

EXCAVACIONES ARQUEOLÓGICAS EN LA CALZADA DEL PUERTO DEL PICO A PROPÓSITO DE SU RESTAURACIÓN

SALAZAR CORTÉS, Ascensión

1. INTRODUCCIÓN

En septiembre de 1998 se ejecuta un proyecto de restauración en la Calzada del Puerto del Pico (Ávila) que afecta al tramo comprendido entre el Puerto del Pico y Cuevas del Valle. Dicho proyecto contemplaba fundamentalmente el arreglo de pavimentaciones y la limpieza, tanto de los diversos elementos canalizadores del agua (pontones, canaletas, atarjeas, etc.), como de la edificación existente en la parte alta del tramo, El Portazgo, teniendo como finalidad básica la *“recuperación del tránsito peatonal sobre la calzada”*. La redacción y dirección del mismo fue llevada a cabo por el arquitecto Jesús Gascón Bernal¹ a iniciativa de la Asociación Española de la Carretera, y se incluye en el Proyecto ALEGRE (Actuaciones locales de empleo en Gredos) con cargo a los Fondos Feder de la Comunidad Europea y en colaboración con la Junta de Castilla y León.

La calzada del Puerto del Pico forma parte de una ruta caminera cuya utilización como vía de transporte de ganado y de personas está atestiguada desde varios siglos atrás, pero el origen, tanto de su trazado en sentido estricto como del entramado constructivo que presenta en la actualidad, constituye un enigma histórico que numerosos estudios

¹ Agradezco a Jesús Gascón la colaboración prestada. Suyas son las planimetrías generales de la Calzada que acompañan a los dibujos de cada cata.

documentales y en mucha menor medida, arqueológicos, no han conseguido aún dilucidar.

La tradición oral ha consolidado el "*carácter romano*" de esta vía, lo cual, por otra parte, sucede frecuentemente con este tipo de caminos en muchos lugares, con lo que resulta difícil determinar si la leyenda tiene su origen en el hecho cierto de la construcción del camino efectivamente en época romana o se trata de una elucubración popular que se ha ido transmitiendo generación tras generación, otorgando una veracidad indiscutida al hecho.

Aprovechando la decisión positiva acerca de la necesidad de restaurar el tramo de calzada en cuestión, se incluyó en el proyecto una partida presupuestaria destinada a la realización de varias catas arqueológicas en puntos concretos del trazado, con el fin de identificar elementos materiales y/o de fábrica que permitieran determinar la cronología y el sistema constructivo de la estructura que presenta la vía en la actualidad.

Asimismo, se decidió también realizar una cata arqueológica en las ruinas de un edificio vinculado a la calzada y conocido como El Portazgo, del que tampoco se desconoce con exactitud el momento cronológico de su edificación, y sobre el que el proyecto contemplaba la recuperación de su estructura arquitectónica, ofreciendo así la posibilidad a los organismos competentes de poseer un contenedor que pudiera convertirse en el futuro en un centro de tipo informativo y museístico relacionado con la calzada.

2. DESCRIPCIÓN GEOGRÁFICA Y MORFOLÓGICA DE LA CALZADA

El tramo de calzada objeto de este estudio (Puerto del Pico hasta Cuevas del Valle), forma parte de un trazado caminero más amplio, que presenta restos testimoniales desde Ramacastañas hasta la entrada en el Valle Amblés, donde se diversifican y difuminan sus huellas.

La calzada del Puerto del Pico está emplazada en uno de los pasos naturales del Sistema Central (en concreto del Macizo de Gredos), que comunica la Submeseta Norte con las tierras altas de Extremadura; se trata incluso del punto más favorable para su cruce ya que tiene 200 m menos de altitud que los otros dos pasos más cercanos —Mijares y Serranillos. Este fue el motivo que provocó la coincidencia con la carre-

tera 502 de tercer orden de Ávila a Talavera, construida a mediados del siglo pasado y que cruza la calzada en varios puntos, superponiéndose en ocasiones a ella (Mariné, M., 1990). Además, forma parte de la Cañada Real Leonesa Occidental, que entra en la provincia por Arenas de San Pedro atravesándola de sur a norte hasta Arévalo. Es precisamente su función como lugar de paso de la trashumancia castellana hacia Extremadura lo que con seguridad ha permitido su perduración hasta hoy, y ello gracias a las reparaciones que sin duda se habrán realizado en la estructura de la calzada a lo largo de los siglos.

El Puerto del Pico salva un desnivel de 513 m. La calzada que lo atraviesa desde ese punto hasta Cuevas del Valle presenta una longitud total de 4.394 m y una pendiente media de 11,67 %, según unos autores (Gascón Bernal, J., 1997) y 18% según otros (Mariné, M., 1990), lo cual depende del porcentaje de zona llana de calzada incluida en el estudio. Su referencia topográfica son los mapas del IGN 1: 50.000. N° 578 Arenas de San Pedro y 1: 25.000 N° 578- II (15-23) Mombeltrán.

Desde el punto de vista geológico, atraviesa formaciones montañosas de granito, sometidas a una fuerte erosión debido a su altura, a las variaciones térmicas estacionales y a la fuerte pendiente a que está sujeto su trazado, todo lo cual favorece la existencia de material pétreo en el lugar mismo de la obra, que sin duda debió ser utilizado en su construcción y mantenimiento.

La calzada recorre terrenos comunales dedicados a la explotación forestal y ganadera, habiendo sido el organismo encargado de su administración y custodia el ICONA hasta la asunción de las competencias de patrimonio por la Junta de Castilla y León, que es la entidad pública que actualmente protege el camino histórico y su entorno.

Independientemente de las controversias sobre el momento histórico y los artífices de su construcción, lo cierto es que nos encontramos ante una obra de ingeniería singular y monumental que presenta en el tramo que nos ocupa las siguientes características morfológicas:

- Anchura variable de la vía entre 5,50 y 8,50 m.
- Típico trazado de montaña, trayectorias rectilíneas en zig-zag con cordones de sujeción al firme.
- Fuerte pendiente, obligada por el tipo de trazado, recto y directo hacia la cima.

— El pavimento se presenta, en general, como una franja de piedra partida, de unos 6 m de ancho, entre dos bandas de grandes sillares de granito con lo que se completan los 7 m de anchura media. Presenta, además, un ligero abombamiento para el desagüe, así como pequeños canalillos en algunas curvas. En las zonas llanas, la obra se reduce a simples explanaciones del terreno, presentando un acabado superficial de tierra compactada, o de tierra mezclada con piedra menuda. (Arbaizar, S., 1995).

— Soluciona el problema del desagüe de las aguas de lluvia y las torrenteras que abundan en la zona gracias a la presencia de diversos elementos destinados a las canalizaciones: 4 pontones (puentes) de un solo vano, realizados en sillería, que salvan los cursos más significativos, 18 atarjeas visibles (canalizaciones transversales a la vía situadas bajo su pavimentación, que tienen la misión de desviar valle abajo el agua recogida en la canaleta lateral de ladera), 14 canaletas superficiales transversales (embocaduras de sección rectangular, integradas en las mismas losas de pavimentación, de parecida función a la descrita más arriba), canaleta lateral o cuneta (encargada de desviar el agua de lluvia hacia pontones y atarjeas) y cordones transversales (que sirven para desviar el agua de escorrentía, evitando su discurrir por la calzada). (Gascón, J., 1997).

El Portazgo

Se trata de un edificio vinculado a la calzada como vía de circulación de ganados, ubicado a un lado de la misma, en la zona cercana al puerto, que funcionaba en épocas pasadas como recinto donde se pagaban al estado los derechos del tránsito de los merinos a lo largo del Puerto del Pico.

Parece probable su origen medieval ya que fue en esta época cuando está constatada documentalmente la utilización de la calzada como Cañada Real de La Mesta.

3. OBRAS DE RESTAURACIÓN REALIZADAS EN LA CALZADA

Desde el siglo XIII en que se reconoce a la calzada su integración dentro de la red de cañadas de la Mesta (Cañada leonesa occidental), se tiene constancia de reparaciones en la misma, sobre todo en lo que afecta a muretes y pretilos. En 1523, en el Manuscrito 13 del Ayuntamiento

de Mombeltrán, se habla de “adobar” (empedrar) algún tramo del Puerto del Pico (Ferrándiz Martín y otros, 1990).

En los años 60 del siglo pasado, a iniciativa del entonces Gobernador Civil, José Antonio Vaca de Osma y Esteban de la Reguera, se emprendió una “restauración” con criterios discutibles en cuanto al empleo de materiales, tamaño y disposición de las piezas de pavimento y generalización del escalonado de los cordones transversales; este escalonamiento en origen, pudo ser de altura más reducida y limitado exclusivamente a los tramos de giro o de pendiente excesiva (Arbaízar González, S., 1995).

En 1987 se llevó a cabo un trabajo de restauración por iniciativa de la Consejería de Educación y Cultura de la Junta de Castilla y León y bajo la dirección de Rafael Castejón, en el que se pretendía el acondicionamiento general del firme de toda la calzada. Es en ese momento cuando se llevan a cabo por vez primera trabajos arqueológicos en la calzada, realizados bajo la dirección de Mar Zarzalejos y cuyos resultados se reseñan más adelante.

Aparte de estas obras de restauración de las que se tienen constancia documental, es evidente que un lugar de tránsito permanente a lo largo de los siglos, como es el caso de la calzada que nos ocupa, ha debido ser objeto de numerosas reparaciones tanto en el pavimento, los muretes de contención o los diversos elementos canalizadores del agua de lluvia. De algunas de ellas nos han llegado noticias orales por parte de los trabajadores de la zona integrantes del equipo de restauración, referidas a determinadas zonas concretas de la vía.

4. HISTORIOGRAFÍA SOBRE LA CALZADA DEL PUERTO DEL PICO. CONTROVERSIAS ACERCA DE SU ORIGEN HISTÓRICO. ESTADO DE LA CUESTIÓN

La Calzada del Puerto del Pico es una obra de ingeniería caracterizada por la espectacularidad del entorno geográfico en que se ubica y la calidad y cuidado de su propio entramado constructivo.

Resulta difícil, con las fuentes documentales y arqueológicas de que disponemos, establecer con un grado fiable de certeza cuál fue el origen histórico tanto de su trazado (la ruta por la que discurre, producto de una cierta “planificación” por una sociedad en un momento cronológico y cultural concreto) como del enlosado y todo el complejo cons-

tructivo que ha llegado hasta nosotros en las condiciones y con las características morfológicas que se han descrito anteriormente. Es importante hacer esta distinción entre "trazado" y "calzada" propiamente dicha, ya que al afrontar el enigma de su cronología, nos encontramos con que ambos conceptos pueden coincidir en el tiempo histórico, es decir, que la decisión del establecimiento de una ruta por el Puerto del Pico coincidiera con la construcción de la vía tal y como hoy la conocemos, o bien que no coincidan, con lo cual la ruta en forma de sendero o camino terrero, si es que existió, pudo hacerlo con anterioridad a la obra de la calzada.

En cualquier caso, es necesario resaltar que la importancia de la identificación de la sociedad y el momento histórico responsables del trazado/calzada del Puerto del Pico, radica fundamentalmente en aclarar el grado de poblamiento de los territorios que comunica esta vía y, por tanto, el interés económico, comercial y estratégico de los mismos en las épocas históricas determinadas a las que se atribuye la autoría de su construcción.

El análisis historiográfico sobre la cuestión cuenta con cerca de una decena de investigaciones basadas tanto en fuentes documentales como estudios comparativos sobre vías similares, e interpretaciones derivadas de una investigación arqueológica realizada hace algunos años en la calzada. Son las siguientes: Soba y Pinedo, J. (1987); Arenillas, M. (1975); Arias, G. (1993, 1997); Zarzalejos, M. (1989); Mariné, M. (1988, 1990); Ferrándiz Martín y otros (1990); Castejón, R. (1987); Caveró, R. (1985); Gascón, J. (1997); Arbaizar, S. (1995).

