

UNA VIA ROMANA A TRAVES DEL SISTEMA CENTRAL ESPAÑOL(*)

LA PROLONGACION SEPTENTRIONAL DE LA CALZADA DEL PUERTO DEL PICO

Por MIGUEL ARENILLAS PARRA

Dr. Ing. de Caminos, Canales y Puertos.

Se describe en este artículo el recorrido septentrional de la calzada romana del puerto del Pico, desde este paso hasta su entronque, en la provincia de Valladolid, con otras vías ya estudiadas. Resultan de interés las obras de fábrica que jalonan la calzada, en especial la presa romana del Arevalillo.

Introducción.

De antiguo es conocido el tramo de calzada romana que por el Barranco de Avila (1) alcanza el puerto del Pico. Se conserva en muy buen estado y desde el alto puede apreciarse, en gran parte, el recorrido (fig. 1). Incluso un letrero de Obras Públicas señala su existencia.

Hacia el sur el trazado —aún sin estudiar en detalle— debe dirigirse a la zona de Talavera de la Reina, lugar donde se asentaba la antigua Caesarobriga de los romanos.

Desde este punto hay dos calzadas que permiten llegar a Augusta Emerita; una por el borde de la sierra y Augustobriga —Talavera la Vieja— y otra por el Tajo. Ambas pasan por Turgalium (Trujillo) y Metellinum (Medellín). Parece lógico este recorrido por lo que luego se justificará: la vía del puerto del Pico ha sido utilizada como una de las cañadas norte-sur de la Mesta, que busca el vado del Guadiana precisamente en Medellín.

El puerto del Pico, por su relativamente poca altura —1.352 m—, es el camino casi obligado para salvar la sierra de Gredos. Desde la de Malagón, que sirve de enlace con el Guadarrama, hasta la de Béjar, los pocos pasos naturales presentan cotas muy superiores. Así, los puertos carreteros de Mijares (1.570 m) y Serranillos (1.575 m), a levante, superan en más de doscientos metros la altura del que ahora consideramos y, hacia el oeste, el puerto del Peón o el de Candeleda añaden a la problemá-

tica que suponen sus cotas sensiblemente mayores, los difíciles accesos por las dos vertientes. El límite de Gredos en esta última dirección lo marca el puerto de Tornavacas (1.283 m) que, por la gran falla del Jerte, o de Plasencia, enlaza Avila con Cáceres. Más a poniente la vía de la Plata (2) —de Mérida a Astorga por los puertos de Béjar y Vallejera— es otro camino natural a través de la Cordillera Carpetovetónica.

Es, pues, el puerto del Pico, el paso más fácilmente transitable de la sierra de Gredos en su tramo central. No es, sin embargo, un camino excesivamente cómodo, ya que su continuación hacia el norte exige salvar el puerto de Menga, tras atravesar el valle alto del Alberche. Este, en su progresión remontante en contra de la antigua cabecera del Tormes, que ha capturado, marca una clara discontinuidad en la morfología de la sierra de Gredos, aislada de las sierras de los Baldíos, Paramera y Serrota, precisamente por la erosión del mencionado afluente del Tajo. El puerto de Menga, con sus 1.566 metros de altitud y su desnivel con respecto al valle tectónico del Adaja —el valle Amblés— requiere un esfuerzo no desdeñable cuando se asciende desde Avila, que puede verse aumentado, en invierno, por la presencia de la nieve aunque, en general, suele ser corta la estación en la que el alto se ve cubierto.

Sin embargo, para los caminos que desde el

(*) Se admiten comentarios sobre el presente artículo, que pueden remitirse a la Redacción de esta revista hasta el 29 de febrero de 1976.

(1) También conocido como "Las Cinco Villas", que son: Mombeltrán, Santa Cruz del Valle, Cuevas del Valle, Villarejo del Valle y San Esteban del Valle

(2) Los arabistas ya han hecho ver hace tiempo la deformación popular del "balat" árabe —equivalente a camino— por el término "plata". De ahí la relativa abundancia en España de "caminos de la plata", referidos siempre a vías romanas reutilizadas por los árabes. La original redundancia "camino del balat" —o camino del camino— se ha salvado, de este modo, por el más "legendario" camino, o vía, de la plata.



Fig. 1. — Vista hacia el sur de la calzada romana desde el puerto del Pico.

norte cruzan el Duero medio a la altura de Tordesillas o Boecillo —pasos casi obligados en la zona (3)— y se dirigen a Mérida, antigua capital de la Lusitania romana, el recorrido más corto es, indudablemente, el de Arévalo, la Moraña y la sierra de Avila para, por el valle Amblés y los puertos de Menga y el Pico, descender al valle del Tajo. Para llegar a la misma meta y no cruzar la sierra de Gredos central sólo cabrían dos desvíos: al oeste hacia Salamanca y Béjar; al este hacia Avila. Desde ésta por el puerto del Boquerón —verdadera boquera tectónica en las estribaciones de la Paramera— y el alto de Arrebatacapas —1.220 m— se baja a Cebreros y San Martín de Valdeiglesias. También, por el puerto de la Paramera y el Tiemblo, se alcanza el mismo punto. De allí, bien por los Toros de Guisando, se llega a Talavera, bien por Escalona, cruzado el Alberche, se alcanza Maqueda. En cualquiera de estos casos el rodeo, con respecto al recorrido del puerto del Pico, es evidente. La solución de optar, desde Avila, por el alto de Tornavacas, supone nueva ampliación del recorrido.

Volviendo a nuestra calzada, si bien su presencia al sur de la sierra es tan ostensible, no parece que su recorrido completo se haya estudiado ni descrito hasta el momento. Al menos no hemos encontrado ningún trabajo que lo haga, incluso referido a época distinta que la romana (4). Sin embargo, el camino que define

(3) Félix Hernández ha hecho un buen estudio al respecto, publicado en *Al-Andalus* bajo el título "La travesía de la sierra de Guadarrama en el acceso a la raya musulmana del Duero" (Vid. Bibl., 4).

(4) El documentado y ya citado trabajo de Félix Hernández, referido a época árabe y dirigido especialmente a la zona de Guadarrama, pasa revista, con más o menos detalle, a todos los pasos clásicos del Sistema Central, desde el de Béjar a los de las estribaciones ibéricas de la cordillera, excepción hecha del que aquí tratamos, aspecto que parece demostrar, una vez más, lo poco documentable de la vía en cuestión.

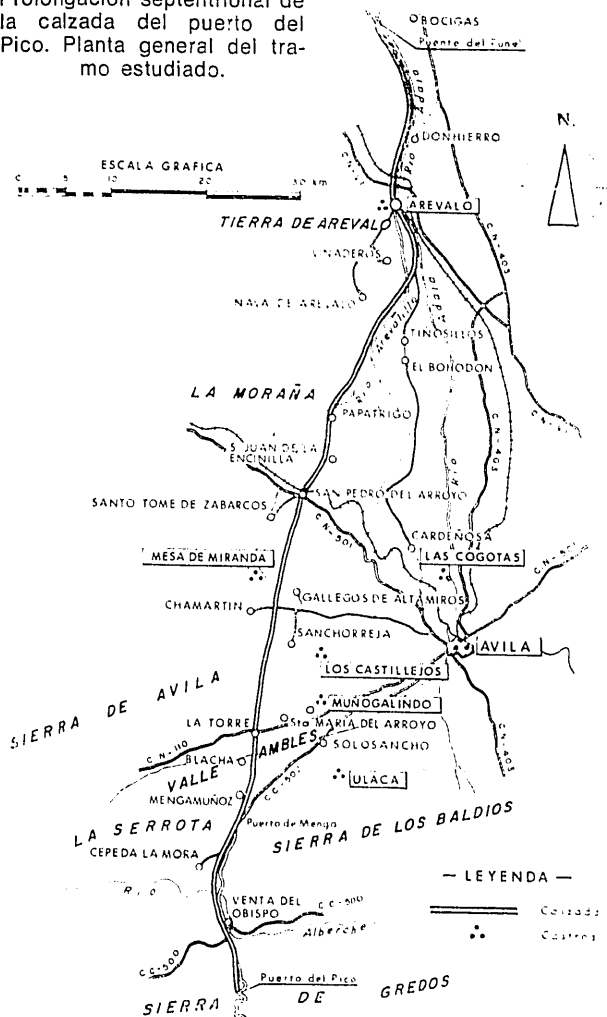
es, indudablemente, un importante paso del Sistema Central y una clara vía de penetración a la meseta norte desde el área suroccidental de la Península.

Así, al menos, debieron opinar los romanos, ya que la obra, en todos los tramos que se conservan —que son muchos, según luego se verá— muestra una riqueza constructiva que no es la normal en la viaria romana de la Península (5). Este aspecto puede apreciarse en el mencionado acceso al puerto del Pico. Allí la anchura mínima de la calzada es de casi siete metros, formados los seis centrales por firme de piedra partida, que quedan protegidos, lateralmente, por ringleras de losas graníticas de gran tamaño. Las curvas son amplias y con importantes sobreanchos, en particular los giros de ciento ochenta grados que ayudan a ganar altura, con cierta comodidad, en el escabroso recorrido puerto arriba. Destacan, también, los refuerzos transversales de lanchas bien trabadas que dificultan la degradación del firme por las aguas de arrollada, impetuosas en las laderas por las que trepa el camino. A esto hay que unir el elevado número de pequeñas obras de fábrica y muros de sostenimiento que jalonan la vía en todo su recorrido, incluso en puntos donde podrían parecer excesivos.

