si de un conjunto cerrado se tratase, el tramo de calzada romana comprendido entre el término municipal de Ramacastañas y la divisoria de la provincia de Ávila. Esta vía, que por el Sur se integra en la red nacional en la ciudad de Caesaróbriga (Talavera la Vieja), atraviesa la sierra de Gredos por el paso natural que el Puerto del Pico ofrece y conecta Extremadura con la Submeseta Norte. Las características topográficas han condicionado decisivamente la estructuración del trazado. Así, como ya se indicó, el tramo comprendido entre Ramacastañas y el límite septentrional del término de Mengamuñoz no ofrece dudas y ha quedado extensamente descrito. En el valle de Amblés donde el itinerario se complica sobremanera y donde nos fueron apareciendo, a lo largo de las prospecciones, vestigios de otras posibles calzadas cuya dirección no es obligatoriamente coincidente con la de la vía que seguimos, y que serán objeto de investigación en el futuro. Entre ellas podemos destacar la que une Ávila con la vía de la Plata y que cruza los puertos de Tornavacas y Villatoro, la que sigue el Valle del Alberche y comunicaría la calzada del Puerto del Pico con el sector oriental de la provincia, y la "Calzadilla de Cardeñosa" que con dirección N-S, emerge nítidamente durante unos metros no lejos del Castro de las Cogotas[24]. En esta zona se ha localizado un pontón original.

Los datos que nos aporta la actual fachada nos habla de una supervivencia del modo de construcción romano aún hasta nuestros días. La conservación de la anchura de la vía (hecho que no ocurre en otras calzadas) es debido a que fue usada como cañada de ganado y los terrenos

22 A la salida del pueblo hay una fuente de clara factura romana.
23 Se conservan restos de una villa romana.
24 Op. cit., nota 15.

circundantes se hallaban expropiados. Esta anchura es bastante homogénea en todo el recorrido y responde a cánones romanos.

A la hora de buscar unos márgenes cronológicos para la construcción y mantenimiento de la calzada en épocas romanas nos hemos encontrado con un problema inherente a todos los estudios sobre viaria antigua, como es el hecho de que una calzada romana en si misma nunca aporte datos cronológicos precisos, excepto los obtenidos a través de Miliarios o indirectamente por la cercanía de yacimientos. No es este el caso de la vía en estudio acerca de la cual el vacío documental es muy acusado. El único dato que puede hasta el momento ser relacionable con la vía lo constituyen los hallazgos numismáticos y cerámicos procedentes de "La Pared de los Moros" (Niharra) y "La Torre" fechados en el Tardoimperio. Es un valor cronológico relativo pero es patente que para momentos anteriores no contamos con ninguna evidencia.