El período histórico más antiguo al que la historiografía atribuye la existencia de una ruta de comunicación coincidente con la que marca la Calzada del Puerto del Pico es la época prerromana, más concretamente el período conocido como Edad del Hierro, que en la meseta meridional nos ha dejado testimonios materiales y constructivos cuyo máximo exponente son los castros vettones (Ferrándiz Martín y Martínez Cabañas, 1990). La existencia de éstos a un lado y otro del macizo de Gredos ha sido considerado por muchos como la prueba fehaciente de la necesidad de la existencia de una ruta conocida que pusiera en comunicación ambas zonas y que, en origen, pudo haber sido un simple camino terrero destinado a la trashumancia del ganado y que, posteriormente, en época romana, fue dotado de una infraestructura viaria mucho más sofisticada, añadiendo a su función de vía pecuaria el de instrumento colonizador.

Con respecto a este razonamiento, hay que señalar que, los datos arqueológicos que conocemos hacen posible pero no plenamente probable esta hipótesis, ya que los castros más cercanos a la calzada que se han identificado hasta hoy (según la Carta Arqueológica de la provincia de Ávila) son Ulaca, en el extremo sur del Valle Amblés y la zona de Candeleda (con el castro de El Raso como yacimiento más importante), sin que se hayan localizado restos de esa época en el área más cercana a la Calzada (teniendo en cuenta, además, que los castros son yacimientos de una cierta entidad cuyos restos son generalmente muy visibles), por lo que la presencia de esos dos castros mencionados no bastaría por sí sola para justificar la existencia en momentos históricos tan tempranos, de una ruta definida que coincidiera, al menos en lo que a espacio físico se refiere, con la calzada del Puerto del Pico.

Una buena parte de los autores mencionados dan por cierto el carácter romano de la Calzada del Puerto del Pico, asumiendo una hipótesis que la tradición oral popular ha consolidado a lo largo de los siglos. De hecho algunos autores (Arias, G., 1997) la identifican como Vía Lusitania 51, e incluso el proyecto de restauración a propósito del cual se han realizado las presentes actuaciones arqueológicas lleva el nombre de "Proyecto de actuación sobre la vía romana L 51 entre el Puerto del Pico y Cuevas del Valle" (Gascón, J. 1997). No obstante, casi todos coinciden en que es difícil admitir el hecho de que los elementos que configuran la actual estructura física de la calzada (pavimentos, muros de contención y sistemas de canalización) sean obra original romana, pero sí remontan a ese momento histórico la creación de la obra de ingeniería en lo fundamental tal y como hoy la conocemos, planteando su ubicación sobre una ruta preexistente.

Aún admitiendo esta hipótesis, introducen el razonamiento de que no se conoce ningún elemento o referencia que vincule la construcción y trazado actual con una obra propiamente romana. En este sentido, faltan los dos elementos fundamentales con los que se puede adscribir una vía a la red viaria romana: fuentes literarias y epigráficas (miliarios), a lo que hay que añadir el hecho de que no se conocen asentamientos romanos en el entorno de la calzada que jalonen la ruta en la que está inscrita.

Ciertamente, la Calzada del Puerto del Pico aparece ausente de las fuentes literarias antiguas que se refieren a las vías, hecho que contrasta con otras vías de las que sí ha quedado demostrado su carácter romano, como es el caso de la Calzada de la Fuenfría (Mariné, M., 1990), la

cual sí aparece mencionada en las fuentes y además cuenta con el hallazgo de un miliario romano. El Itinerario de Antonino y el Anónimo de Rávena son las fuentes principales para conocer la red viaria romana en la península. Ni en uno ni en otro (a pesar de las reticencias admitidas sobre su grado de fiabilidad), aparece mencionada la Calzada del Puerto del Pico.

Según M. Mariné, refiriéndose a la Calzada del Puerto del Pico señala que, *"...su consideración de romana, basada en la apreciación –legítima– de que dichas fuentes no son completas ni son todas, es de muy finales del s.XIX, y sólo está presente en obras localistas... sin que se haya encontrado por ahora ninguna referencia en obras generales sobre Hispania romana, sobre vías romanas, ni sobre vías romanas en la península, ni siquiera cuando el estudio es sectorial..."* (Mariné, 1990).

Señala también M. Mariné en el mismo artículo que, *"tampoco la localización de los núcleos romanos de Caesarobriga (Talavera la Vieja) y Obila (Ávila) la necesitan como argumento, más bien al revés"*.

También se ocupa la historiografía de la utilización de la vía en época medieval. Tras la creación en 1273 del Honrado Concejo de La Mesta por Alfonso X El Sabio, se empiezan a estructurar y consolidar en España una red de caminos, cañadas y veredas que faciliten las migraciones semestrales de los ganados, fenómeno que existía ya en época de los godos. La Calzada del Puerto del Pico se integra en la Cañada Real Leonesa occidental. Para algunos autores ésta es la muestra del carácter romano de la Calzada, ya que muchas de las nuevas rutas se yuxtapusieron a calzadas romanas y antiguos caminos que habían quedado en desuso, en el caso concreto de esta zona geográfica, como consecuencia del despoblamiento provocado por las guerras continuas entre el poder musulmán y el cristiano (Arbaizar, S., 1995). Entre los que consideran cierto este hecho se encuentran Ferrándiz Martín, Soba y Pinedo, M. Arenillas, G. Arias y R. Cavero. Otros autores como Menéndez Pidal, G., en su compendio sobre los sistemas de comunicaciones en la península a lo largo de la historia y Criado del Val, M., sobre las causas de la diferenciación de las dos Castillas, sí relacionan el Puerto del Pico con la cañada de La Mesta, pero la excluyen de las que aprovechan una vía romana (Mariné, M., 1990).

Desde la época bajomedieval en adelante, la Calzada del Puerto del Pico aparece mencionada en diversos documentos que refieren todos los historiadores, sin que se aclaren demasiado a través de ellos las más que probables obras y reconstrucciones diversas que sin duda

se han realizado en ella desde entonces (Mariné, 1990, Ferrándiz Martín y otros, 1990).

5. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA DE LA EXCAVACIÓN

La elección sobre el lugar de ubicación de las catas se realizó en función de diversos factores, todos ellos relacionados con la necesidad de conocer la estructura constructiva de la Calzada a fin de dilucidar la posible existencia en ella de diferentes fábricas y en última instancia determinar su cronología y adscripción histórica.

Se planificó la realización de 9 catas, 8 en la calzada y 1 en El Portazgo. En lo que se refiere a las catas efectuadas en la Calzada, y atendiendo a lo señalado anteriormente, se escogieron lugares diversos, aquéllos que presentaban pavimentación diferente, sitios en pendiente y en llano, tramos con mucha potencia estratigráfica y otros con apenas potencia... etc., buscando, en definitiva, un muestreo lo más significativo posible de las características constructivas de todos los tramos de la Calzada. Por otra parte, en El Portazgo, se decidió realizar una única cata (acorde con el presupuesto de que se disponía) eligiendo para ello el lugar en el que se estimaba que podía existir una mayor potencia estratigráfica, teniendo en cuenta que la roca madre aflora en muchos puntos de la cimentación del edificio.

La dimensión de las catas estuvo condicionada por la necesidad ineludible de permitir el paso de los ganados que casi diariamente transitaban por la calzada. Por ello, el planteamiento de los sondeos se hizo de tal manera que afectaran cada uno de ellos como máximo a la mitad de la anchura de la calzada, dejando libre la otra mitad para preservar su función de paso; en ocasiones la extensión de la cata se prolongó hacia el terreno adyacente a la calzada y exterior a la misma, con el fin de estudiar la relación constructiva entre ella y el espacio en que se ubica.

La metodología arqueológica empleada fue la de la excavación por niveles naturales, registrándose todas las características físicas de los mismos, su espesor y los materiales hallados en cada uno de ellos, teniendo en cuenta que el sujeto arqueológico "calzada" es un yacimiento en el que toda su estratigrafía es producto de una planificación previa llevada a la práctica más o menos cuidadosamente. Todas las profundidades referidas en el texto fueron tomadas en cada cata concreta con respecto al suelo inicial.

6. RESULTADOS DE LA EXCAVACIÓN

6.1. CATA 1

Se ubica en un tramo alto de la calzada, unos 30 m después de sobrepasado el pontón nº 1, en una zona de fuerte pendiente solventada mediante la construcción de un alto talud. Es un corte transversal a la vía de 2,70 x 5,5 m. Se eligió este lugar por observarse la presencia de un talud de unos 3,5 m de altura, lo que *a priori* suponía la existencia de una gran potencia estratigráfica susceptible de contener información sobre la forma constructiva de la calzada, aunque también era factible que dicha potencia pudiera estar directamente relacionada con la necesidad de colmatar el desnivel existente en ese punto.

Además, en la factura del muro exterior de contención se podía observar que el tramo superior del mismo estaba unos 30 cm retranqueado hacia atrás con respecto a la parte restante, lo que podía indicar la existencia a ese nivel de algún pavimento en posición estratigráfica inferior a la del pavimento actual.

Estratigrafía

Nivel I: formado por piedras irregulares de unos 20 x 30 cm, trabadas con tierra. Forman parte del pavimento actual que presentaba la calzada en este punto.

Nivel II: piedras pequeñas del tamaño de un puño, trabadas con arena. Tiene, en general, unos 20 cm de espesor, aunque se trata de un nivel muy irregular, alterado en algunos puntos de la cata.

Nivel III: formado por piedras grandes e irregulares colocadas aleatoriamente a modo de relleno. A 1 m de la base tuvo que darse por concluida la excavación ante el temor de derrumbamiento de las paredes laterales de la cata. Espesor: 3 m.

Alteraciones en la estratigrafía

A unos 15 cm del comienzo del Nivel III apareció un gran afloramiento granítico que abarcaba prácticamente la mitad de la cata y que fue ampliando su espacio de ocupación a medida que avanzaba la excavación en profundidad.

Desconocemos si existió o no preparación de la base de la calzada en el lugar en que se ubicó la Cata 1, ya que la excavación no pudo llegar hasta el final por los motivos antes señalados. La construcción de la ringlera exterior se hizo a base de piedras graníticas regularizadas de gran tamaño (algunas llegan a medir 1,30 x 0,60 m). Es de suponer que la construcción de la ringlera fuera simultánea a la de la parte interna de la calzada, que se presenta, como ya se ha señalado en la estratigrafía, ocupada por un relleno indiscriminado de piedras de mediano y gran tamaño que colmatan el espacio, ayudadas por la aparición de una gran bola de granito. Sobre dicho relleno de 3 m de espesor colocaron una capa de piedras menudas y arena que servían de soporte al pavimento, el cual fue afectado en este punto por las tareas de restauración, por lo que ha desaparecido el aspecto que tenía en el momento de la intervención.

También se constató que el muro de la ringlera exterior que, como ya se ha dicho, presentaba un retranqueo de 30 cm hacia el interior de la calzada (alteración situada a 70 cm desde la altura inicial), no se corresponde horizontalmente con ningún pavimento.

6.2. CATA 2

Se encuentra ubicada en el tramo de calzada anterior a la primera interrupción de ésta por la actual carretera (punto del cual dista unos 200 m). Se planteó en una zona llana en la que la calzada aparecía cubierta por una capa de arena y piedra menuda y en la que tras una primera limpieza aparecieron varias atarjeas que se encontraban taponadas por el derrubio de materiales de la ladera. Se planteó como un corte paralelo a la vía, de 2,5 x 3 m.

Se eligió una zona llana por considerar que en ella la calzada seguramente se habría visto menos afectada por la acción erosiva de los agentes naturales y de la acción antrópica a causa del paso de ganados y personas (con el consiguiente desgaste de la vía y por tanto el aumento de la posibilidad de derrumbes), con lo cual estas zonas habrían estado a lo largo de los siglos menos sujetas a reconstrucciones, existiendo la posibilidad de que en ellas perviviera el modo constructivo original.

Estratigrafía

Nivel I: formado por arena y piedra menuda, que tapa la primera hilada de las ringleras. Espesor: 7 cm.