Tales características se mantienen, como hemos dicho, en todo el recorrido visible de la calzada, que se corresponde, fundamentalmente, con la travesía del Sistema Central. La entrada en los llanos del Duero —aspecto ya observable en el corto paso por el valle del Adaja— supone la desaparición de los restos de obra romana, al menos en lo que se refiere al

(5) Los distintos tipos de calzadas romanas y su mayor o menor proliferación en España fueron ya detallados por Eduardo Saavedra hace más de cien años; en especial en su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia, en 1862 (Vid. Bibl., 8).

Prolongación septentrional de la calzada del puerto del Pico. Planta general del tramo estudiado.



firme de la vía. En la tierra llana la falta de materiales pétreos (6) y la suave topografía justifican plenamente la construcción por los romanos de "vías terrenas" (7), en la práctica simples explanaciones de las arcillas y arenas terciarias. Por otro lado, así como en el cruce de macizos montañosos la morfología es determinante de importancia en los trazados viarios que, en primera instancia, buscan las vaguadas y laderas más accesibles (8), en el llano la movilidad del camino es muy grande y suelen ser objetivos de otro tipo —aguadas, núcleos habitados— los que señalan el recorrido. No es, por tanto, difícil de imaginar variaciones, a lo

(6) Se trata del Mioceno argilo-sabuloso del Duero.

(7) Referidas por Saavedra en su discurso citado.

(8) Veremos, sin embargo, que el propio carácter de la vía, estratégica como tantas calzadas romanas, define un recorrido que, si bien adaptado al terreno natural, en detalle no busca la solución topográfica más sencilla, sino aquella que viene determinada por la conjunción de morfología y fácil defensa del trazado.

largo del tiempo, de la traza original de la vía romana que bien pudo irse adaptando a las distintas circunstancias históricas. Hechos todos ellos que sumados, impiden la reconstrucción exacta de la calzada dos mil años después de su replanteo.

Son, pues, otros los aspectos que se deben estudiar para, no obstante lo antedicho, reconstruir la traza del camino romano en su travesía hacia el norte por el valle del Duero. Se irán exponiendo más adelante si bien ahora señalamos uno de gran importancia, que nos ha facilitado siempre la localización de la calzada: los ganaderos de la sierra —los viejos y ya casi desaparecidos trashumantes— saben que la Cañada Real de Ganados aprovecha, de un modo casi continuo, el trazado del "camino viejo" que es, precisamente, la vía romana.

Hay, en consecuencia, varios aspectos a destacar en relación con la calzada del puerto del Pico. Por una parte, su indudable importancia, manifestada por la obra en sí. Por otra, la prácticamente nula documentación sobre la misma (9). Además, y según luego analizaremos en detalle, el hecho de que la vía marque un paso que debe considerarse preferente en el Sistema Central y que, si bien hoy es utilizado sólo en parte, debió ser de uso común desde tiempos muy antiguos hasta, por lo menos, la última Edad Media (10). La importancia que fueron tomando en época moderna las que hoy son capitales de provincia puede justificar el abandono de la traza romana en el presente caso. A poniente la "vía de la Plata" enlaza Cáceres con Salamanca y, por Plasencia y Tornavacas, se une aquélla con Avila. Al este queda el camino de Toledo a Avila y, más a levante, Toledo y Madrid se comunican con Segovia. Son todos ellos pasos del Sistema Central y, a grandes rasgos, en coincidencia con vías romanas. En nuestro caso tan sólo el camino de Talavera a Avila aprovecha, en parte, la calzada. Desde Menga hacia el norte ha quedado, en la práctica, reducida a cañada de trashumante. En la poca densidad de población de la sierra de Avila y en la nula existencia de núcleos habitados de importancia hasta que se alcanza

(9) Al menos, repetimos, no hemos sido capaces de encontrarla, ni de encontrar a quien pudiera conocerla.

(10) Pero Juan Villuga no lo incluye ya en su *Reportorio de todos los caminos de España*, publicado por primera vez en 1546 (Vid. Bibl., 9).

En cuanto a la reconstrucción de la calzada a partir de la *Cosmografía* de Hernando Colón es tema complejo que requiere un estudio de detalle (Vid. Bibl., 2).

Arévalo, puede estar la explicación del hecho.

Todo ello nos ha movido al presente estudio, que hemos debido realizar recurriendo al único método aplicable al caso: recorrer la vía. El límite norte, como se verá, lo han marcado otros caminos ya estudiados, que señalan clara continuación septentrional. Los resultados obtenidos se reflejan en los gráficos adjuntos.

Descripción de la calzada.

Hemos podido seguir su trazado desde el puerto del Pico hasta la provincia de Valladolid. Con clara dirección al norte, atraviesa, en primer lugar, la Cordillera Central; baja, después, al valle del Duero en la Moraña abulense; continúa por tierra de Arévalo y desde este lugar prosigue hasta, por lo menos, su entronque con un viejo camino transversal que, desde la parte de Alcazarén busca el vado del Duero en Tordesillas. Poco antes de este punto, un ramal importante —quizá, incluso, la vía principal— deriva hacia Olmedo para enlazar, en sus proximidades, con la calzada de Mérida a Zaragoza que, incluida en el Itinerario de Antonino, fue recogida por Saavedra con el número 24 de su relación (11). También cabe la posibilidad del cruce del Duero tras salvar el Adaja en Valdestillas. Volveremos sobre todos estos puntos al ir describiendo en detalle la calzada.

En el primer tramo estudiado, es decir, en el descenso septentrional de la sierra de Gredos, el recorrido, aunque no excesivamente visible, permite localizar puntos suficientes, de claro enlace, que facilitan la reconstrucción de la traza original. El paso romano del puerto coincide, sensiblemente, con el actual, si bien la calzada alcanza el alto ligeramente por poniente de la carretera para, una vez superado aquél, disponerse en la parte contraria. Desde allí mantiene un trazado sensiblemente más rectilíneo que la carretera nacional a costa, lógicamente, de mayores pendientes. Se aproxima un par de veces al mencionado camino actual y, como a un kilómetro del puerto, puede apreciarse que ha sido utilizada para disponer sobre ella una vía de aspecto moderno, muy probablemente de época de Carlos III (12), construida con resul-

(11) E. Saavedra en el ya citado discurso.

(12) No creemos que sea difícil la documentación exacta de tal camino. En cualquier caso, no parece improbable la época que le asignamos, aunque bien es verdad que, como dice Fernando Sáenz Ridruejo, buen conocedor de la historia de las obras públicas españolas, datar cualquiera de ellas en época de Carlos III es la solución menos arriesgada: la probabilidad de acertar es muy alta.

tados más pobres que la calzada romana. Mientras ésta sigue manteniendo la sección que hemos indicado en su ascenso al puerto del Pico, es decir, seis metros de piedra partida contenidos lateralmente por ringleras de losas graníticas de casi cincuenta centímetros de ancho cada una, el camino moderno no tiene más de cinco metros y medio de ancho total, al menos en la parte conservada: un terraplén contenido por muros de mampostería, en general en muy buen estado todavía.

La bajada desde el puerto se mantiene, casi siempre, al oeste del camino nacional, entre éste y el río Piquillo, afluente del Alberche por margen derecha. Pocos metros aguas arriba del puente por el que hoy se salva el cauce del río indicado en primer lugar, la calzada cambia de margen, en punto difícil de precisar. Los prados de fondo de valle han cubierto la casi totalidad de la traza y no hemos sido capaces de encontrar la obra que serviría para cruzar el curso de agua mencionado.

Desde este punto el valle se va haciendo más angosto al encajarse en los granitos y, mientras la carretera actual se mantiene próxima al río, la calzada se eleva por la ladera de poniente mostrando ya el carácter de vía estratégica, de fácil defensa, que mantendrá a lo largo de todo el recorrido en que la hemos estudiado. En efecto, con olvido casi absoluto de la topografía de detalle, la vía trepa por la ladera y se mantiene en zonas que no resulten excesivamente escarpadas por la parte del monte; de este modo la visibilidad es buena a derecha e izquierda y el peligro de tránsito o, al menos, la defensa resulta evidentemente más sencilla. Tal disposición, justificada en la época romana, nos impide apreciar hoy la obra en toda su magnitud. La degradación de la ladera granítica, con los arrastres consiguientes, ha ido soterrando la calzada que sólo se vislumbra esporádicamente en algunos puntos altos, collados de paso de barranquera en barranquera. Así, por ejemplo, en la zona de los llanos de Raigoso, al pasar del arroyo Calaosa al de la Cañada Larga (13), queda parcialmente al descubierto (14) y mantiene las características antes descritas.

(13) Topónimo probablemente en relación con el camino de la Mesta que utilizó el antiguo trazado de la calzada romana.

(14) Realmente, la amplia zona que queda visible ha sido puesta de manifiesto recientemente, no sabemos si por los Servicios de Obras Públicas o por los de Montes, organismos que tienen obras en la zona.

Más al norte, en un tramo de cierta longitud, resulta difícil seguir la traza, cubierta de derrubios de ladera y monte bajo de piornos y retamas. La carretera moderna y la cañada de la Mesta se acercan aquí al río aprovechando la parte llana del fondo de valle. No podemos precisar si la vía romana haría lo mismo, aunque es de imaginar que no fuese así por las razones estratégicas que antes hemos indicado.

