

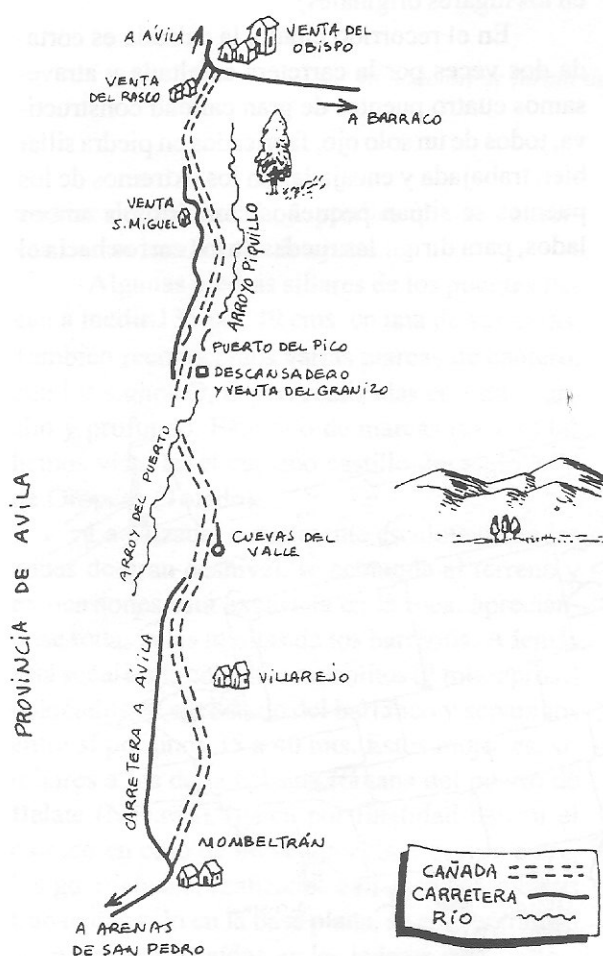
## LA CALZADA DEL PUERTO DEL PICO

*Javi Castro y Juan Carlos Echeveste*

El itinerario que vamos a describir, forma parte de la Cañada Real Leonesa Occidental, también conocida en algunos lugares con el nombre de «serrana».

La calzada del Puerto del Pico, a pesar de la infeliz restauración de los años sesenta, es el tramo mejor conservado de la calzada romana que unía Ávila y Talavera de la Reina. Diseñada, probablemente, sobre una ruta ibérica anterior, entre la Venta del Obispo y Arenas de San Pedro coincide prácticamente con el trazado de la carretera comarcal 502, manteniéndose, solamente, allá donde la carretera asfaltada -condicionada por la necesidad de amplias curvas que permitan la circulación de vehículos a motor- no se ha superpuesto a la calzada romana.

Mientras la carretera se alarga por la lade-



*El Puerto del Pico y la Cañada leonesa Occidental*

ra sur de la Sierra de Gredos, la calzada descende vertiginosamente desde el alto del Puerto del Pico, a 1395 mts. de altitud, hasta el pueblo de Cuevas del Valle, a 848 mts., con un trazado decidido, en zigzag, casi rectilíneo.

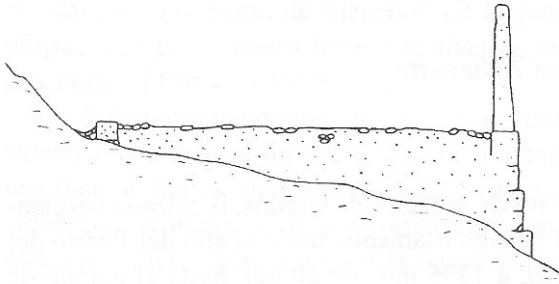
La Cañada Real Leonesa Occidental es una vieja ruta de trashumancia con unos 700 kms. de recorrido que une las tierras cercanas a la ciudad de León con Sierra Morena, pasando por Tordesillas, Ávila, Naval Moral de la Mata, Trujillo y Medellín. Por el Puerto del Pico todavía desfilan el ganado vacuno avileño y algunas ovejas merinas extremeñas.

A 8 kms. al norte del puerto se encuentra la Venta del Obispo. Se trata de una encrucijada de caminos de arriería y de ganados en el altiplano de la Sierra de Gredos. Su nombre hace referencia a que fue construida a expensas del obispo Manuel Gómez de Salazar, a principios del siglo XIX, en el lugar llamado Majadas Viejas, en clara alusión al pastoreo de la zona. Entre esta venta y el Puerto del Pico se encuentran otros tres topónimos con la voz «venta»: Venta del Rasco o Venta de Rasquilla, Venta de San Miguel y el Ventorro. Antes, 8 kms. al norte de la Venta del Obispo encontramos la Fonda de Santa Teresa y 27 kms. más allá se encuentra la Venta del Hambre, significativo topónimo en la encrucijada de la Cañada Leonesa Occidental con la Soriana Occidental.