Nivel II: pavimento formado a base de piedras irregulares (30 x 20 cm), algunas en forma de pequeñas losas, trabadas con barro que, partiendo de la primera hilera de la ringlera, se conserva únicamente en menos de un tercio de la cata, en la parte oriental de la misma. Espesor: 30 cm. Materiales: fragmento de objeto de hierro que parece corresponder a una herradura de caballería.

Nivel III: arena marrón medio que cubre homogéneamente toda la cata, excepto la zona de la atarjea y la ocupada por el pavimento anteriormente descrito. Espesor medio: 30 cm. Las dos hileras de la ringlera, formada por sillares medianos y pequeños están incluidas dentro de este nivel. Materiales: fondo de cerámica con vedrío marrón en el interior a una profundidad de 45 cm respecto del suelo inicial.

Nivel IV: formado inicialmente por piedras menudas y medianas trabadas con arena blanca probablemente mezclada con cal (unos 15 cm), continuando con piedras medianas sin ninguna trabazón de arena y terminando con piedras muy grandes trabadas de nuevo con cal y arena. Espesor total: 70 cm.

Materiales: 17 clavos de herradura de diversos tamaños, 1 pieza casi completa de herradura de caballo, 1 fragmento de herradura de animal menor, 3 fragmentos de hierro que podrían corresponder a alguna herradura, 1 fragmento de cerámica vidriada blanca, 1 fragmento de cerámica con vedrío melado, 1 fragmento de hierro de forma circular.

A partir de este nivel se decide dejar como testigo la parte oriental de la cata, excavándose el resto.

Nivel V: está constituido por un "suelo" de piedras de tamaño pequeño-medio, algunas con forma claramente plana, trabadas con arena y tierra, que le dan el aspecto de un encachado de piedras colocadas más o menos intencionadamente. Espesor: 15 cm. Materiales: entre las piedras apareció un fragmento de herradura y un fragmento de hierro sin identificar.

Nivel VI: formado por arena y tierra que apoya directamente sobre la roca madre. Espesor: entre 5 y 25 cm.

La *roca madre*, buza bruscamente hacia el suroeste. La mayor profundidad se alcanza a 2,14 m y la menor a 1,65 m.

Alteraciones en la estratigrafía

— La construcción en su momento de una atarjea situada en el lateral norte de la cata alteró casi todos los niveles anteriormente descri-

tos, circunstancia que se aprecia claramente en los *niveles I, II y III*, en los cuales, la zanja de cimentación practicada para construir la atarjea aparece colmatada por arena. Ello demostraría que la construcción de ésta es posterior a la estructura que presenta la calzada en ese punto concreto. En los *niveles IV y V* la zanja va desapareciendo debido a que la atarjea no alcanza esa profundidad. Hay que señalar que se trata de una atarjea con estructura adintelada formada por sillares regularizados de granito y cuyas paredes laterales exteriores estaban reforzadas por piedras de pequeño y mediano tamaño.

— En el ángulo SW de la cata, el *nivel III* se encuentra alterado por la aparición de una estructura de piedras más o menos regularizadas como sillares y que tiene dirección N-S; no se ha podido determinar su naturaleza debido a que sólo se podía observar de ella una pequeña parte de su cara externa.

Hay que reseñar que en la zona colindante a la Cata 2 se realizaron tres sondeos superficiales con el fin de localizar restos del mismo pavimento (*nivel II*) localizado en dicha cata, que pudieran así certificar su existencia en toda esta zona llana de la calzada, localizándose únicamente en uno de ellos, en un pequeño espacio adosado a la ringlera interna.

6.3. CATA 3

Se ubicó en uno de los tramos altos de la calzada, cercano a la cumbre que corona el Puerto del Pico, en una zona de pendiente media no afectada por la actual restauración. Cata transversal a la calzada, de 3,5 x 2 m.

Estratigrafía

Nivel I: piedras menudas mezcladas con tierra. Espesor: 10 cm.

Nivel II: piedras de tamaño mediano y grandes, en general de formas irregulares, colocadas muchas de ellas como si estuvieran “clavadas” en el suelo, conforman una especie de pavimento al que cuesta definir claramente como tal, debido a las aristas que muestran algunas de las piedras que lo conforman. Más que de un pavimento podemos hablar de un relleno de piedras más o menos acondicionadas horizontalmente.

Este nivel continúa con las características ya descritas a medida que se avanza en la excavación, observándose únicamente que en general aumenta el tamaño de las piedras y la colocación indiscriminada de las mismas según aumenta la profundidad es más evidente. La aparición de dos bolas de granito que se pueden considerar como afloramientos propios del terreno así como la dificultad que suponía extraer las piedras para continuar la excavación, provocó que ésta finalizara a 0,60 m de profundidad.

Materiales: un clavo de herradura, un fragmento de teja curva fina y un fragmento de hierro sin identificar, todo ello dentro del *Nivel II*.

El hecho de no haberse alcanzado la base en la excavación de esta cata impide establecer cuál fue el criterio constructivo de la misma. No obstante, el espesor de 60 m excavado y la aparición de dos bolas de granito ocupando un espacio considerable de la zona a excavar nos permite aventurar la hipótesis de que en esta zona los constructores de la calzada se limitaron a establecer una superficie nivelada, colmatando los espacios entre afloramientos de roca madre con un relleno indiscriminado de piedras, advirtiéndose una cierta colocación de las mismas en el inicio del *nivel II*, conformando una especie de pavimento que posteriormente fue cubierto con una capa de arena y piedra.

6.4. CATA 4

Ubicada a unos 15 m hacia el sur del primer corte con la carretera nacional de Ávila a Talavera, en un lugar con ligera pendiente. Corte transversal a la calzada, de 5,30 x 2 m. El interés de la actuación en este punto de la calzada radicaba en la observación a simple vista de la existencia de una línea de ringlera abandonada, a la que se superponía la estructura de la calzada actualmente existente, lo que era indicio suficiente para suponer que la presencia de aquella ringlera respondía al trazado original de la calzada y, por consiguiente, al construir el nuevo sobre ella, podía ser más factible que estuviera intacta la forma constructiva original.

Metodología de la excavación: además de aplicarse las pautas generales señaladas en el apartado correspondiente a metodología, la particularidad de esta cata hace que sea necesario apuntar las siguientes consideraciones:

— Se decidió que se excavaría en primer lugar la parte de la cata que afectaba al espacio comprendido entre la ringlera exterior de la actual calzada y la línea de ringlera exterior que supuestamente pertenecía a un tramo de calzada abandonado, hasta descubrir, si es que aún

perduraba, el antiguo pavimento de la misma. A esta parte de la cata hasta el hallazgo del pavimento se la llamó CALZADA 4-B.

— Una vez descubierto el posible antiguo pavimento, se procedería a la excavación de la parte de la cata ubicada en la actual calzada, desmontando el pavimento superficial y la línea de ringlera exterior, hasta alcanzar el nivel del pavimento de la Calzada 4-B. Esta parte de la calzada se denominará CALZADA 4-A.

— Los niveles que se describen tanto en la Cata 4-A como en la Cata 4-B se describen con números ordinales mientras que los referidos a la Cata 4 A-B lo hacen con números romanos a fin de evitar confusiones.

— Una vez que presumiblemente se descubriera el antiguo pavimento que abarcaría por igual a la parte A y B de la cata, el desarrollo de la misma se llamaría CATA 4 A-B.

— Teniendo en cuenta el desnivel existente entre los dos sectores de la cata (0,60 m), todas las profundidades están tomadas con respecto del suelo inicial de la parte que se ha denominado CATA 4-A, la más alta.

Estratigrafía

CATA 4-B

Nivel 1: nivel superficial, en el que se aprecian únicamente la parte más alta de las piedras de la abandonada ringlera exterior y el suelo cubierto de hierba en el que ésta se mezcla con piedras menudas. La aparición del pavimento de la calzada marca el final de este nivel. Espesor: 10-15 cm.

CATA 4-A

Nivel 1: corresponde al pavimento actual que presenta la calzada en este punto: suelo en buen estado formado por losas medianas y pequeñas. Probablemente la colocación de este pavimento date de unos 40 años atrás, época en la que según la gente del lugar tuvo lugar la última reparación en la calzada. Espesor: 20 cm.

Nivel 2: arena y tierra clara muy suelta. Espesor: 20-30 cm según las zonas.

Nivel 3: formado por piedras informes de tamaños muy irregulares mezcladas con tierra y colocadas aleatoriamente. Entre ellas se encontró un clavo de herradura. Espesor: 10-15 cm.

CATA 4 A- B

Nivel I: pavimento formado por piedras grandes y medianas (las más grandes miden aproximadamente 70 x 25 cm y unos 20 cm de grosor), en general con la superficie aplanada y signos evidente de erosión debido al paso continuado; algunas de ellas presentan forma pseudopiramidal de tal manera que permiten estar como "hincadas" en el terreno. Se trata de un suelo que presenta un aspecto un tanto deteriorado, siendo la muestra más evidente de ello la falta de horizontalidad del mismo en algunos puntos de la cata. Aparece a 60 cm de profundidad respecto del suelo inicial.

Sobre el pavimento o entre las piedras que lo forman se encontraron, 5 clavos de herradura, 1 fragmento de herradura de caballo, 1 fragmento de hierro sin identificar y una chapa de botella de refresco.

Nivel II: tierra arenosa suelta color marrón medio mezclada con alguna piedra; se trata de un nivel con muy poco espesor (unos 10 cm) en la parte correspondiente a lo que se describió como Calzada A, ya que aquí el espacio aparece pronto ocupado por un gran afloramiento granítico; en la parte denominada Calzada B alcanza un espesor de unos 20-30 cm. Materiales: 26 clavos de herradura, 1 posible herradura, 18 fragmentos de hierro sin identificar. La mayor parte de estos materiales se localizaban directamente sobre la roca madre, en la cual quedaba la impronta de muchos de ellos.

La excavación de esta cata demuestra la existencia de una rectificación del trazado de la calzada en ese punto concreto. La línea de ringleira exterior situada a nivel inferior de la actualmente existente y separada de ella unos dos metros, corresponde a la línea de delimitación exterior del antiguo trazado de la calzada. Esta ringleira fue construida en forma de talud, cuya parte externa estaba colmatada de tierra y que hace suponer que, en origen, se construyó para salvar el fuerte desnivel que probablemente debió existir en este punto.

6.5. CATA 5

Ubicada en el tramo de calzada inmediatamente anterior a la segunda intersección de ésta con la Carretera Nacional dirección Ávila a Talavera, en una zona de suave pendiente. Cata transversal a la calzada, de 3 x 2 m. Se eligió este punto por tratarse de una zona en la que se observaba que la calzada tenía una escasa potencia estratigráfica y era necesario sondear también alguna zona de la calzada con esas características. Además, la existencia de un muro con aspecto antiguo casi colindante con ella, llevó a considerar el estudio de la posible relación estratigráfica entre ambos.

Estratigrafía

Nivel I: pavimento realizado a base de pequeñas piedras de granito de forma redondeada y trabadas con tierra. Hay que señalar que en el tramo de calzada en que está ubicada esta cata apenas se conserva el pavimento o bien presenta un aspecto muy deteriorado. Espesor aproximado: 10 cm.

Nivel II: tierra marrón clara muy suelta, mezclada con pequeñas piedras y granito descompuesto. A 20 cm de profundidad se encontró un clavo de herradura. Espesor: 25 cm.

Nivel III: roca madre descompuesta que aparece a 35 cm de profundidad respecto del suelo inicial.

Estratigrafía entre la ringlera exterior y el muro

Nivel I: formado por varias lajas de granito (unos 40 x 15 cm) a modo de "suelo", semicubiertas de hierba.

Nivel II: tierra marrón media muy suelta con un espesor de unos 20 cm, en la que se aprecia la aparición de roca madre descompuesta. La excavación concluyó en este punto debido a que la estrechez del espacio a excavar impedía profundizar en el terreno.