Al alcanzar el Alberche, que hace aquí un brusco codo de noventa grados variando su curso norte-sur hacia el este, en el punto en que afluye el río Piquillo, la disposición de carretera actual y cañada se mantiene análoga a la ya descrita, mientras sigue sin poderse precisar la disposición de la calzada. Una serie de ventas que jalonan el camino indican, sin duda, el trazado de, al menos, los dos caminos hoy observables, la carretera y la cañada. La venta de San Miguel —en ruinas—, la de la Barranca —reconstruida desde hace poco— y la venta Rasquilla, ya en el cruce con la carretera que viene de Barco de Avila bordeando Gredos por el norte, son claros hitos en el camino que cruza la sierra. Respecto a la calzada puede sospecharse, sin embargo, que en este tramo su recorrido coincida con el de la cañada, cuya traza se aprecia entre carretera y río. En efecto, en esta zona las laderas se hacen muy pinas; una obra por ellas, especialmente en la del oeste, que es la que trae la calzada, hubiese sido de compleja factura y, además, a lo largo del cordel de ganados pueden aún observarse una serie de lanchas graníticas, más o menos alineadas, que pudieran ser restos de las originales ringleras de la vía romana.

Vuelve a detectarse la calzada tres o cuatro kilómetros más al norte, pasada la Venta del Obispo, estratégicamente situada ésta en la bifurcación que, en la carretera que va a Avila, origina la que se desvía Alberche abajo. Aquí la vía romana prosigue con un trazado alto a media ladera, bordeando el cerro Canalizo, hasta aproximarse al Alberche en las cercanías del Puente Nuevo, que es el utilizado por la carretera para cruzar a la margen izquierda del río. Desde este punto, y en tramo de casi un kilómetro, la vía ha sido aprovechada para disponer el camino de acceso a la aldea de Navalsauz. Después de este recorrido conjunto que ha enmascarado, por superposición, la vía romana, ésta sigue al norte, según el curso del Alberche. Se aprecian allí vestigios de muros de

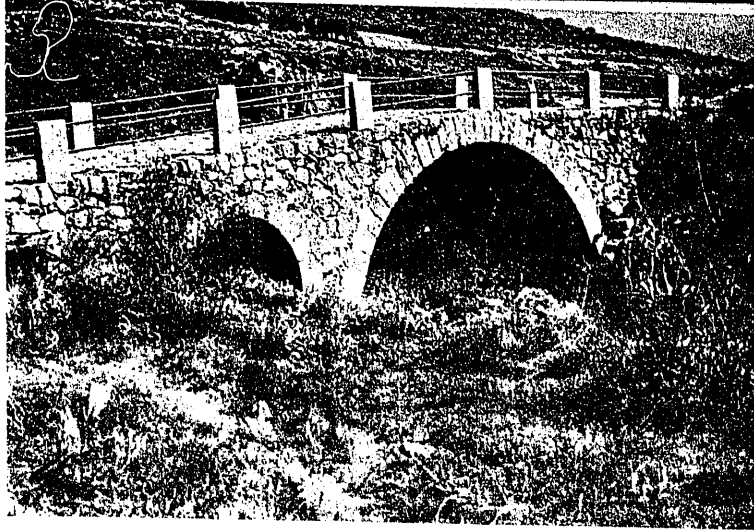


Fig. 2. — El Puente Mocho.



Fig. 3. — La calzada subiendo hacia el Ventorro del Quinto. A la derecha, la Peña del Maragato y el puente de la carretera nacional.

sostenimiento de aparejo difícilmente fechable por las reconstrucciones posteriores pero, evidentemente, en coincidencia con los originales del camino romano que, a partir de esta zona, se manifiesta nuevamente en uno de los tramos más interesantes de todo el recorrido. Hasta el cruce del Alberche la vía sigue con su trazado a media ladera, muy degradada por las escorrentías superficiales, aunque fácilmente identificable por la llaga que ha dejado claramente señalada en el terreno. El cruce del Alberche, que presenta nuevamente otro de sus característicos codos a noventa grados (15), se hace por el Puente Mocho (fig. 2), obra de dos ojos, con perfil longitudinal en lomo de asno que, por el momento, no nos atrevemos a datar, si

(15) Es evidente la relación tectónica-morfología que ha determinado el sinuoso trazado del Alberche en su progresión remontante, capturando la antigua cabecera del Tormes, hoy bastante más al oeste

bien el aparejo de los arcos pudiera fácilmente ser romano.

Cruzado el Alberche, la calzada abandona decididamente el fondo de valle que se va angostando hasta el difícil paso de la peña del Maragato, paso que aprovecha la carretera nacional, encajada entre granitos y sienitas muy verticales, en tajo de muchos metros de profundidad (16). Para evitar el estrecho, la calzada remonta ladera arriba, al oeste del arroyo del Puerto —nace en el de Menga— con difícil trazado sobre explanación compensada transversalmente y sostenida por muros de grandes dimensiones. Recorre así los más de mil metros que tiene el tramo y corona en un collado que domina a la peña del Maragato. Próxima al



Fig. 4. — Muros y tajeas por encima de la peña del Maragato.

puertecillo, la vía, en rápidas curvas de ciento ochenta grados, alcanza la cota máxima. A pesar de la dificultad del trazado, la sección se mantiene en todo el tramo (fig. 3); los muros de sostenimiento llegan a alcanzar casi los cuatro metros visibles y, exteriormente al menos, están formados por mampuestos de dimensiones considerables: $80 \times 50 \times 50$ cm. Las barranqueras laterales se salvan con tajeas convenientemente distribuidas, hoy aterradas en gran parte, tanto rectas como esviadas (fig. 4).

Una vez superado el collado, la calzada se

(16) El borde de poniente del paso mencionado está constituido por la peña de la Cueva del Maragato, gran mogote sienítico enclavado entre los granitos, donde la tradición popular hacía a un cierto Maragato, bandido que asaltaba a los caminantes aprovechando la estrechez del paso. El hecho en sí, cierto o no, justifica que los romanos prefiriesen alejarse del congosto y dominar el campo desde la ladera alta.

sitúa a cota importante —1.500 metros— y discurre por amplias navas en dirección norte. En esta zona, a pesar de la hierba que ha ido creciendo entre los intersticios del bien trabado firme de la vía, ésta se aprecia perfectamente y resulta fácil seguirla hasta las primeras rampas del puerto de Menga. Mantiene la sección de más de seis metros, con ringleras laterales de lanchas graníticas, y muretes de sostenimiento en los pocos puntos en que el terreno lo exige.

Es de señalar la existencia en la zona de los restos de una nueva venta, el Ventorro del Quinto, topónimo que puede recordar la situación de alguno de los edificios o hitos romanos que, sin duda, jalonaban la vía.

Otro aspecto que destaca la importancia de la calzada es lo sistemático que resulta el paso de arroyos y barranqueras por medio de obras de fábrica. A pesar de lo escueto de los cauces a salvar, todos los puntos bajos disponen de sus correspondientes obras: tajeas los menores, pontones los de mayor entidad. También del mismo signo es el evidente realzado de la vía en la última parte de su travesía por las navas de que hablamos. Esta parte, más llana si cabe, da lugar, en zonas, a verdaderos trampales o tremedales para cuyo paso el ingeniero romano dispuso la calzada elevada sobre firme de piedra partida, que va disminuyendo de tamaño según se aproxima a la capa de rodadura. Esta elevación sobre el terreno natural se remata transversalmente en amplias cunetas que permiten la fácil circulación de las aguas superficiales. Todos estos aspectos son apreciables en aquellos puntos en que los barrancos más pendientes han terminado por aterrizar las obras de fábrica y han roto el firme, dejando visibles secciones claras de la obra romana.

La zona llana, de más de tres kilómetros de recorrido, termina junto al entronque de la carretera de Cepeda la Mora con la general de Talavera a Avila. Cruzando allí el camino nacional, la calzada pasa al pie de la Venta de Santa Teresa, antiguo punto de descanso de los merineros en sus recorridos de primavera y otoño (17). Desde aquí, la calzada, tras algún quie-

(17) El propietario actual tuvo la amabilidad de indicarnos el paso de la cañada por la zona y la variante que había experimentado en los últimos años. El trazado más antiguo, por loma áspera y pendiente, coincide con el de la vía romana; el moderno, por el fondo de valle del arroyo del Puerto, sustituyó al anterior debido a la abundancia de agua y pastos, que facilitaba el paso de las merinas.

bro por zona elevada, siempre dominando las proximidades, sigue por lo que hoy es carretera nacional hasta poco más de un kilómetro antes del puerto de Menga. Allí, huyendo de las angosturas, se desplaza ligeramente a poniente y corona el alto por un pequeño collado a escasos metros del puerto.

El descenso de Menga al valle Amblés es pendiente, especialmente en su parte alta. La calzada adopta nuevamente el carácter que hemos visto en el puerto del Pico y en la peña del Maragato y, tras una serie de curvas cerradas con fuertes pendientes —superan el 20 por 100 en algunos repechos—, se adapta al vallejo del arroyo de los Tomillos para cruzarlo y acomodarse a la ladera de levante de una vaguada en cuyo fondo discurre el río Ullaque, formado éste por los pequeños cauces que nacen a favor de las navas altas del puerto de Menga.