Nosotros hicimos el recorrido entre el Puerto del Pico y Cuevas del Valle en sentido descendente, de norte a sur, andando sobre las piedras milenarias de la calzada romana, al igual que lo hicieron las legiones romanas en sus luchas contra las tribus vetonas y lusas hacia el siglo II a. de C.

El Puerto del Pico es el paso natural de esta parte de la Sierra de Gredos. En su punto culminante existe una fuente de agua potable en la que conviene repostar antes de emprender el recorrido.

Nada más iniciar la bajada, nuestra primera sorpresa es el ancho de la calzada -medimos 7'5 mts.- y los linderos fabricados con enormes losas de piedra granítica que sujetan el firme de piedra partida. De un vistazo contemplamos, en una maravillosa panorámica, el trazado recto, con pocas curvas, que de forma resuelta salva el des-



*Corte transversal de la calzada*

nivel de 550 mts. entre la cima del puerto y el pueblo de Cuevas. Enseguida, a la izquierda del camino, ocupando parte de la calzada, nos encontramos con las ruinas de la casa para el cobro del peaje o portazgo que se debía tributar por el paso del ganado trashumante.

Nos detenemos a cada paso a observar las numerosas obras de fábrica y muros de sostenimiento. Nos llama la atención el sistema de evacuación de las aguas de arrollada que evita la degradación del firme de la calzada. Reparamos en los dos tipos de soluciones ingeniosas que los constructores romanos idearon para el drenaje: en el primer sistema, el agua se encauza por canales laterales para represarla con hiladas de piedras transversales que eliminan el agua acumulada por un hueco practicado en el borde de la calzada; en el segundo caso, se utiliza un sistema de alcantarillado construido bajo la calzada. La utilización de uno u otro tipo está condicionada por la orografía