En el comienzo de este nivel apareció un fragmento de herradura, a 15 cm respecto del suelo inicial.

La situación de la roca madre tan cercana a la superficie en este tramo de calzada es la causa de que apenas se aprecie en este punto una

planificación de la estructura constructiva de la calzada. Únicamente se constata la presencia de una capa de tierra arenosa que sirvió de asiento para el pavimento de pequeños cantos de granito trabados con tierra.

En lo que respecta a la relación entre la calzada y el muro casi colindante con la ringlera exterior, no se ha podido determinar la naturaleza de tal relación, ni tampoco la naturaleza y funcionalidad del muro en cuestión, pudiéndose aventurar como hipótesis el hecho de que pudiera desempeñar una función de linde de tierras.

6.6. CATA 6

Ubicada unos 50 m hacia el sur del segundo pontón, junto a la ringlera exterior, en un tramo de escasa pendiente. Cata transversal a la calzada, 2,70 x 1,50. Se eligió este punto por tratarse de un tramo con pavimentación no afectada por los actuales trabajos de restauración, con una previsiblemente importante potencia estratigráfica, a juzgar por la altura que adquiere el talud de la ringlera exterior.

Estratigrafía

Nivel I: formado por una especie de “suelo allanado” realizado a base de cantos pequeños sueltos, mezclados con tierra. Espesor: 8 cm.

Nivel II: tierra marrón clara muy suelta. Espesor: 0,60 m. Materiales: una herradura y un clavo de herradura.

Nivel III: se trata de un nivel formado por piedras irregulares de tamaño mediano y grande colocadas anárquicamente a modo de “echadizo”. Su espesor no es homogéneo en toda la extensión de la cata; oscila entre 15 y 45 cm.

Nivel IV: arena muy suelta sin apenas piedras. Espesor: oscila entre 1,10 y 0,45 m.

Materiales: 1 chincheta, 2 clavos de herradura pequeña, 3 pequeños objetos de hierro sin identificar. Todos estos materiales son de hierro y fueron localizados a 1,50 m de profundidad respecto del suelo inicial.

La *roca madre* aparece en forma de arena arcillosa muy compacta, en la que se observa que practicaron un pequeño escalón. Constatada a una profundidad entre 1,50 y 1,60 m.

Excavada esta cata se constató que la construcción de la calzada en esta zona contó con la presencia de un fuerte desnivel que era necesario colmatar para conseguir una superficie a nivel con respecto a los tramos adyacentes. Para ello se rellenó en gran parte con una gran capa de arena sobre la cual se echó un conjunto de piedras colocadas aleatoriamente. Cubrieron éstas con una capa de arena de unos 60 cm de espesor que fue la que sirvió de asiento al pavimento formado por pequeños cantos de granito trabados con tierra.

6.7. CATA 7

Situada entre el segundo y el tercer pontón, en una zona llana, transversal a la calzada y con unas dimensiones de 2,5 x 1,5 m y orientación E-W. La proyección de la cata afectó a la calzada propiamente dicha y a un pequeño espacio fuera de ella, hacia el interior de la vía, con el fin de estudiar la construcción de la ringlera y la relación constructiva de la calzada con el espacio inmediato a ella. En este caso concreto la elección respondió a motivos meramente aleatorios, como un intento de incluir en la búsqueda de información algún factor casual que pudiera encontrarse sin ser buscado intencionadamente.

Estratigrafía

La estratigrafía que se describe a continuación se refiere a la parte de la cata que ocupa la calzada propiamente dicha.

Nivel I: formado por pequeños cantos de granito trabados con tierra. Espesor: 8 cm.

Nivel II: formado por arena clara suelta. Espesor: 0, 50 m.

La *roca madre* aparece de forma uniforme y horizontal en toda la cata, presentando un ligero buzamiento hacia el oeste.

No se ha recogido ningún material en esta parte de la cata que afecta al espacio de calzada.

En lo que se refiere a la excavación de un pequeño espacio al exterior de la ringlera interna, ha dado como resultado la siguiente estratigrafía:

Nivel I: formado por la capa vegetal que prácticamente alcanza el mismo nivel que la parte superior de las piedras que forman la ringlera.

Nivel II: formado por tierra arenosa con intrusión de raíces. Espesor: 0,65 m. A esa profundidad apareció un clavo de herradura.

La *roca madre* aparece a una profundidad de 0,65 m. En la mitad sur de este espacio, la roca madre presentaba un horadamiento en forma de canal, que por la irregularidad de las paredes parece obra de algún roedor.

Es muy probable que la zona en que se realizó esta cata fuera en origen un terreno explanado de forma natural con aportes de tierra procedentes de los terraplenes cercanos. La construcción de la calzada se debió realizar mediante la ejecución de un "cajeado" en el terreno que permitiera el asiento firme de un pavimento, que en este caso era de simples cantos rodados.

6.8. CATA 8

Ubicada en zona llana, en el tramo comprendido entre el alto del Puerto del Pico y la primera intersección de la calzada con la carretera nacional, a unos 150 m de distancia de ésta. Se planteó transversalmente a la calzada (2 x 2,5 m), con su lado más corto adosado a la línea exterior de la ringlera interior. Se eligió la ubicación de esta cata, la última que se realizó en la calzada, por el hecho de encontrarse en una zona en la que se había sondeado con anterioridad (Cata 2), obteniéndose algunos resultados interesantes en lo que se refiere al hallazgo de materiales cerámicos que pueden ser más determinantes que otro tipo de hallazgos para establecer criterios de adscripción cronológica y/o histórica acerca del momento de construcción de la calzada.

Estratigrafía

Nivel I: formado por tierra mezclada con piedras menudas sueltas, que son de mayor tamaño y bien trabadas con tierra a modo de empedrado hacia el centro de la calzada. Espesor: 15 cm.

Nivel II: Se trata de un nivel estéril compuesto por tierra arenosa de color claro. Espesor: varía desde 20 hasta 80 cm.

La *roca madre* apareció a una profundidad variable (0,20 m y 0,90 m) ya que presentaba un fuerte buzamiento hacia el oeste.

La excavación de esta cata pone de relieve que la forma constructiva en este caso se limitó a colmar con tierra arenosa estéril el brusco desnivel que presentaba la roca madre. Una vez conseguido ese objetivo, se colocó una especie de empedrado que presentaba, en general un aspecto bastante deteriorado.

Contrastan los resultados obtenidos en esta cata con los que se descubrieron en la Cata 2, tan cercana a ella. En aquélla se localizaron varios niveles que denotaban una cuidada preparación constructiva de la calzada, además de algunos restos de hierro y cerámicos; sin embargo, y a pesar de la proximidad de ambas catas, la que nos ocupa (Cata 8), presentaba una estratigrafía extremadamente simple (seguramente debido a la cercanía de la roca madre) y no deparó ni un solo resto arqueológico.

6.9. El Portazgo

En el momento de la intervención arqueológica, el edificio conocido como El Portazgo se encontraba en estado de severa ruina. Se trata de un recinto arquitectónico ubicado en una de las primeras rampas de descenso de la calzada, muy cercano, por tanto, a la cima que corona el Puerto del Pico.

J. Gascón, autor del proyecto de rehabilitación, lo describe como *“un edificio de planta trapezoidal, de 7,70 m / 10,15 m x 27,15 m de largo, con un acusado talud en su fachada al valle. Ha podido tener una cubierta a dos aguas. El aparejo es de encaje in situ con regularización de hiladas. En la actualidad sus paredes, formadas por grandes sillares en fábricas a dos caras con relleno de ripio y cal, están desplomadas hasta una altura media de 1,50 m del suelo, conservándose gran parte de los sillares caídos, así como parte de sus dinteles y jambas, algunos de ellos reutilizados como cordones de la propia calzada”* (Gascón, 1997).

La vinculación del *Portazgo* a la vía pecuaria es un hecho indudable, vinculación que resulta evidente desde el punto de vista físico (linda con ella directamente), pero también desde el funcional, esto es, el edificio debió surgir por la necesidad del cobro de peaje de los ganados que atravesaban la calzada, que desde época medieval (a partir de la creación en 1273 por Alfonso X El Sabio de El Honrado Concejo de La Mesta) queda inscrita en la Cañada Real Leonesa Occidental, la cual permitía el paso de la Submeseta Norte a Extremadura. Sin embargo, la referencia documental más antigua que existe de El Portazgo es la que aparece en el *Diccionario geográfico-*

Estadístico-Histórico de España de Pascual Madoz (1845-1850), en la voz "Puerto del Pico": "...en su parte media tiene un portazgo y un hermoso parador con cuantas comodidades...". La actuación arqueológica iba encaminada por tanto a buscar cualquier elemento material y/o arquitectónico que permitiera dilucidar la cronología de las ruinas existentes, independientemente de que el edificio al que corresponden pudiera haberse asentado sobre otro u otros más antiguos que desarrollaran la misma función.

Se realizó una cata en el interior del recinto, de 2 x 2 m, adosada a las paredes sur y oeste del mismo, precisamente en el lugar en que se observó que podía existir una mayor potencia estratigráfica. Como paso previo al planteamiento y excavación de la cata, se procedió a la limpieza de la esquina suroccidental del recinto con la ayuda de una máquina excavadora, debido a la gran acumulación en esa zona de grandes sillares procedentes del derrumbe de las paredes que ocupaban ese espacio

Estratigrafía

Nivel I: corresponde a un nivel de escombros en el que se entremezclan anárquicamente, tierra, restos de ladrillo macizo y teja curva fina, restos de enfoscado de cal y trozos podridos de gruesas vigas de madera. Hay que señalar que los restos de ladrillo macizo son mucho más abundantes en la parte inferior del nivel, la que asienta directamente sobre la superficie del *nivel II*. Tiene un espesor total de 50 cm. Materiales: numerosos clavos de vigas, vidrio moderno, diversos fragmentos de cerámica y loza de aspecto moderno y una medallita de bronce con la imagen de la Virgen y el Niño en una de sus caras.

Nivel II: suelo de losas de granito de tamaño medio y grande (0,40 x 0,30 x 0,20 m), trabadas con barro, que en ocasiones las cubre, formando un pavimento en regular estado de conservación, presentando un ligero rehundimiento en algunas zonas.

Nivel III: corresponde a un nivel de tierra marrón medio mezclada con algún trozo de teja curva fina. Tiene un espesor de 25 cm. Materiales: una moneda de 1870 (localizada inmediatamente debajo del pavimento), varios clavos de vigas similares a los aparecidos en el *nivel I*, fragmentos de cerámica sin ninguna característica tipológica especialmente reseñable.

Nivel IV: aparece a una profundidad variable, 0,90 y 1,15 m según las zonas y corresponde a un nivel formado por un "echadizo" de piedras de todos los tamaños mezclada con tierra, que en su parte más superficial presenta un cierto aspecto allanado. Entre las piedras se loca-

lizaron algunos fragmentos de teja curva fina y trozos de cerámica. La excavación se dio por finalizada a una profundidad de 1,35 m, sin haberse alcanzado la roca madre, debido a las dificultades que planteaba la extracción de piedras, algunas de gran tamaño y tan imbricadas unas con otras que su extracción hacía peligrar la estabilidad de las paredes de la cata. Materiales: dos fragmentos de cerámica vidriada.

Estructuras halladas en la cata realizada en El Portazgo

Aproximadamente unos 10 cm por debajo del suelo de losas descrito en el *nivel II* de la estratigrafía aparecieron los cimientos de los muros sur y oeste, sobresaliendo de los mismos hacia el interior del edificio unos 40 cm y continuando hacia abajo, probablemente hasta su apoyo en la roca madre.

En la esquina SW de la cata, a unos 90 cm de profundidad, se localizó una estructura en forma de canalillo de dirección NE-SW, con las paredes laterales construidas a base de lajas de piedra colocadas verticalmente y cubierto igualmente con lajas de piedra, precisamente las que formaban parte del pavimento descrito en el *nivel II* de la estratigrafía. Desde el punto de vista estratigráfico se trata de una estructura que afecta a los *niveles III* y *IV*, pero en ningún caso los altera o destruye, sino que su construcción debió ser simultánea a la formación de la estratigrafía que ya ha sido definida.