Todo el descenso hacia el valle es un buen muestrario de la obra romana. Por bajo de la bien construida zona de curvas destacan dos pontones (fig. 5), el más alto sobre el citado arroyo de los Tomillos y el otro dispuesto para salvar una torrentera que viene del cerro de Majalespino a levante.

Ambas obras, de factura similar, conservan, en bastante buen estado, la bóveda portante, cuyos frentes, en arco de medio punto, muestran un buen aparejo de sillería granítica. Las dimensiones medias de las dovelas son: 30 cm de canto, 40 cm de ancho y longitudes que superan el metro. Las piezas extremas inciden sobre elementos ligeramente más grandes que, en algunos casos, sirven de cimentación y, en otros, apoyan, a su vez, sobre macizos de cal y canto que enrasan con el granito que asoma en el terreno. Sobre el arco así formado viene dispuesta mampostería en seco hasta alcanzar la coronación de la bóveda. En planta las anchuras de ambos pontones son prácticamente las mismas —6,38 m el más alto y 6,43 m el inferior— lo que determina un ligero estrechamiento de la calzada, conseguido a base de suprimir las ringeras laterales. El primero de los pontones ha perdido gran parte de la mampostería e, incluso, presenta movidos algunos de los sillares de la bóveda. No así el otro que se conserva prácticamente completo.

Desde poco antes de Mengamuñoz hasta pasada la bifurcación —aún recordada por el topónimo de Cruz de Hierro— en que se separa el "camino viejo" de Avila de la carretera na-

cional, ésta ha aprovechado la traza de la calzada (18). El camino viejo, aunque de factura moderna, mantiene un perfil longitudinal que puede muy bien ser romano, en cuyo caso correspondería con una calzada que prosiguiese hacia Avila para enlazar con otro paso más levantino del Sistema Central (19). Es tema aún sin estudiar que, por nuestra parte, anotamos para el futuro. En cualquier caso esta hipotética

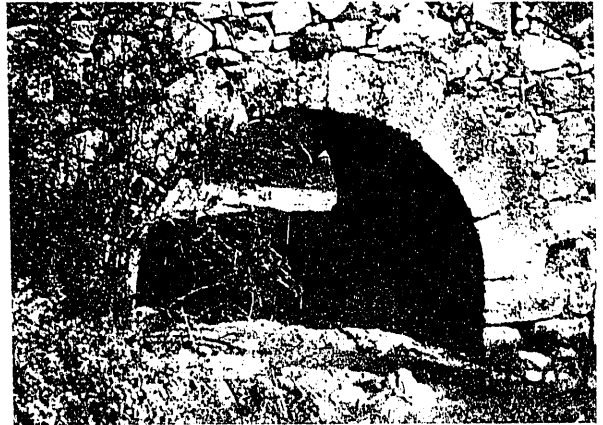


Fig. 5. — Pontón en el puerto de Menga.

vía salvaba el Adaja junto al puente de los Cobos —utilizado por la carretera nacional hasta su sustitución, hace pocos años, por otro de mejor trazado—, vado natural del río al igual que el que a continuación describiremos en el recorrido de la vía que estamos siguiendo.

Desde el punto que antes hemos indicado, próximo a la Cruz de Hierro, la calzada mantiene su curso hacia el norte, al oeste de la carretera nacional; cruza las últimas estribaciones graníticas de la sierra de los Baldíos entre la Hija de Dios y Narros del Puerto y entra decididamente en el Mioceno del valle Amblés.

Según antes hemos apuntado el paso del llano del Adaja nos marca ya lo que va a ser la calzada en el Terciario del Duero. La cada vez más lejana piedra —el granito en este caso— y la más fácil degradación de los materiales miocenos, determinan la pérdida de todo resto de obra en este tipo de terrenos. En ellos hay que recurrir a la cañada de la Mesta y, so-

(18) Los trashumantes de Mengamuñoz recuerdan los litigios que tal hecho supuso, manteniendo siempre la primacía de derechos del ganado sobre los vehículos.

(19) En Niharra, paso muy probable de esta otra vía, han aparecido restos romanos, en las proximidades del Adaja.



Fig. 6. — La calzada en el último tramo del valle Amblés. Al fondo, explanación a media ladera en las primeras rampas de la sierra de Avila.

bre todo, a buscar obras de fábrica en el cruce de ríos, arroyos y barrancos. Así lo hemos hecho y el resultado creemos que es suficientemente claro como para poder asegurar la continuidad de la vía romana.

Una vez en la llana miocena, la calzada enfilaba directamente al Adaja en punto que resulta ser un amplio vado de fácil paso. El último tramo antes del río, a pesar de correr sobre las arcillas y arenas del Mioceno, permite distinguir perfectamente el trazado ya que, nuevamente, al igual que en las navas del tramo del Ventorro del Quinto, la calzada se realiza sobre los prados existentes y, entre el material argilosabuloso, destacan claramente los cantillos que sirven de capa de rodadura. La proximidad del granito al sur y de las gleras del Adaja al norte han permitido a los constructores romanos disponer del material adecuado. No se trata todavía de "vía terrena" que, según antes indicamos, es el procedimiento lógicamente más desarrollado por los romanos en las travesías de terrenos carentes de material pétreo.

Pero hay otro indicio que señala con claridad el trazado de la calzada. Se trata del cruce del Adaja donde, pocos metros aguas abajo del actual vado (20), se pueden distinguir los restos

(20) Lo hemos cruzado con Land-Rover en época de aportación alta del Adaja sin que el agua sobrepasase los ejes del vehículo.

de un puente, obra antigua, del cual en la actualidad sólo se conservan las bases de las pilas y poco de los estribos. El tablero, arrastrado en alguna riada, ha sido sustituido por unas débiles tablas que permiten el paso peatonal. El aspecto de las pilas no facilita su datación, apreciándose en ellas superposiciones varias (21).

Sea cual sea la época del puente que hoy se aprecia, lo que sí es evidente es que se corresponde con la traza de un camino importante y muy antiguo. Téngase en cuenta que tanto la carretera actual como el llamado "camino viejo", del que ya hemos hecho mención, aprovechan el vado de los Cobos para salvar el Adaja. No parece arriesgado, por tanto, suponer que la ubicación del puente coincida con el paso de la calzada o con el de un camino que utilizó su traza. Avala la cuestión el topónimo de "La Calzadilla" con que se conocen los pagos inmediatamente al norte del río.

En tal dirección sigue un camino terrero, coincidiendo con la cañada de la Mesta, que cruza el pueblo de la Torre y sigue hacia la sierra de Avila, borde norteño del valle Amblés.

Aquí ya no hay carretera que aproveche la vieja traza y son sólo calzada y cañada las que marchan juntas. Hasta las estribaciones de la sierra de Avila la vía, sobre el Mioceno, no muestra señal de firme pétreo. Al norte, el fuerte escarpe de la montaña señala otro de los puntos importantes de la calzada, donde la labor ingenieril ha dejado una huella bien visible todavía. En efecto, el paso se ha vencido merced a una amplia explanación a media ladera que, ganando cota rápidamente, alcanza el collado que da paso a la aldea de Sanchicorto, siguiendo el arroyo del mismo nombre (fig. 6). El desmonte es evidentemente artificial, pues si bien degradado y profundizado en la actualidad por las aguas superficiales, su recorrido va a contrapelo de toda erosión natural, que marca barrancos normales a la traza de la vía romana (22). La huella, perfectamente visible desde

(21) Los especialistas —pienso, entre los ingenieros, en Carlos Fernández Casado y en Fernando Sáenz— quizá puedan precisar al respecto.

(22) Puede pensarse también en la colaboración del ganado lanar que, en número que debe contarse por millones de cabezas a lo largo de los muchos siglos de auge del Honrado Concejo de la Mesta, ha utilizado esta vía, ampliando con su paso la previa explanación romana. El tránsito exclusivo del ganado, aun siendo importante su capacidad erosiva, no puede explicar la totalidad de fenómeno.

el valle, se alarga más de un kilómetro desde el Mioceno del Adaja hasta el mencionado collado de Sanchicorto.

Coronado el paso, dando ya vistas al lugar citado, la calzada se aprecia en tramos donde destaca el firme de piedra partida e, incluso, se encuentran muretes de sostenimiento que señalan el límite de la vía hacia el arroyo de Sanchicorto, paralelo al cual discurre el camino.

Pasado el lugar que da nombre al arroyo, la calzada recorre, en sesgo, un amplio valle de gran importancia geológica. Es el formado por la falla de Plasencia que, desde el sur de Portugal atraviesa la Península hasta, al menos, esta parte de la provincia de Avila (23). Por su parte y siguiendo sensiblemente el fondo de valle, discurre otro camino que enlaza Balbarda (24) con Sanchorreja, camino que encuentra a la calzada en la Cruz de Gorriá, al pie de la sierra del mismo nombre (25). De la cruz —otra más de las muchas que marcan, en la provincia de Avila, los cruces de caminos (26)— no queda más que la base, donde se aprecia perfectamente el hueco al que acometía el brazo vertical.

A partir del cruce de Gorriá, la calzada abandona el valle tectónico de Balbarda y, remontando por la ladera llega a coronar la sierra al este de Narrillos del Rebollar para encontrar nuevamente al dique básico de Plasencia en Berroco Palomo y seguirlo hasta Pedritilla (27), en zona donde el filón destaca claramente y

(23) Se trata de una gran fractura tardihercínica favor de la cual han intruido materiales muy básicos que se aprecian en el valle que ahora citamos.