Foto 1

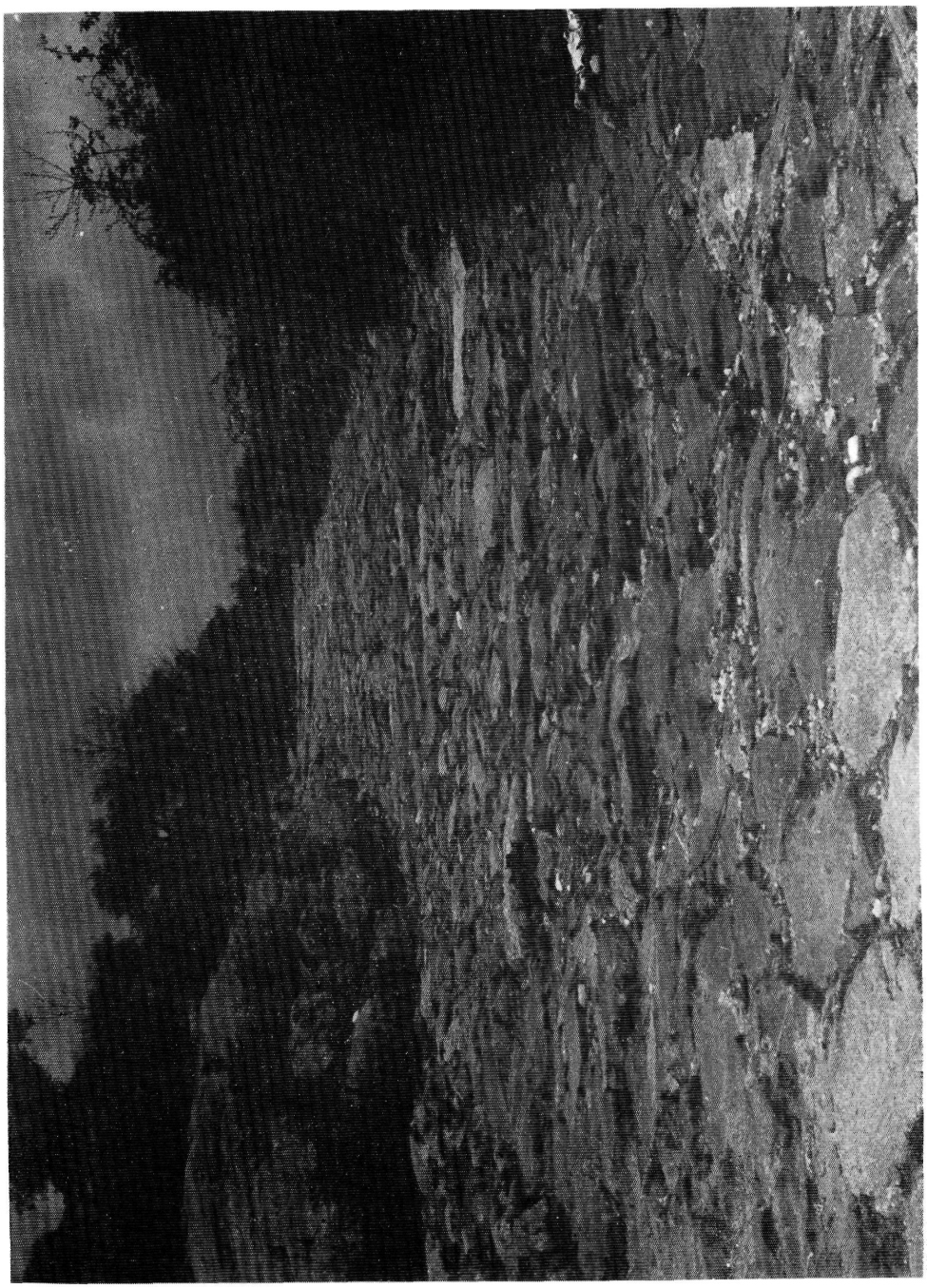

Foto 2

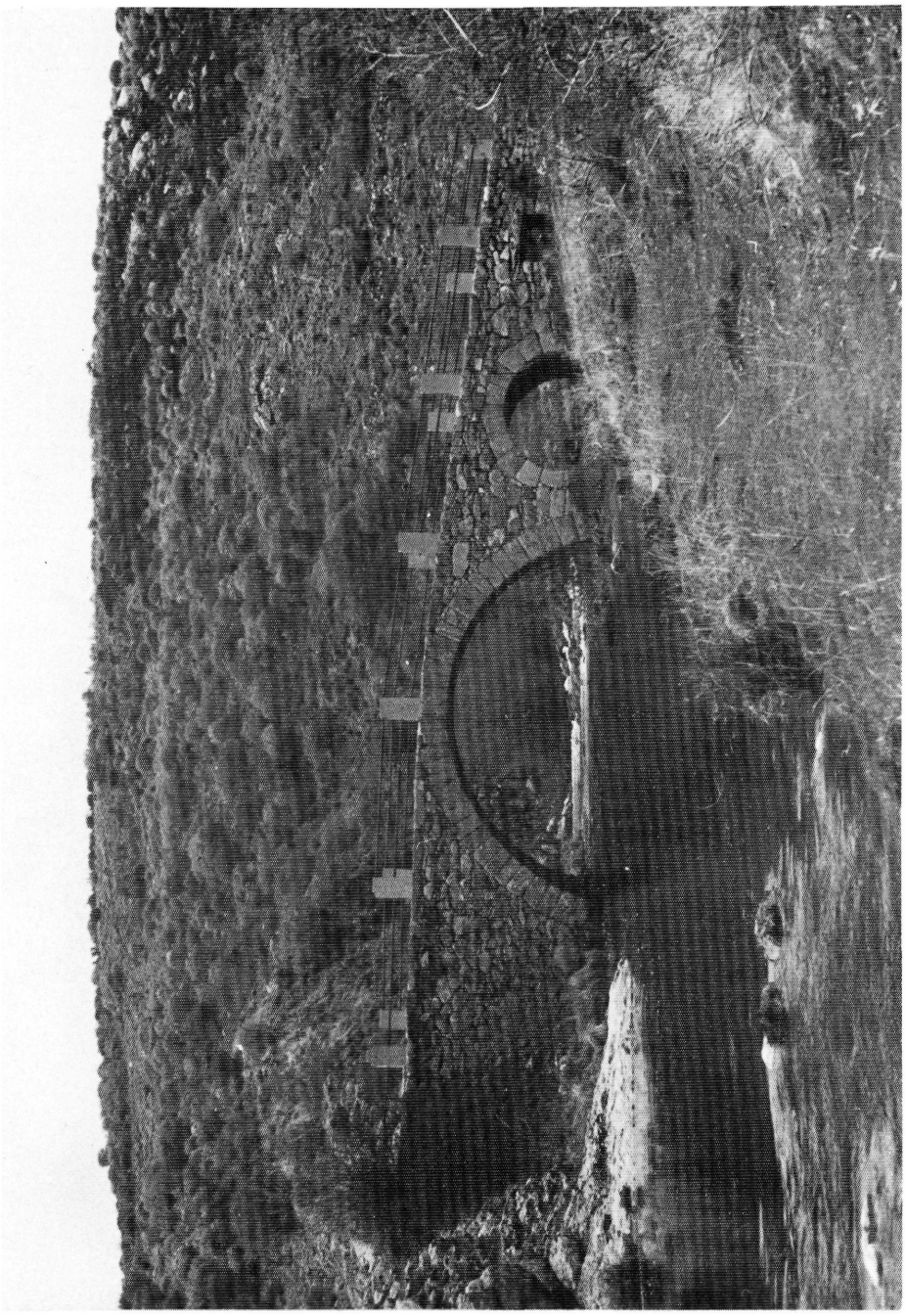

Foto 3

Foto 4