La hipótesis más probable que explica la presencia de esta estructura bajo el pavimento de losas es la de que se trate de una canalización subterránea destinada a abastecer de agua el edificio. A este respecto hay que señalar que junto al lugar ocupado por El Portazgo, al otro lado de la calzada, se observa la presencia de un curso de agua procedente seguramente de algún manantial cercano, del cual muy bien pudo, en tiempos pasados, desviarse un pequeño caudal hacia el recinto de El Portazgo, remansándose en alguna pileta para facilitar su uso y desagando a través de una atarjea de la que en esta cata pudiera haberse encontrado un fragmento.

7. RESULTADOS E INTERPRETACIÓN DEL CONJUNTO

En la Calzada del Puerto del Pico, a lo largo del trayecto comprendido entre la zona más elevada del puerto y Cuevas del Valle, se realizaron un total de 8 catas, a fin de que los estudios arqueológicos pu-

dieran aportar datos fiables del origen cronológico de su entramado constructivo. A los resultados aquí obtenidos hay que añadir, además, los ya conocidos a raíz de la excavación en 1989 de 4 catas en el tramo de calzada más cercano a Cuevas del Valle (Zarzalejos, 1989).

Las sucesivas restauraciones y posibles reconstrucciones a que ha estado sometida la calzada debido a su uso ininterrumpido a lo largo de los siglos, han provocado que, en una buena parte de su recorrido, las nuevas pavimentaciones y los arreglos hayan hecho desaparecer su estructura constructiva original ya que los nuevos ensolados, en general, requieren rehacer la estructura de la vía con el fin de que el pavimento quede bien asentado.

Análisis del sistema constructivo localizado en la calzada a partir de los sondeos realizados

El sistema constructivo se define por la búsqueda de la roca madre y la colmatación del espacio, a fin de conseguir una superficie allanada de unos 7 m de anchura media. Este esquema global se repite en todas y cada una de las catas realizadas; sin embargo, la adaptación a los diferentes terrenos por los que discurre la vía (zonas llanas, de ladera, etc.), ha generado diferencias en la forma en que se efectúa el relleno del espacio que sirve de asiento al pavimento de la calzada. Incluso en zonas similares entre sí, en las que la fuerte pendiente de la ladera obliga a acometer una gran tarea de relleno para conseguir la superficie allanada, dicha tarea se solventa de maneras distintas.

Con respecto a lo dicho hay que señalar que en 4 de las 8 catas excavadas (Catas 4, 5, 7 y 8) queda de manifiesto que, una vez localizada la roca madre (en algún punto concreto, caso de la Cata 8, es seguro que estaría al descubierto, por tratarse de una zona de ladera en la que se observan afloramientos graníticos por doquier), el relleno de la "caja" que conforma la calzada se compone únicamente de tierra arenosa de carácter exógeno, sobre la que se coloca directamente el pavimento. Esta es además, en general, la forma constructiva que se localizó en las catas realizadas en 1989 por M. Zarzalejos.

En las Catas 1 y 3, ubicadas en una zona en que la ladera tenía una fuerte pendiente, la colmatación del espacio se solucionó mediante un relleno indiscriminado de piedras apenas mezcladas con arena.

Por último, son las Catas 2 y 6 las que presentan una estructura constructiva más compleja, ya que en ellas se observa la presencia de una superposición de capas a partir de la roca madre, hecho que res-

ponde, sin duda, a una cuidadosa planificación para sustentar el asiento del pavimento, con vistas a su perdurabilidad. Curiosamente, la zona de ubicación de la Cata 2 se asemeja bastante a la de la Cata 1, ambas correspondientes a puntos en que la ladera adquiere una pendiente destacada, por lo que conseguir una superficie nivelada supone un gran esfuerzo constructivo. Sin embargo, la diferente solución adoptada en cada uno de los casos (Cata 1: relleno de piedras, Cata 2: superposición de capas), hace pensar que puedan responder a momentos constructivos diferentes, sin que se pueda determinar cuál de ellos es el más o menos antiguo, aunque sí parece que el lugar de ubicación de la Cata 1 pudiera estar más sujeto a derrumbes que el de la Cata 2 (la calzada aquí discurre de forma totalmente llana), por lo que igualmente se vería sujeto con más frecuencia a trabajos de restauración, con lo que la estructura que actualmente presenta sería teóricamente más reciente.

Por lo que respecta al estudio de la superficie de la calzada, tan diferente según las zonas, podemos señalar que, únicamente en dos catas se ha localizado un pavimento anterior al que presentaban en la actualidad. Se trata de los hallados en las Catas 2 y 4.

Por lo que respecta a la Cata 2, la superficie que presentaba en ella la calzada antes de proceder a su excavación era de tierra apisonada, mezclada con piedras sueltas que, en algunos puntos cercanos a la cata adquiere la forma de una especie de empedrado de cantos. Inmediatamente debajo apareció un pavimento de losas de tamaño mediano, intercaladas con algunas piedras pequeñas y trabadas todas ellas con barro, que sólo se conservaba en una pequeña parte de la cata y cuyo deterioro fue el que provocó probablemente que se amortizara cubriéndolo con la capa de tierra y pequeños cantos. Se tienen noticias, por parte de los obreros que participaron en las excavaciones, de que hace unos 40 años, la superficie de la calzada fue cubierta de arena en aquellos puntos en que el pavimento se hallaba más deteriorado, y que bien pudieran corresponder a las zonas en las que se excavaron las catas 2 y 8, que presentaban esas características.

En la Cata 4 se localizó igualmente un pavimento anterior al que presentaba actualmente la calzada en ese punto. Se trata de un suelo formado a base de piedras en general de tamaño mediano y grande, que presentan la superficie muy alisada, algunas con signos evidentes de erosión (por el paso continuado); en general no son losas propiamente dichas sino más bien piedras muy gruesas, incluso de forma piramidal aunque muy imperfecta, idóneas para "hincarse" en el lecho preparado al efecto, conformando así un tipo de suelo muy adecuado a la función

correspondiente a la calzada y que parece ser similar al descrito por M. Mariné referido a la calzada madrileña de la Fuenfría (Mariné, M., 1988).

Después de analizar todos los datos expuestos anteriormente, resulta complicado establecer siquiera una aproximación acerca de la cronología de la calzada a partir del estudio de la estructura arquitectónica que presenta actualmente, dificultad que es común a todos los trabajos realizados hasta el momento en este tipo de obras, incluso en aquéllas en que su carácter romano parece confirmado por el hallazgo vinculado a ellas de miliarios (como por ejemplo, el caso de la calzada de la Fuenfría, en Cercedilla, excavada por M. Mariné). Ello es debido, fundamentalmente, a que el proceso constructivo de una obra de ingeniería del tipo de una calzada responde a esquemas lógicos que con toda probabilidad se han repetido sin apenas cambios a lo largo de los siglos; su forma constructiva ha estado seguramente, más sujeta a los condicionamientos del accidentado terreno por el que discurre y su adaptación a ellos que a las particularidades estéticas de cada época, aprovechando los materiales que ofrecía el entorno, hecho que sin duda ha sucedido así al menos hasta el siglo pasado, en que los adelantos técnicos permitían su traslado desde sitios lejanos.

Dicho esto, hay que señalar como datos más relevantes, la localización de una zona de la calzada en que se observa con claridad la presencia de una estructura constructiva basada en la superposición de capas (Cata 2) y de otra en la que se ha encontrado un pavimento anterior al actualmente existente que presenta características ciertamente antiguas (Cata 4). Los textos clásicos aluden como un elemento característico de las calzadas romanas la forma constructiva basada en la superposición de cuatro capas (*statumen*, *rudus*, *nucleus* y *summa crusta*) y también un corte realizado en la Vía Apia revela cómo toda ella está cubierta con losas pseudotroncopiramidales (Mariné M., 1988). Los hallazgos señalados en la calzada del Puerto del Pico permiten apuntar, al menos, prudentes paralelismos constructivos con obras propiamente romanas, como la mencionada en Italia y la de la calzada de la Fuenfría en Cercedilla (Madrid), aunque en esta última el enlosado actual que presenta no se asocia con seguridad a la época romana (Mariné, 1988).

Análisis de los materiales encontrados en los sondeos realizados en la calzada

Los materiales hallados se reducen a dos tipos, de hierro y de cerámica y ambos tienen como característica común su escasa o nula apor-

tación cronológica en sí mismos, ya que responden a modelos atemporales.

El análisis por catas ofrece el siguiente resultado:

Las Catas 1, 7 y 8 resultaron completamente estériles en lo que se refieren al hallazgo de algún tipo de material.

Las Catas 3 y 5 depararon el hallazgo de escasos objetos de hierro y 1 trocito de teja, que no se consideran relevantes debido a su aparición muy cerca de la superficie, por lo que bien podrían haberse filtrado entre las piedras y la tierra del pavimento.

Las Catas 2, 4 y 6 fueron las más productivas en lo que a hallazgos materiales se refiere; la Cata 2 es concretamente la única en la que se han encontrado los dos tipos de restos, de hierro y cerámicos.

Los objetos de hierro encontrados corresponden en su mayoría a fragmentos o piezas completas de herraduras de diversos tamaños y a clavos de herradura. Se trata, evidentemente, de elementos relacionados con el tránsito por la calzada de animales.

Los clavos son, en su mayoría, del tipo de los llamados "clavos de Cristo", es decir, con el cuerpo de sección poligonal y la cabeza plana, sin ruptura entre uno y otra. Presentan características muy similares a las de los encontrados en la calzada de la Fuenfría, en Cercedilla. Y como señala la directora de aquella excavación, *"...Este tipo de clavos son los usados para las herraduras (...) en todos los tiempos, y sin una evolución en la forma definida por otra influencia que no sea el cambio en la materia, por lo que es imposible averiguar su fecha. Lo mismo ocurre con las herraduras: son objetos totalmente funcionales, sin elementos decorativos susceptibles de modas, sino que, una vez lograda la forma más adecuada perviven con ella mientras perdure su función."* (Mariné, M., 1988). Para las herraduras de la Fuenfría la única cronología que se ofrece es la de su adscripción a cualquier momento posterior al siglo XV, la cual se puede también apuntar para las localizadas en la Calzada del Puerto del Pico.

Respecto a los restos de cerámica hallados, se reducen a 4 fragmentos, todos ellos sin un rasgo claro que permita establecer su cronología. Uno de ellos es un asa de cerámica común sin ninguna particularidad que aluda a algún momento histórico concreto; el lugar de su hallazgo, sobre las piedras que actuaban de soporte de la parte externa de la atarjea, nos remite, en cualquier caso, a una cronología bastante reciente, por cuanto ha quedado de manifiesto a través de la excava-

ción, que su construcción fue posterior a la propia de la calzada. Otros dos fragmentos de cerámica corresponden a una vasija con vedrío melado en interior y exterior; lo curioso de estos fragmentos es que resulta evidente que pertenecen ambos a la misma vasija y sin embargo fueron localizados en niveles diferentes con una distancia de 1,05 m entre ambos (*niveles III y IV*). La explicación que parece más prudente sobre este hecho es la de que el fragmento encontrado a inferior nivel no estaba originariamente allí sino que pudo caer en el transcurso de la excavación del gran montón de tierra ya extraída y que estaba muy próxima al borde de la cata. Por sus características se les puede atribuir una cronología a partir del siglo XVII. El último fragmento a que nos vamos a referir fue localizado en el nivel IV, a 0,80 m de profundidad. Se trata de un pequeño borde de cerámica vidriada de color blanco en interior y labio exterior del borde, con un vedrío nacarado que le confiere un aspecto ciertamente antiguo pero que no parece pueda situarse más atrás de la época medieval.