(24) Topónimo muy probablemente determinado por la geología, ya que el pueblo se asienta en plena fractura —de ahí el "bal" o valle— mientras que los suelos de su entorno tienen origen en los materiales intruidos a lo largo de la falla, cuyo resultado es el de unas tierras de tonos pardos —"barda"— característicos. Así, Balbarda sería, como parece evidente, Valparda o Valleparado.

(25) Topónimo, aún sin estudiar, de origen vasco, si pensamos en un repoblador medieval, o, incluso, de raíz vasco-ibérica, en la acepción de Menéndez Pidal, si admitimos un origen aún más primitivo.

(26) Unas, las más, graníticas; otras, más modernas, de hierro.

(27) Nuevo topónimo de interés por su proximidad a los cruces de caminos que luego se citan. Puede corresponder con un límite de términos —o tribal, si es más antiguo— o, más probablemente en este caso, con el emplazamiento de un pequeño hito que marcase el cruce de dos vías. Incluso con la situación de un miliario romano, pues, según ha hecho ver F. Wattenberg en su trabajo *La región vaccea*, no es anormal la costumbre romana de iniciar las medidas viarias desde cruces o bifurcaciones de caminos (Vid. Bibl., 10).

permite un trazado alto de evidente carácter estratégico. Entre ambos puntos y aprovechando un ligero collado, cruza la vía un camino que no figura en la cartografía oficial. De factura muy antigua, se dirige desde la zona de Chamartín a la dehesa del Cid, despoblado que pertenece hoy al término de Sanchorreja. En ambos puntos hay situados castros vetones de importancia.

Cerca de la carretera de Avila a Piedrahita la vía gira hacia el norte y entra en la dehesa de Altamios por la venta del Hambre, nuevo punto de parada para los trashumantes, situada en el cruce de la calzada-cañada que seguimos con el cordel de ganados —y también carretera hoy día— que desde Avila busca la cañada principal leonesa para cruzar la sierra por los puertos de Vallejera y Béjar.

El recorrido a través de la parte norteña de la sierra de Avila queda poco marcado y tan sólo se aprecia claramente la fábrica de la calzada en la bajada al valle del Duero, una vez alcanzado el Terciario arcilloso. Al sur de San Pedro del Arroyo el descenso en suave pendiente se sigue con facilidad, no sólo por coincidir con la cañada sino por apreciarse nuevamente el firme de piedra partida que delimita perfectamente el curso de la vía, ligeramente realizada nuevamente sobre las arcillas de las laderas.

Pasado San Pedro no vuelve a aparecer —o al menos no lo hemos detectado— firme especial alguno. Cabe pensar en la existencia de una calzada terrena, según antes hemos señalado, cuyos restos hoy no destacan entre la amplia red de caminos que cruzan la zona, muy retocados en los últimos años con motivo de la concentración parcelaria. Incluso los pasos de arroyos y barranquillos no permiten mayores precisiones ya que, en todos, las fábricas son de nueva planta o no existen. La cañada, sin embargo, se sigue, cruzando por San Juan Bautista, barrio occidental de San Juan de la Encinilla, tras bordear un amplio lavajo que puede servir de aguada importante en la vía.

Más al norte, por Papatrigo, tanto el cruce del Arevalillo como el del río Merdero, no dan nuevas pistas. Los puentes viejos han sido sustituidos recientemente y la descripción de los lugareños viejos sobre las fábricas antiguas no permiten asegurar nada en concreto. Más aún por el encauzamiento a que se han sometido los dos cauces citados, variando su traza primitiva, con lo cual todo vestigio de obra antigua pare-

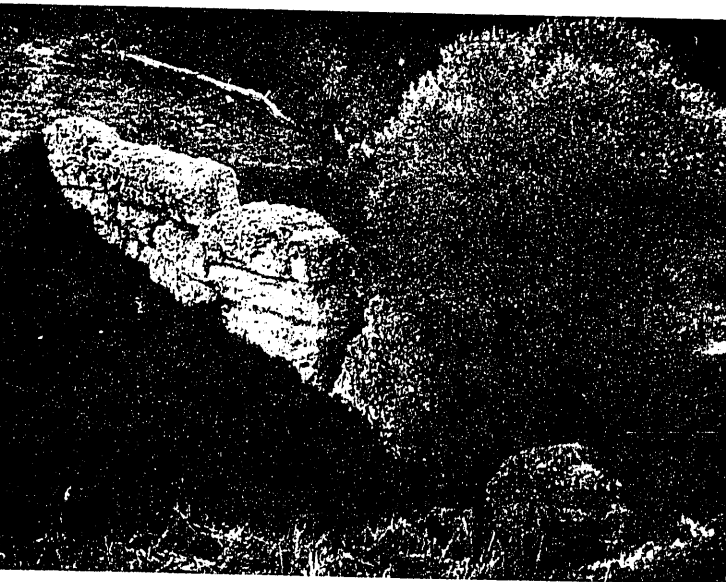


Fig. 7.— Presa romana del Arevalillo. El muro que se conserva en margen izquierda .

ce haber desaparecido irremediablemente (28).

En esta parte de nuestro recorrido debimos, pues, seguir la traza de la cañada ganadera pensando siempre en la existencia de algún vestigio más al norte. La presencia allí de Arévalo, antiguo castro de vetones (29) nos hizo insistir.

Pasando por Cabizuela y Pedro Rodríguez es de destacar, si pensamos en una vía romana, que las aguadas no quedan lejos en ningún caso. A levante el Arevalillo suele mantener, en estiaje incluso, caudales aprovechables. Próximos al camino, los lavajos —eso sí, algo salobres, aunque numerosos— también son utilizables con el mismo fin. La laguna del Hoyo, la de Cabizuela, la de Navarredonda y la de Pedro Rodríguez son puntos claros de aguada.

Por último, pocos kilómetros —cuatro— al sur de Arévalo la cañada se dirige decididamente al Arevalillo para cruzarlo. Pensábamos en los restos de algún puente que salvase el río mencionado. La realidad es que tal puente no existe, aunque la obra que encontramos justificó suficientemente nuestro recorrido por los llanos del Duero. En el límite norte del vado del Arevalillo, donde el cauce de éste se estrecha al encajarse en las arenas y arcillas miocenas, se aprecian con toda claridad, los restos de una

(28) Hecho, desgraciadamente, tan común en nuestro país, donde parece difícil construir sin destruir.

(29) Quizá de los arévacos, por el nombre.

presa (fig. 7). Presa evidentemente romana (30) que, en principio, creímos de muro de gravedad al que se adosaría un espaldón terrero que permitiese el paso de la vía sobre él. La verdad es que del espaldón no quedan restos y las dimensiones del muro pueden justificarlo como único elemento de cierre (31). En cualquier caso se trata de una obra romana de importancia, probable origen de un embalse para abastecimiento de Arévalo (32). Justifica, por sí sola, que una vía del carácter de la aquí estudiada discurriese por sus proximidades, buscando allí el paso del río para enlazar la obra con el núcleo de población más próximo, Arévalo en este caso. Lo que sí es evidente es que aguas arriba de dicha localidad el vado más próximo del Arevalillo es el aquí citado; por debajo de él, el río se encaja en los depósitos terciarios y presenta fuertes escarpes de difícil paso (33). Es decir, la vía que venimos siguiendo, si anterior a la presa, es lógico que salvase el río en este vado, bien directamente, bien por una obra de fábrica de la que hoy no hay vestigio. Si su construcción es coetánea o posterior a la presa, el cruce del río debería hacerse o por la cola del embalse para buscar, poco al norte de Tiñosillos, la vereda que aún hoy lleva el nombre de "calzada de Avila" o "camino de las burras", o por un hipotético espaldón terrero de la mencionada presa, aspecto éste bastante discutible.

Una vez en Arévalo, el descenso desde el cerro donde queda el pueblo se hace por rápida cuesta para alcanzar nuevamente el Arevalillo y cruzarlo donde lo hace la cañada, algo aguas arriba del puente que utiliza la carretera antigua de Madrid a La Coruña. Siguiendo el curso del río, se llega pronto a su unión con el Adaja por cuya margen izquierda la prosecución al norte es fácil. De hecho es el recorrido que sigue la vereda de merinas. Tras un corto trecho por la provincia de Segovia, se pasa a la de Valladolid en la que el puente del Runel, sobre el Adaja,

(30) Así nos lo ha confirmado Fernando Sáenz, quien no ha tardado en visitarla a raíz de nuestra información.

(31) La opinión del experto —Fernando Sáenz nuevamente— es esta última. Dejamos para otro trabajo el estudio detallado de la presa.

(32) En margen derecha del Arevalillo se aprecian los restos de una excavación, posible canal que, con pendiente del 2 al 3 por 1.000, podría batir, perfectamente, la población.

(33) La ubicación del castro de Arévalo, en la unión de Arevalillo y Adaja, está explicada, precisamente, por tal disposición de ambos ríos que exige tan sólo la defensa a nivel por el sur, hacia el llano, entre los dos cursos fluviales.

puede marcar a efectos prácticos el fin de nuestra calzada. A partir de él, aunque caben algunas variantes, que iremos viendo, la continuación es ya por caminos conocidos que, en definitiva, tienen las mismas metas: la Tierra de Campos y, prosiguiendo, el Norte peninsular.