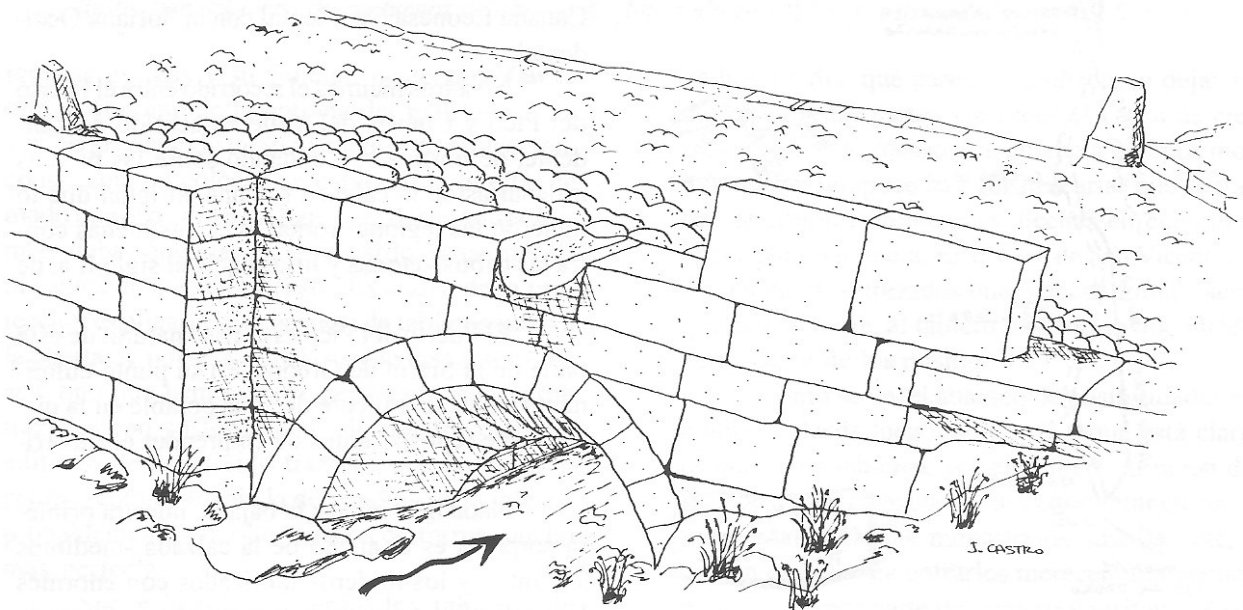


*Salida de desagüe subterráneo y mojón*

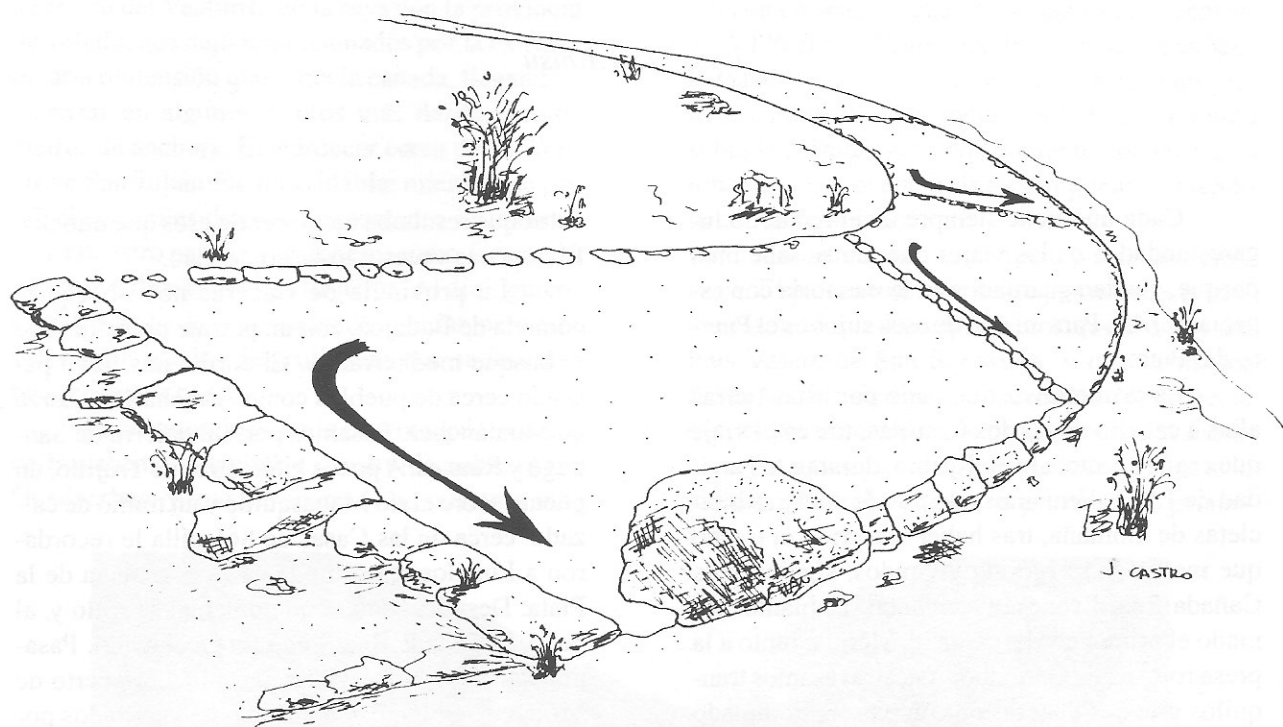
del terreno.

Toda la calzada está realizada con piedra del lugar: granito. Los calzamientos, cuando los hay, son de tipo escalonado, de buena obra, aparejados en seco, sin argamasa, con topes o parapetos en los bordes de la calzada (quedan pocos en los lugares originales).

En el recorrido citado, la calzada es cortada dos veces por la carretera asfaltada y atravesamos cuatro puentes de gran calidad constructiva, todos de un solo ojo, fabricados en piedra sillar bien trabajada y encajada. En los extremos de los puentes se sitúan pequeños monolitos, a ambos lados, para dirigir las ruedas de los carros hacia el



*Puente sobre el arroyo del Puerto. Vista desde el lado Este.*



*Indicación de forma de desagüe a nivel superficial*

interior del camino. Los pretiles que se conservan tienen hendiduras de ajuste.

Algunas piedras sillares de los puentes llegan a medir 135 por 49 cms. en una de sus caras. También reconocemos varias marcas de cantero, con los signos O, D y +, realizadas con trazo ancho y profundo. Este tipo de marcas (O y +) las hemos visto en el cercano castillo del siglo XIV de Oropesa (Toledo).

La calzada, actualmente escalonada en las zonas de gran desnivel, se acomoda al terreno y en ocasiones está excavada en la roca, apreciándose todavía las huellas de los barrenos. Además está señalizada con altos monolitos (2 mts. aprox.) colocados en el costado del barranco y separados entre sí por unos 35 a 40 mts. Estos mojones, similares a los de la calzada romana del puerto de Belate (Navarra), tienen por finalidad balizar el camino en caso de nieve o niebla. Por otra parte, los guardalados, realizados con enormes piedras trabajadas sólo en la base plana, se encuentran en su mayor parte caídos en las laderas del puerto.

Ya cerca del pueblo de Cuevas del Valle pasamos junto al descansadero y casa de la Venta del Granizo.

A partir de esta localidad se interrumpe el trazado de la calzada, para reaparecer únicamente en algunos tramos cerca de Mombeltrán y Arenas de San Pedro.

Aunque la calzada ha sufrido con el transcurso del tiempo y la mano del hombre, además del paso de cientos de miles de cabezas de ganado, pensamos que las características constructivas que hoy todavía se pueden apreciar fueron bien calculadas por aquellas gentes que con inteligencia y decisión demostraron un respeto a la montaña, utilizando soluciones, en cada curva y con cada piedra, adecuadas al lugar.

#### BIBLIOGRAFÍA

FLORES DEL MANZANO, Fernando. *Andar por las Cañadas Reales*. Madrid: Penthalon, 1993. Págs 85 a 88.

GARCÍA MARTÍN, Pedro y otros autores. *Cañadas, cordeles y veredas*. Valladolid: Junta de Castilla y León. Consejería de Agricultura y Ganadería, 1991. Págs 112 y 113.