El hallazgo de materiales dentro de un yacimiento arqueológico sirve indiscutiblemente, en el caso de hallarse en un contexto estratigráfico no alterado, como elemento clave para la datación. Las leyes de la estratigrafía señalan que los niveles inferiores son siempre los más antiguos y que dentro de cada uno de ellos, el elemento más moderno es el que los fecha. Esto se cumple, evidentemente, para cualquier tipo de yacimiento, no obstante, en el caso concreto de una calzada, ésta posee algunas particularidades que es necesario poner de manifiesto: en primer lugar, una calzada es un yacimiento de deposición definitiva, en el sentido de que la deposición de los niveles estratigráficos no se ha producido como consecuencia del paso del tiempo y las sucesivas ocupaciones del lugar, sino que es el producto de una obra constructiva que se inició, desarrolló y concluyó durante un período limitado; esto supone que todos los elementos materiales allí encontrados fueron depositados en el mismo momento histórico, sea cual sea el nivel en el que hallan sido localizados. A este hecho sólo hay que objetarle una cuestión, la que se refiere a las posibles reconstrucciones realizadas en la vía, que debieron ser frecuentes a lo largo de tantos siglos de uso, muy difíciles de identificar en el caso de que se hubieran limitado a sustituir los niveles superficiales y que, sin duda, podrían introducir elementos materiales de épocas más recientes, con lo cual, habría que tener en cuenta los elementos más antiguos y los más modernos a la hora de datar la estructura de la vía.

En lo que se refiere a la Calzada del Puerto del Pico, teniendo en cuenta todo lo dicho anteriormente, hay que señalar que, los elementos

materiales hallados a partir de la excavación de las catas, deben su presencia en cualquiera de los niveles de la calzada, a la pérdida normal que se puede producir durante los trabajos de construcción de la misma, como lo demuestran el hecho de que la gran mayoría de ellos correspondan a piezas utilizadas por animales (herraduras y clavos de herradura), que serían, sin duda, utilizados en este tipo de trabajos hasta hace menos de un siglo, así como de los ganados que realizaran la trahumancia durante el tiempo que duraran dichos trabajos. Los restos de cerámica, mucho más exiguos, encontrados en una sola de las catas excavadas, pudieran proceder de la rotura de los cántaros o vasijas utilizados por los constructores de la obra, hecho que, lógicamente, no se produce con frecuencia, de ahí su presencia tan escasa.

También se podría explicar la presencia de materiales en los diversos niveles de la calzada por el hecho de que éstos estuvieran contenidos en la tierra utilizada para su construcción, que muy probablemente sería la existente en la zona más próxima a la ocupada propiamente de la calzada, con lo cual, los elementos encontrados, en caso de poder serlo, datarían la calzada de tal forma que ésta siempre sería posterior a ellos.

En cualquiera de las dos hipótesis, que incluso pueden ser compatibles, lo cierto es que no se ha podido establecer ninguna datación clara a partir de los elementos encontrados, aunque en general podemos lanzar una aproximación que se sitúa a partir del siglo XV.

El Portazgo

La excavación en El Portazgo ha puesto de manifiesto la existencia de una sola fase de ocupación en el edificio, como lo demuestra la presencia de un único pavimento formado a base de gruesas losas de granito trabadas con barro rojizo, que apareció bajo medio metro de escombros procedentes del derrumbe de las paredes laterales y la techumbre. Es posible que las losas estuvieran recubiertas de una capa de ladrillos macizos conformando éstos el pavimento visible, ya que se encontró una cantidad considerable de ellos entre los escombros.

Se localizaron dos piezas que sirven generalmente como elementos indudables de datación absoluta en cualquier excavación arqueológica. Se trata de dos monedas; una de ellas corresponde a una moneda resellada tres veces, cuya única fecha legible es 1652 (corresponde al período de continuas devaluaciones y bancarrotas que vivió España

durante la segunda mitad del siglo XVII- reinado de Felipe II). Sin embargo, esta moneda en concreto, carece de valor de datación debido a que apareció en un nivel estratigráfico alterado, el perteneciente a los escombros que se encontraban sobre el pavimento. La otra moneda, por valor de cinco céntimos y fechada en 1870 fecha sin ninguna duda el pavimento de losas encontrado, ya que fue localizada justamente debajo de él.

Respecto al resto de los materiales, hay que señalar que la gran mayoría de los clavos de vigas encontrados lo fueron en el nivel inicial de escombros, por lo que seguramente debían pertenecer a los maderos que sustentaban la techumbre del edificio, de los cuales también se localizaron algunos restos. En cuanto a los fragmentos de cerámica recogidos, ninguno de ellos presenta características que definan claramente su cronología, pero ciertamente todo parece apuntar a piezas posteriores al siglo XVIII. Un dato relevante que ha aportado el estudio de las cerámicas es el hecho de que no se observan diferencias entre el tipo de cerámicas encontradas en el nivel inicial de escombros y las que se recogieron en los niveles III y IV, debajo del pavimento, incluso hay dos fragmentos de la misma pieza, que pertenecen a los niveles I y III respectivamente.

En definitiva, hay que concluir que los resultados obtenidos tras la excavación de una cata realizada en El Portazgo, permiten afirmar que, al menos, el pavimento pertenece a un momento histórico no más atrás del siglo XIX, como lo demuestran los materiales recogidos (moneda de 1870 y cerámicas modernas). Podría aducirse que la presencia de tales elementos se debe a alguna remoción del pavimento o a los trabajos de construcción de la atarjea, que hubieran provocado la intrusión de los mismos en niveles correspondientes a una época más antigua. Sin embargo, la observación cuidadosa de la excavación arqueológica realizada no revela alteración estratigráfica alguna que pudiera corroborar esa hipótesis.

8. CONCLUSIÓN

La tradición historiográfica y popular viene atribuyendo a la Calzada del Puerto del Pico un indudable origen romano, a pesar de que no aparece mencionada en ninguna fuente itineraria clásica, ni se ha localizado ningún hallazgo epigráfico romano (miliario) relacionado con ella.

La realización de trabajos arqueológicos basados en la excavación de 9 catas-sondeo en puntos diversos de la vía, pretendía anali-

zar la estructura arquitectónica de ésta, y obtener algún dato significativo que aclarara las controversias acerca de su origen histórico romano. Sin embargo, los resultados obtenidos, al menos en lo que se refiere al segundo objetivo propuesto, difícilmente se pueden considerar determinantes.

Ciertamente, la excavación arqueológica demuestra que la forma constructiva de la calzada responde a la adaptación necesaria que supone edificar un camino atravesando una zona tan abrupta como la que recorre el Puerto del Pico. En algunos casos se observa que se ha realizado un cajado del terreno y en otros se limitaron a nivelar el ya existente (construyendo explanaciones sobre laderas) mediante fórmulas diversas, utilizando en todos los casos los materiales propios del lugar. Es indiscutible que, al tratarse de una ruta pecuaria activa, que ha funcionado como tal durante muchos siglos, ha debido estar sujeta a numerosas restauraciones, sobre todo en las pavimentaciones, como lo demuestra la gran diversidad de éstos existente, previas al inicio de los actuales trabajos de restauración.

Resulta difícil determinar sin embargo, con los datos arqueológicos en la mano, si se conserva en algún punto su entramado originario, debido precisamente al papel jugado por las restauraciones, ya que, muy posiblemente, la forma de reparar la calzada haya supuesto la eliminación de la estructura existente y la construcción de otra nueva directamente sobre la roca madre.

En ese sentido no resulta fácil admitir la teoría de que el actual entramado constructivo que configura la calzada sea propiamente romano, ya que no se ha localizado ningún elemento material que permita identificarla como tal; sería más conveniente hablar, como señaló M. Zarzalejos en el anterior trabajo arqueológico sobre la calzada (1989), de un posible "*trazado de origen romano*" que de una "*calzada romana*". Así lo avalarían sus características físicas externas: trazado rectilíneo, que afronta el ascenso al puerto a través de fortísimas pendientes y tiene establecido un complejo sistema de canalización de las aguas de lluvia a través de atarjeas, canaletas, pontones, etc. Los sondeos arqueológicos realizados permiten por su parte, hablar de la existencia de ciertos *paralelismos constructivos* entre la Calzada del Puerto del Pico y otras de indiscutible carácter romano. Se refieren fundamentalmente al hallazgo, en algunos puntos de la calzada, de una estructura basada en la superposición de capas y de un tipo de pavimento formado por losas pseudopiramidales, siendo éstas características, de entre todo el entramado constructivo descubierto, las

que presentan mayores indicios de reminiscencias clásicas, aún teniendo en cuenta que estas características, por su marcada funcionalidad, se encuentran también en vías construidas en épocas muy posteriores.

En lo que respecta a la intervención arqueológica realizada en El Portazgo, los resultados obtenidos apuntan hacia una cronología relativamente reciente de los restos del mismo, determinada por el hallazgo de una moneda de 1870 bajo el pavimento de losas; la posibilidad –posible, pero poco probable– de que su localización se deba a una reparación del pavimento en esa época, el hallazgo, en el recinto, aunque descontextualizado, de una moneda del siglo XVII, y la confirmación por las fuentes de que la calzada ha sido utilizada como vía pecuaria desde la Edad Media (lo que presupone la necesidad de crear un puesto de peaje) hacen que resulte conveniente plantear la realización de otra/s catas en el interior del recinto que permitan dilucidar con claridad esa cuestión.

9. BIBLIOGRAFÍA

ARBAÍZAR GONZÁLEZ, S. *Estudio histórico de la Calzada del Puerto del Pico*. Trabajo realizado para la Asociación española de la carretera. Madrid, marzo, 1995.

ARENILLAS, M. *Una vía romana a través del sistema central español. La prolongación septentrional de la Calzada del Puerto del Pico*. Revista de Obras Públicas. Nº 3123. Julio, 1975.

ARIAS, G. *Una visión global de la red viaria de la Hispania romana*. Revista de Obras Públicas. Nº 25, 1993.

ARIAS, G. *Catálogo de las vías romanas de Hispania y Mapa Índice*. El miliario extravagante. Mayo 1997.

CASTEJÓN, R. *Memoria histórica del proyecto de restauración de la Calzada romana del Puerto del Pico a su paso por Cuevas del Valle*. Junta de Castilla y León, 1987.

CAVERO, R. *La Calzada del Puerto del Pico: testigo de la historia*. Cuadernos de Cauce 2000, 1985.

FERRÁNDIZ MARTÍN, Fco. y MARTÍNEZ CABAÑAS, J.L. *La Calzada del Puerto del Pico: problemática de su trazado en la provincia de Ávila*. Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana. Tarazona. Institución Fernando el Católico. Zaragoza, 1990.

GASCÓN, J. *Proyecto de actuación sobre la vía romana L-51 entre El Pico y Cuevas del Valle en Ávila*. Memoria realizada para la asociación española de la carretera. 1997.

MARINÉ, M. *Fuentes y no fuentes de las vías romanas. Ejemplo de la Fuenfría (Madrid) y Puerto del Pico (Ávila)*. Simposio sobre la red viaria en la Hispania romana. Tarazona. Institución Fernando el Católico. Zaragoza, 1990.

MARINÉ, M. *Excavación en la Calzada romana del Puerto de la Fuenfría (Cercedilla, Madrid)*. N.A.H. Nº 30. 1988. Madrid. Ministerio de Cultura

SOBA, R. M. y PINEDO, J. *Calzada romana de El Pico. Entre mesetas*. Revista MOPU. Mayo, 1987.

ZARZALEJOS, M. *Informe sobre la intervención de la Calzada del Puerto del Pico*. Junta de Castilla y León. Enero, 1989.