La primera posibilidad la marca el propio puente del Runel. Tomándolo, el camino se dirige a Olmedo en cuyas proximidades enlaza con la calzada romana que lleva de Mérida a Zaragoza tras un sinuoso recorrido por Salamanca, Zamora, Simancas, Nivaria (34), Coca, Segovia y Titulcia (35). El mismo objetivo se consigue vadeando el Adaja pocos kilómetros al norte del mencionado puente siguiendo, en definitiva, el recorrido de la cañada.

Si, por el contrario, se continúa paralelamente al Adaja, por margen izquierda, más al norte y ya en término de Matapozuelos, se accede a un camino antiguo (36) al pie de la capilla que recuerda todavía al despoblado de Siete Iglesias. Esta senda se dirige a Tordesillas tras haber cruzado el río sobre un puente del que sólo pudimos ver la parte alta, por coincidir nuestra inspección con una importante crecida del Adaja al que, el aterramiento originado por la propia obra, hace desbordar en tales casos. De tal puente, sin embargo, hay bastantes referencias. Mérida, en su colaboración a la Historia de España dirigida por Menéndez

Pidal, lo cita explícitamente datándolo como romano (37).

Por último, cruzando el camino de Tordesillas y siguiendo al norte, el paso del Adaja se haría por Valdestillas, donde existen restos de un puente, también romano según Mérida. Al norte está Puente Duero y, nuevamente, el camino de Mérida a Zaragoza descrito por Saavedra.

Es decir, las variantes principales a que antes nos hemos referido pueden quedar concretadas a las tres siguientes:

a) Por el puente del Runel —u otro vado ligeramente más norteño— a Olmedo y a la calzada de Mérida a Zaragoza entre Coca y Nivaria.

b) Por margen izquierda del Adaja hasta el puente de Siete Iglesias para tomar allí el camino de Tordesillas.

c) Por el río, sin cruzarlo hasta Valdestillas para, más al norte, enlazar con la misma vía romana antes citada.

Topográficamente son posibles otras variantes, ninguna de ellas suficientemente documentada hasta el momento.

Lo que sí parece confirmar este nudo de caminos es que en la tierra llana las posibilidades de trazado son muchas y caben todos los recorridos imaginables. De hecho puede ser correcta cualquiera de las soluciones propuestas por los diversos autores. Por nuestra parte, y a los efectos de este estudio, lo que queda claro es el término de la vía que seguimos en el entorno Olmedo, Siete Iglesias, Valdestillas. Desde cualquiera de estos puntos son ya conocidas las vías romanas que van al norte, dirección que, en definitiva, viene manteniendo nuestra calzada desde el puerto del Pico.

Queda un punto que no hemos tocado aún, por lo poco precisas que pueden ser las conclusiones al respecto. Se trata de la posible existencia de miliarios a lo largo de la vía. Hitos hemos visto muchos. Uno, por ejemplo, medio vencido en las navas próximas al Ventorro del Quinto. Otro en las proximidades de la Venta

(34) Para Saavedra, en el discurso mencionado, corresponde al despoblado de Cardiel, frente a Pedrajas del Portillo (Vid. Bibl., 8). Wattenberg, por su parte, la sitúa en el mismo Portillo, mientras que A. Blázquez, citado por el autor anterior, la reduce al despoblado de Siete Iglesias, en término de Matapozuelos, zona en la que existe un puente sobre el Adaja del que luego se hablará (Vid. Bibl., 10).

Entre Nivaria y Coca —Cauca— se debe situar el entronque de nuestra calzada con esta otra.

(35) Este recorrido de itinerario de Antonino debe interpretarse más como una relación de mansiones unidas por diversas vías que como una calzada especialmente diseñada con tal trazado. Ello si no cabe alguna interpolación o error de copista que haya mezclado vías diversas del itinerario original. Hay, todavía, bastantes puntos oscuros en esta parte de la descripción de Antonino, entre ellas las reducciones propuestas para algunas mansiones, aspecto en el que ahora no entramos.

(36) Según F. Hernández, en su trabajo mencionado, el camino es árabe y corresponde a un "balat" que cruza la sierra por el puerto de Tablada para seguir, al norte, por Villacastín, Donhierro, Olmedo y Alcazarén, donde se bifurcaría, siendo la rama de poniente la de Tordesillas, mientras la otra llevaría a Simancas, tras cruzar el Duero entre Boecillo y Laguna (Vid. Bibl., 4).

Por su parte, F. Wattenberg, en su obra referida, opina que es romana la vía Olmedo-Siete Iglesias-Valdestillas-Puente Duero-Simancas (Vid. Bibl., 10).

(37) "En la vía de Coca a Simancas se encuentra el puente romano de Siete Iglesias, en término de Matapozuelos, con arcos escarzanos sobre el Adaja, y es de fábrica de buena construcción." Sin embargo, la vía Coca-Simancas, en la que lo sitúa, supone una corrección al estudio de Saavedra y un doble cruce del Adaja, para alcanzar el Duero en Puente Duero y de allí proseguir al Pisuegra y Simancas.

de Santa Teresa, de grandes dimensiones. Un par de ellos junto a la Cruz de Gorría, de los cuales uno muestra una inscripción moderna. Y, en general, otros muchos, menores, jalonando toda la calzada. Sin embargo, sus formas y dimensiones no permiten asegurar la pertenencia a la vía como señales miliarias. Tampoco las distancias entre ellos. El tema requiere más amplio estudio.

Razón de ser de la vía estudiada.

Ya hemos visto que el puerto del Pico es el único paso en el núcleo Central de Gredos que no ofrece grandes dificultades de tránsito. De hecho deja al oeste la zona más abrupta de la sierra y, en tal dirección, hasta el alto de Tornavacas no existe otro puerto que no sea estrictamente peatonal. Por otra parte, se trata de un auténtico tajo centrado en el espinazo serrano, que ha debido atraer desde antiguo a los posibles viajeros que quisieran cruzar, de norte a sur o de sur a norte, esta parte de nuestro Sistema Central.

Conviene recordar al respecto que, antes de la colonización romana los vetones, pueblo probablemente precelta, ocupaban una amplia zona a caballo de la Cordillera Central. Los límites, aunque imprecisos (38), parece ser que se extendían desde el Duero hasta el Guadiana. Una teórica línea por el río Agueda y Ciudad Rodrigo hasta Medellín señalaría, más o menos, la frontera con los lusitanos. A levante, los actuales límites entre Avila y Segovia, el Alberche y la línea Talavera-Puebla de Alcocer, podrían ser zonas de contacto con arévacos, carpetanos y oretanos. Al norte quedarían astures y vacceos.

En cualquier caso el resultado es el de un pueblo asentado a ambos lados del Sistema Central y, en consecuencia, con necesidad de comunicar las dos vertientes de la sierra.

Por otra parte, en la división provincial de Augusto, la zona de los vetones quedó dentro de la Lusitania, con capitalidad en Augusta Emerita, carácter que se mantuvo posteriormente en la división episcopal de nuestro suelo, siendo la iglesia de Avila sufragánea de la de

(38) J. M. Roldán ha publicado, en *Zephyrus*, un estudio, basado en las fuentes antiguas, que centra bastante el problema (Vid. Bibl., 7). Está a punto de editarse otro, más amplio, de R. Martín Valls con nuevas e interesantes aportaciones.

Mérida (39). También es de considerar que, en la Meseta, uno de los primeros pueblos romanizados, fue el vetón (40).

Todo ello hace suponer la necesidad de caminos norte-sur que comunicasen las dos vertientes serranas ocupadas por los vetones. Uno de ellos pudo ser, fácilmente, el que aprovechase el puerto del Pico que, en definitiva, enlazaba las áreas de pastos altos de las sierras que flanquean el valle Ambles con los llanos del Tajo y el Duero, aspecto a considerar, especialmente, en relación con los vetones, dado el carácter ganadero de su economía.

No parece ilógica la unión posterior de la capital provincial romana con esta zona, a través de caminos más antiguos e, incluso, su prolongación norteña para enlazar la provincia Lusitánica con la Tarraconense occidental, luego Cartaginense en la nueva división de Diocleciano. Más aún pensando en la pronta romanización de los vetones.

En relación con el prerromanismo que suponemos para el camino, cabe destacar que, una vez salvado el puerto del Pico, la vía por nosotros estudiada enlaza, pasando a corta distancia de ellos, una serie de castros perfectamente conocidos en cuanto a ubicación, si bien mal estudiados todavía (41). Así los de Ulaca, Chamarín —en la Mesa de Miranda—, Sanchorreja —en la Dehesa del Cid—, Muñogalindo —recientemente excavado por el profesor Jordá de la Universidad de Salamanca—, Dehesa de San Simones —del que se han extraído sepulcros antropomorfos, uno de los cuales, al menos, sirve de pesebre en la próxima aldea de Sanchicorto— y, algo más retirado a levante, el importante de las Cogotas, junto a Cardeñosa (42).

(39) E. Flórez, *España sagrada*, t. XIV (Vid. Bibl., 3).

(40) "Al contrario de sus vecinos, los vetones adoptaron una prudente política filorromana que no dejó de beneficiarles", según A. Bailín en su colaboración a la *Historia económica y social de España* (Vid. Bibl., 1).