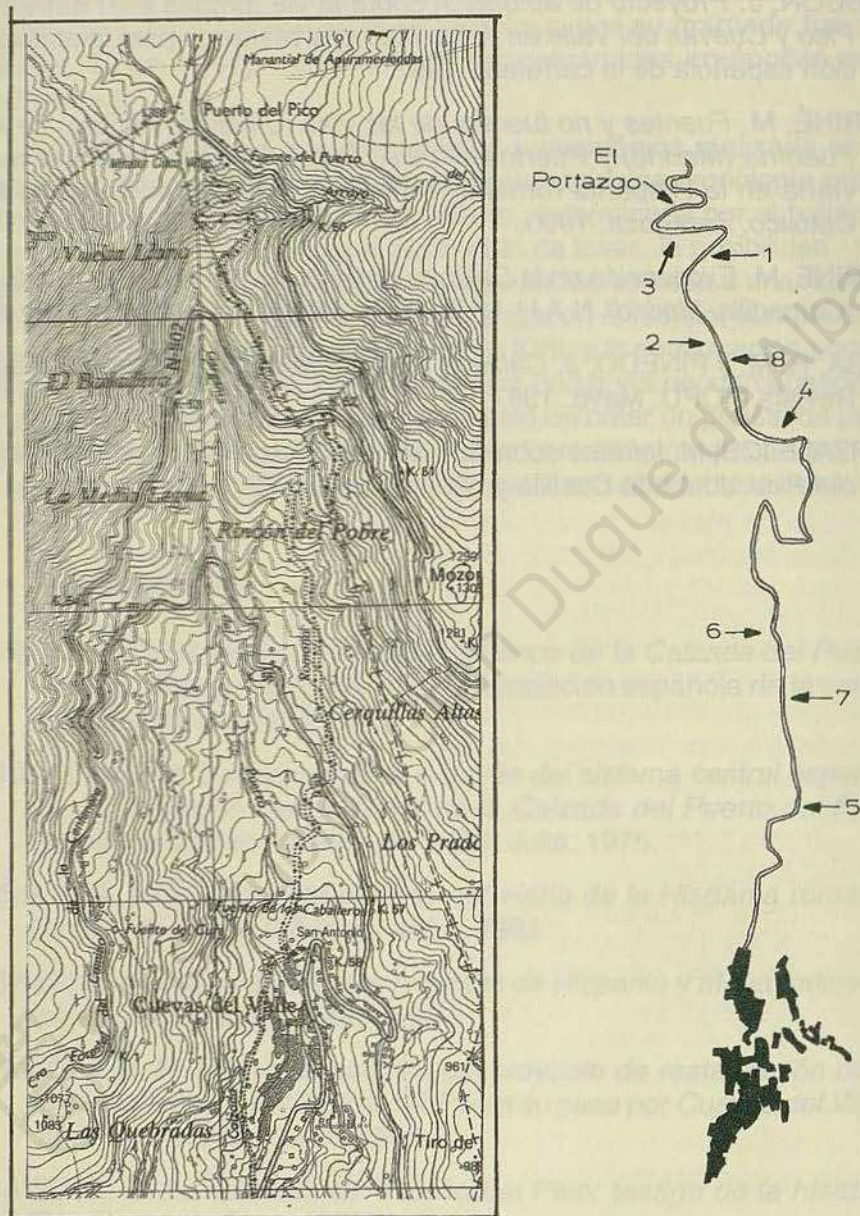


Fig. 1.—La Calzada del Puerto del Pico en la hoja del M.T.N. (E.-1:25.000. "Arenas de San Pedro"). Situación de las catas arqueológicas realizadas en la calzada.

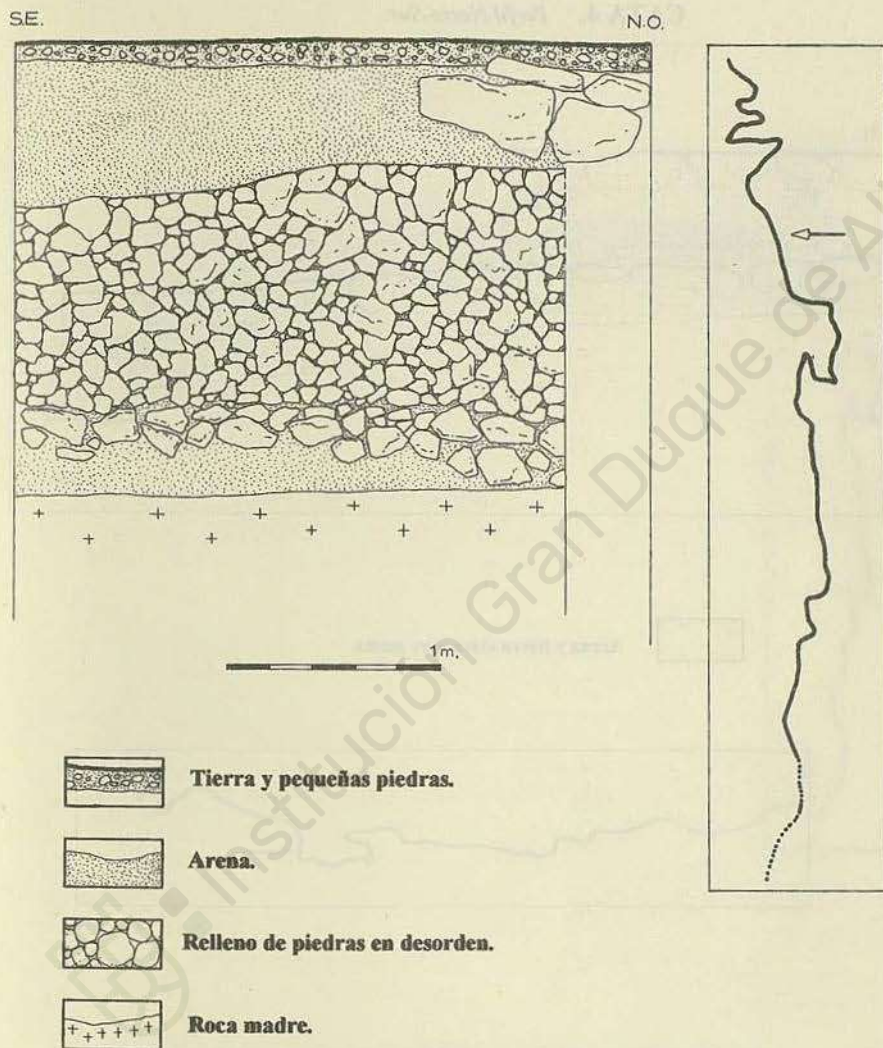
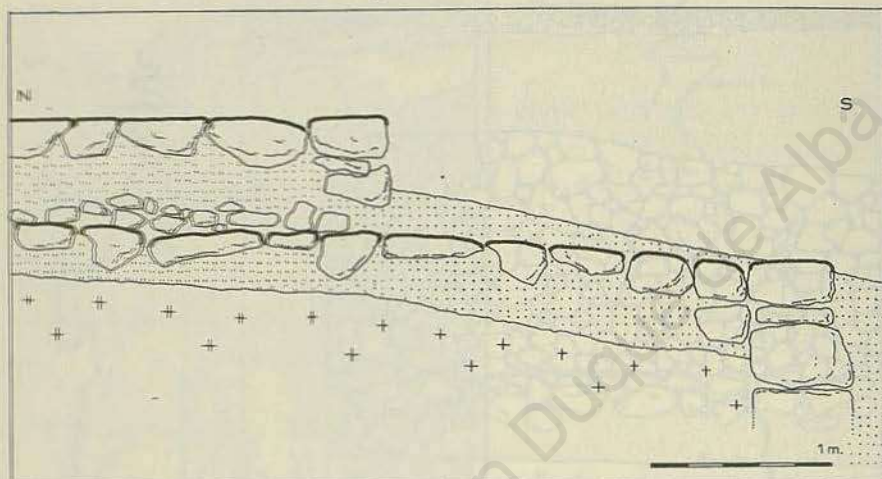


Fig. 2.—Calzada del Puerto del Pico. Cata 2. Perfil Sur-Este/Nor-Oeste.

CATA 4. Perfil Norte-Sur.



Arena y tierra clara muy suelta.

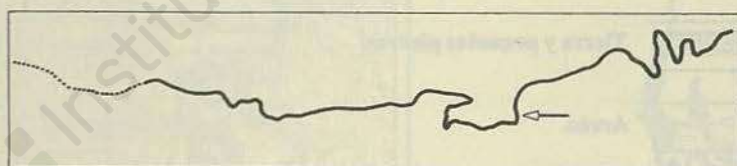


Fig. 3.—Calzada del Puerto del Pico. Cata 4. Perfil Norte/Sur.

CATA 5. Perfil Oeste-Este.

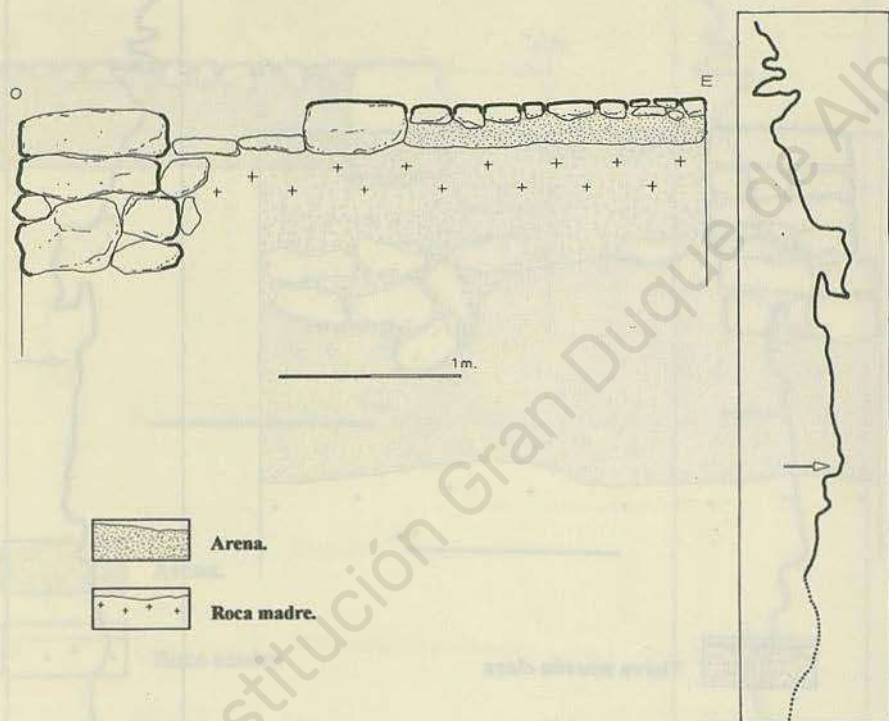


Fig. 4.—Calzada del Puerto del Pico. Cata 5. Perfil Oeste-Este.

CATA 6. Perfil Oeste-Este.

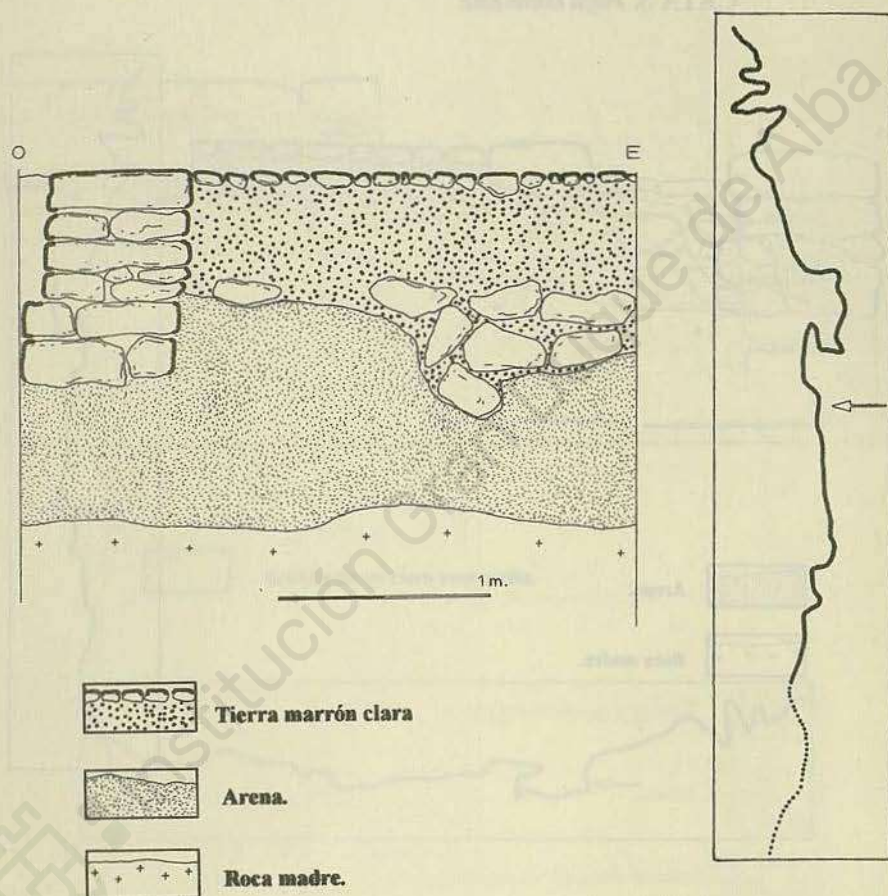


Fig. 5.—Calzada del Puerto del Pico. Cata 6. Perfil Oeste-Este.