(41) Recordamos aquí que la provincia de Avila, una de las más hermosas, por variadas, de la geografía española, es, a efectos culturales y científicos —y no digamos económicos— tierra sistemáticamente marginada. Por razones poco justificadas, y nada justificables, parece ser tierra de nadie entre las universidades de Madrid —son tres—, Salamanca y Valladolid.

(42) Al respecto conviene recordar que los caminos, como zona de tránsito, no son datables, en un gran porcentaje de los casos, de acuerdo con la obra que manifiestan. Esta suele corresponder a una fecha mucho más reciente que aquella en la que la vía empezó a recorrerse. Por eso, normalmente, se acabó "construyendo". Es muy probable que haya ocurrido así con la calzada que hemos descrito.

A tal serie de castros puede unirse la propia Avila (43) unida, como hemos visto, por un camino que deriva de nuestra calzada en la Cruz de Hierro, al bajar por el norte desde el puerto de Menga. También es casi seguro que otros poblados vetones se distribuirían por la zona, especialmente en la ladera solana de la sierra de Avila, muchos de los cuales es probable que queden hoy representados por la serie de pueblos y aldeas que allí existen.

Más tarde la calzada —que puede suponerse antiguo camino de los vetones, al menos en parte— ha tenido una utilización indudable. Es el carácter de cañada de merinas trashumantes, aún en vigor, que le dio en su día el Honrado Concejo de la Mesta (44).

Los ganaderos de la sierra de los Baldíos recuerdan que, con anterioridad al desarrollo del transporte en camión, por el "camino viejo" llegaban gentes de León, Burgos, Segovia y Soria que aprovechaban temporalmente los pastos de la citada sierra para proseguir, después, su andadura hacia o desde la "extremadura". A ellos se unían los ganaderos abulenses que en vez de ovejas solían pastorear ganado vacuno con el que llegaban, en otoño, a tierras de Mérida, cruzando el Guadiana por Medellín si no venía crecido. La andadura de dieciséis días se podía prolongar otros dos cuando el río llegaba fuerte y había que "buscarle las vueltas" (45).

Otros usos, como el tránsito de los ejércitos durante la Reconquista, tanto de los reinos norteños como de los árabes, deberán documentarse. Son todavía muchos los recorridos medievales que quedan por fijar. En esa labor quizá pueda resultar útil la descripción que hemos efectuado (46).

Resumen y conclusiones.

La calzada romana del puerto del Pico está claramente señalada en todo su acceso desde el sur. Este paso es el más central de la sierra de Gredos y la proximidad de Talavera —la antigua Cesarobriga— núcleo importante de población romana, justifica su utilización para sal-

(43) Quizá la Obila de Ptolomeo, a pesar del error de coordenadas.

(44) El hecho se repite sistemáticamente en la Península, donde muchas cañadas aprovechan, en todo o en parte, viejas calzadas romanas.

(45) Este testimonio lo hemos recogido en Mengamuñoz de un no tan viejo trashumante, que recuerda haber hecho la cañada en muchas ocasiones.

var, sin excesivos rodeos, la barrera que supone el Sistema Central.

Ello, unido a los evidentes restos de obra romana que hemos encontrado en amplios tramos del recorrido confirman la existencia de la vía que tan claramente se aprecia en el puerto mencionado. Entre éste y el de Menga, según queda expuesto, el trazado no tiene duda. Lo mismo en el cruce del valle Amblés y en el paso de la sierra de Avila. Por la Moraña y la tierra de Arévalo, la geología —arcillas sabulosas del Mioceno y arenas volanderas del Cuaternario del Duero— no permiten grandes precisiones. Queda, sin embargo, bien señalada la traza de la cañada de la Mesta que no hay por qué suponer que abandonase la calzada que ha seguido a lo largo de tantos kilómetros. Los cruces de ríos y barrancos han sido destruidos o rehechos modernamente, lo que tampoco permite afirmaciones concluyentes. Pero la presa romana de Arévalo, en el Arevalillo, a la que lleva el cordel, parece otro jalón incuestionable. De ella, pasando por el viejo castro, después ciudad romana y hoy típico pueblo de la Castilla llana, el camino al norte lo marca el Adaja. Desde el puente del Runel, bien por Olmedo, bien por el despoblado de Siete Iglesias, se alcanzan fácilmente los vados de Duero y Pisuerga que marcan la prolongación más septentrional, por caminos ya conocidos.

Al mismo tiempo, razones históricas que hemos apuntado, como la existencia de los veto-

(46) El empleo de la vía por los árabes es tema que deberá estudiarse en detalle. La raigambre ganadera de muchas de las tribus bereberes que entraron en la Península justifican su posible asentamiento en las sierras de Avila, que, como viene comprobándose desde tiempo de los vetones, son especialmente aptas para el pastoreo. En tal sentido señalan topónimos como Adaja, que, según el académico y arabista J. Oliver Asín, en su discurso de ingreso en la Real Academia de la Historia, procede de los Azdāyā, tribu berebere que se debe suponer asentada en la zona. También el nombre de La Moraña, y su vecina La Armuña salmantina, así como el del pueblo de Cepeda la Mora, al sur de la Serrota, junto a la calzada que hemos estudiado, parecen indicar la existencia de norteafricanos en el área. Y, entrando ya en el terreno de lo hipotético —falta documentación—, cabría suponer a Almanzor dirigiendo alguna de sus campañas por nuestra calzada, dado el carácter amistoso de los imaginados habitantes bereberes de la zona. Especialmente si se confirma la reducción apuntada por Félix Hernández, en su trabajo citado, del "Farabankusa" árabe por el "Trabancos" vallisoletano —Siete Iglesias de Trabancos—, lugar que señala el destino de una de las entradas del caudillo árabe. En tal caso, pensando en la rapidez necesaria, se podría admitir que la vía de acceso desde Al-Andalus hubiese sido la calzada romana del Puerto del Pico, que supone el recorrido más corto, al menos hasta La Moraña, donde los caminos son ya fáciles y abundantes.

nes a ambos lados de la sierra y su pronta romanización, avalan la necesidad de una vía por el paso indicado que enlazase núcleos habitados de importancia, como los que existían en las dos vertientes y que, por otra parte, los uniese a la capital de la provincia romana, es decir, Mérida, y permitiese el tránsito desde ésta hacia el norte por tierras pacificadas.

La topografía, a su vez, marca jalones indudables para una calzada rápida e importante que, con carácter estratégico, atravesase el Sistema Central por esta zona. Así, tras el puerto del Pico, el de Menga (47), más allá el vado del Adaja junto al pueblo de Blacha, la travesía posterior de la sierra de Avila por áreas no muy elevadas —poco más de 1.300 metros— y de fácil defensa dado lo suave, en general, de las lomas elegidas por el ingeniero romano y, por último, la Moraña y la tierra de Arévalo, llanas y de fácil tránsito hacia el norte, son hitos camino del núcleo central de la meseta norte.

También es de considerar la serie de posibles aguadas, suficientes para el viajero y para el ejército en marcha, que jalonan la vía: los arroyos del Pico y de Menga, que mantienen caudales apreciables en el estiaje, el Alberche, el Adaja, los arroyos de la sierra de Avila y, por último, el Arevalillo, los lavajos de la tierra llana y nuevamente el Adaja, definen puntos próximos entre sí y de fácil acceso.

Hemos, pues, descrito —y creemos que justificado— el recorrido norteño de la calzada del puerto del Pico. Falta ahora documentarla históricamente. Esperamos que los especialistas en temas históricos, a los que hemos aportado nuestra visión ingenieril de una obra romana, puedan hacerlo.

Agradecimiento.

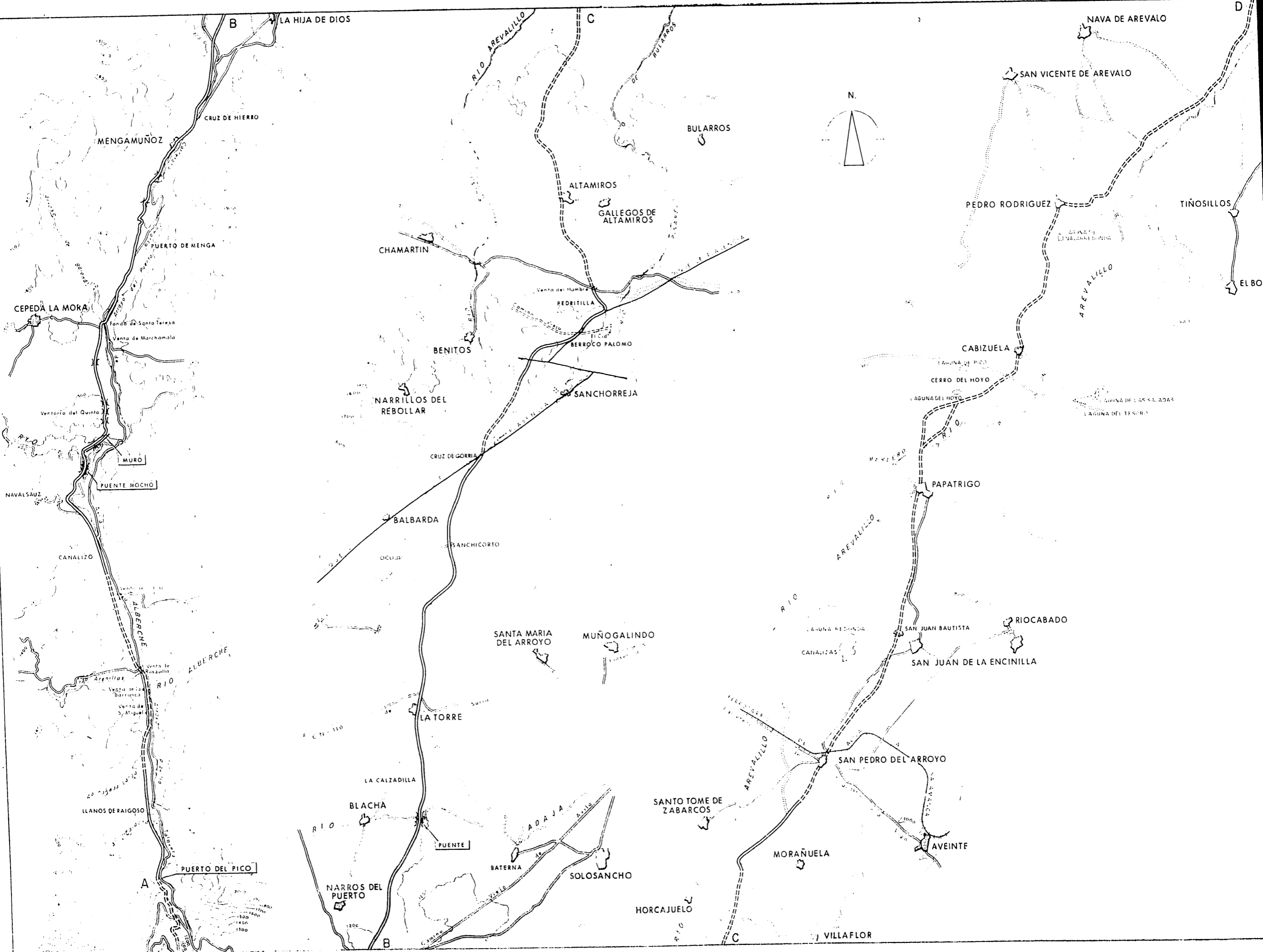
Este recorrido, hecho un poco a salto de mata, en los huecos que siempre se acaban

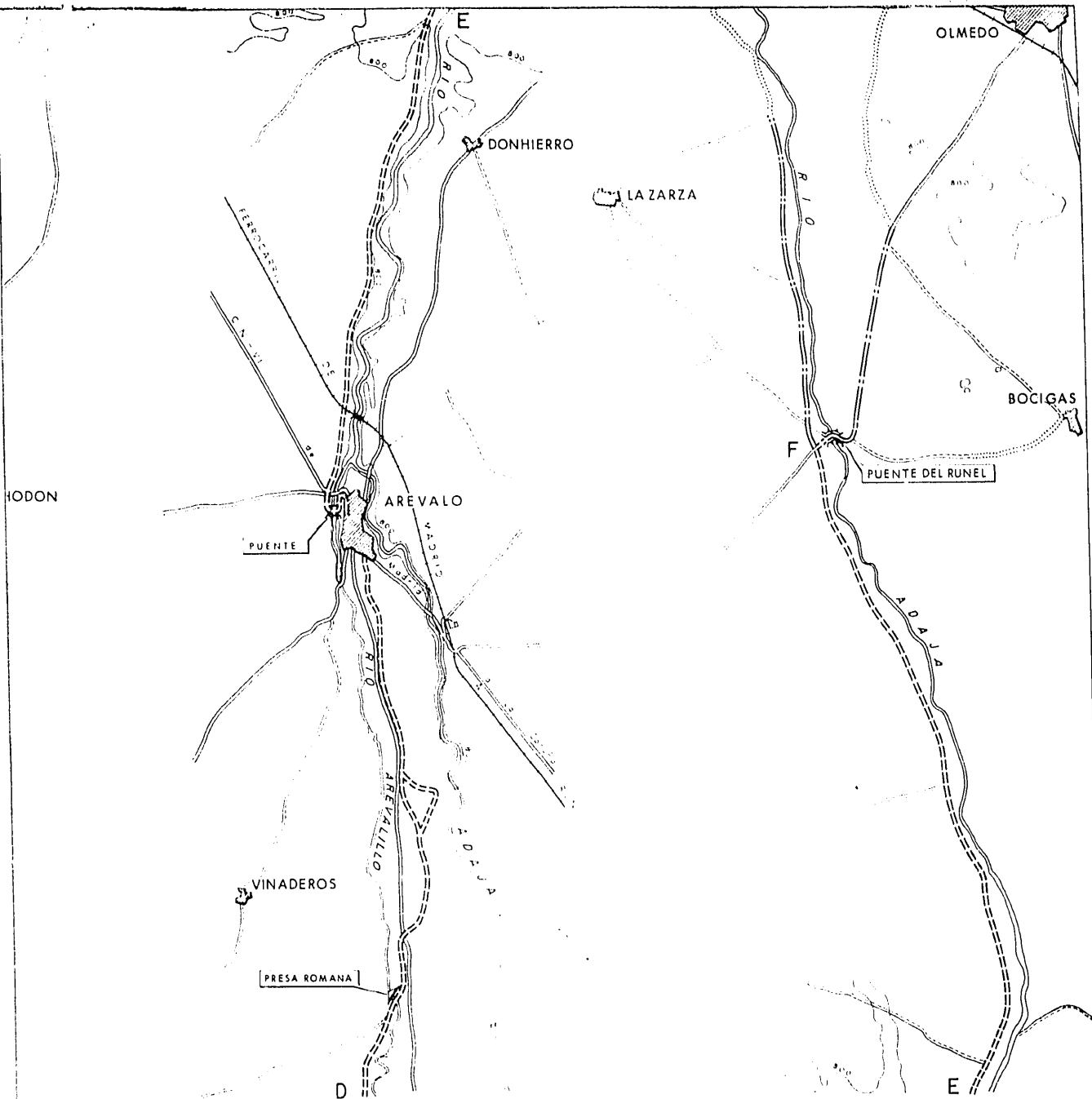
(47) Su cota elevada —1.566 m— no supera en mucho a la del castro más importante de la zona, Ulaca, cuya altura máxima es de 1.501 m. En el mismo sentido, el actual pueblo de Mengamuñoz se sitúa por encima de los 1.300 m y el de Cepeda la Mora a poco más de los 1.500 m. Por su parte, el castro del Cid, en Sancho-rrreja, alcanza los 1.553 m.

encontrando, pudo concluirse gracias a la colaboración de mi buen amigo Carlos Torres Melgar. Sus excelentes dotes de ingeniero han servido para apuntar ideas, vislumbrar soluciones y animar el recorrido en sus tramos más complejos. Si a esto unimos sus magníficas condiciones de volantista de landrover, queda claro que lo que todavía estaría haciéndose, pudo rematarse en unos pocos días de vacaciones tomadas a contrapelo. Quede aquí constancia de mi agradecimiento.

BIBLIOGRAFIA

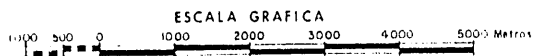
1. BALIL, Alberto: "Indígenas y colonizadores", en *Historia económica y social de España*, vol. I. Conf. Esp. de Cajas de Ahorro. Madrid, 1973.
2. COLON, Fernando: *Descripción y Cosmografía de España*. Real Soc. Geográfica. Madrid, 1910.
3. FLOREZ, Enrique: *España sagrada*, t. XIV. Madrid, 1905.
4. HERNANDEZ GIMENEZ, Félix: "La travesía de la sierra de Guadarrama en el acceso a la raya musulmana del Duero". *Al-Andalus*, vol. XXXVIII, fascs. 1 y 2. Madrid-Granada, 1973.
5. MENENDEZ PIDAL, Ramón: *Toponimia prerrománica hispana*. Ed. Gredos. Madrid, 1968.
6. OLIVER ASIN, Jaime: "En torno a los orígenes de Castilla. Su toponimia en relación con los árabes y los bereberes". Discurso leído en el acto de su recepción pública en la Real Academia de la Historia. Madrid, 1974.
7. ROLDAN HERVAS, José Manuel: *Fuentes antiguas para el estudio de los vetones*, t. XIX-XX. Zephyrus. Salamanca, 1968-1969.
8. SAAVEDRA Y MORAGAS, Eduardo: *Discursos leídos ante la Real Academia de la Historia en la recepción pública de don Eduardo Saavedra, el día 28 de diciembre de 1862*. Establ. Tipogr. de Fortanet. Madrid, 1914.
9. VILLUGA, Pedro Juan: *Reportorio de todos los caminos de España*. Reimpr. Bibliogr. Madrid, 1951.
10. WATTENBERG, Federico: *La región vaccea. Celtiberismo y romanización en la cuenca media del Duero*. C.S.I.C. Dip. Prov. de Valladolid. Madrid, 1959.



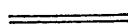








PROLONGACION SEPTENTRIONAL DE LA CALZADA
DEL PUERTO DEL PICO

PLANTA DE DETALLE



— LEYENDA —

- 
 Recorrido con restos muy abundantes de obra romana
- 
 Recorrido con restos dispersos de obra romana. Trazado claro de la cañada de ganados
- 
 Posibles enlaces de la calzada con caminos conocidos
- 
 Muro
- 
 Tajeros y Pontones
- 
 Puente
- 
 Presa