CATA 7. Perfil Sur/Oeste-Nor/Este.

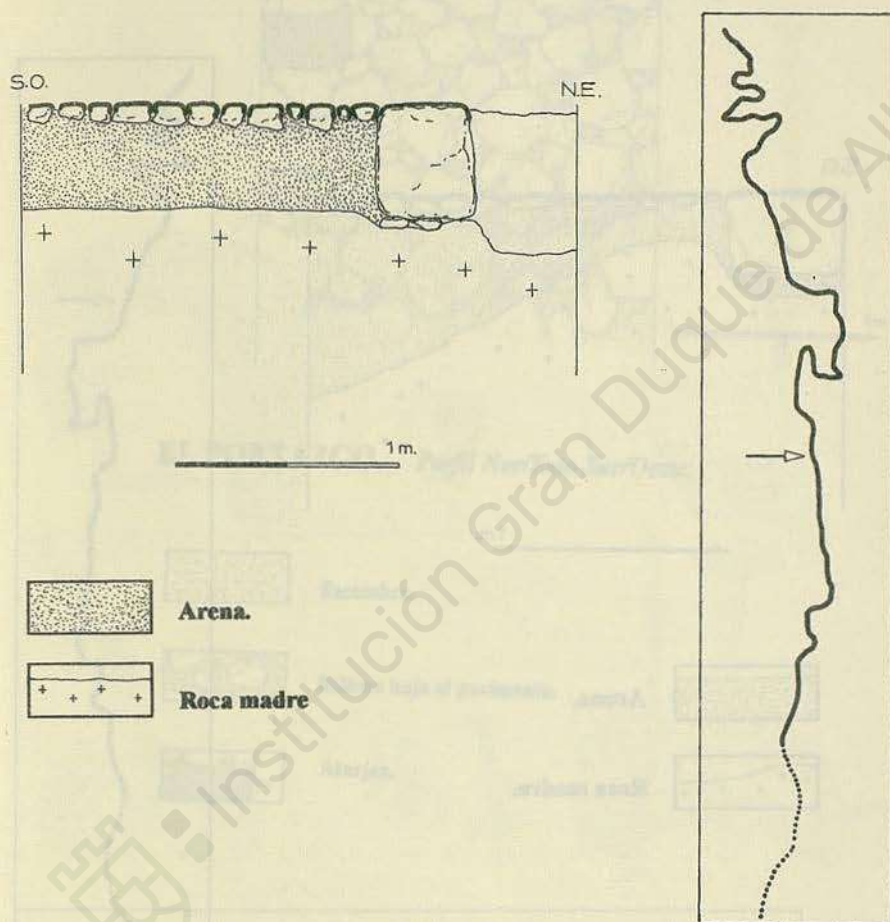


Fig. 6.—Calzada del Puerto del Pico.Cata 7. Perfil Sur/Oeste-Nor/Este.

CATA 8. Perfil Sur/Oeste-Nor/Este.

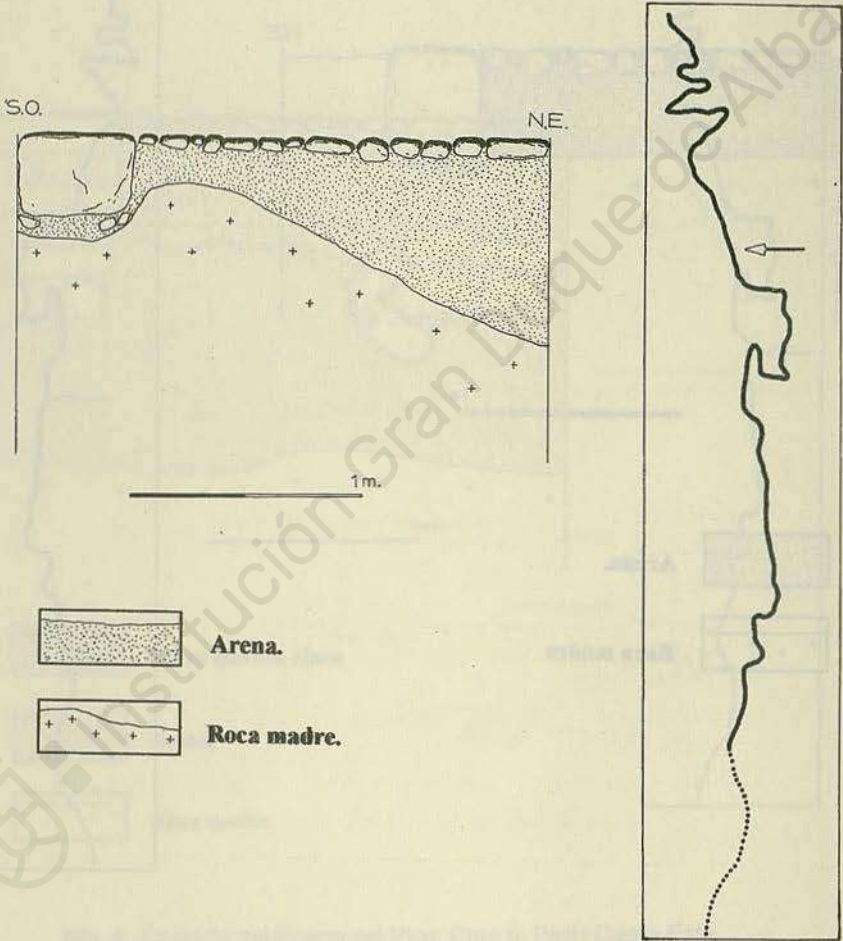
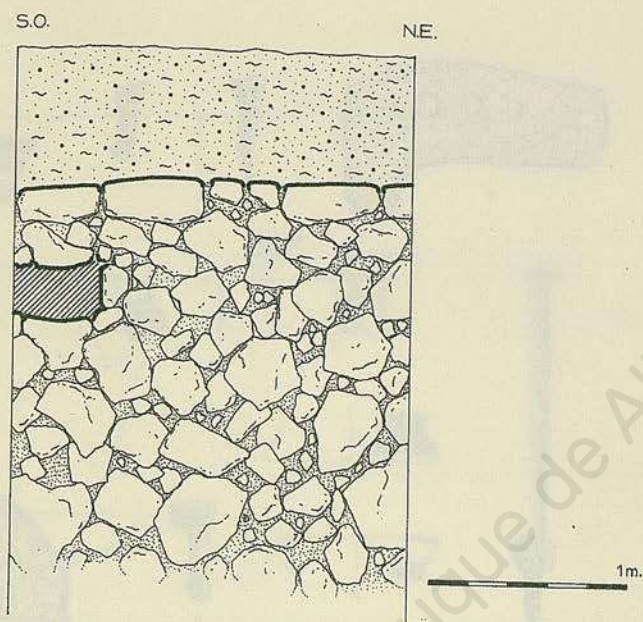


Fig. 7.—Calzada del Puerto del Pico. Cata 8. Perfil Sur/Oeste-Nor/Este



EL PORTAZGO. *Perfil Nor/Este-Sur/Oeste.*

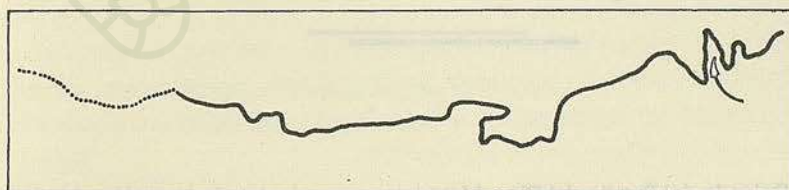


Fig. 8.—Calzada del Puerto del Pico. El Portazgo.

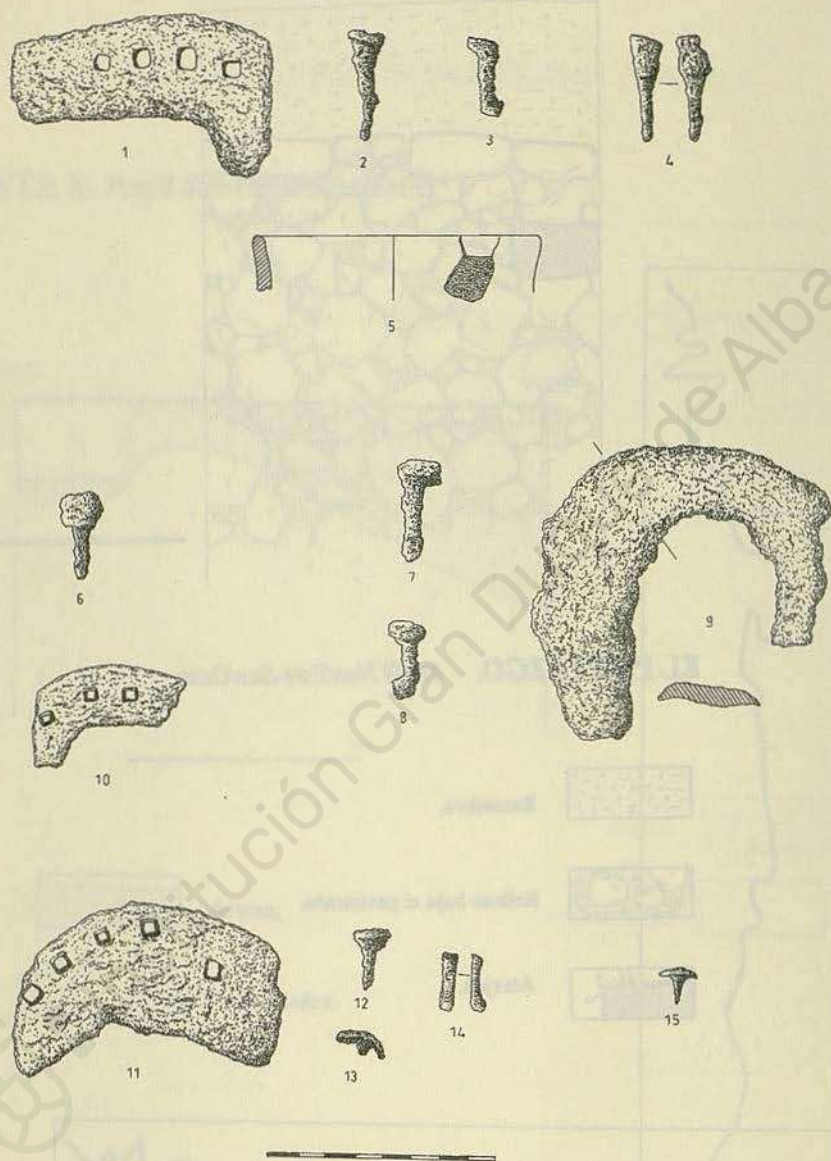


Fig. 9.—Calzada del Puerto del Pico. Materiales procedentes de las catas abiertas en la calzada propiamente dicha. Cata 2: 1 a 5. Cata 3: 6. Cata 4: 7 a 9. Cata 5: 10. Cata 6: 11 a 14. Cata 7: 15.

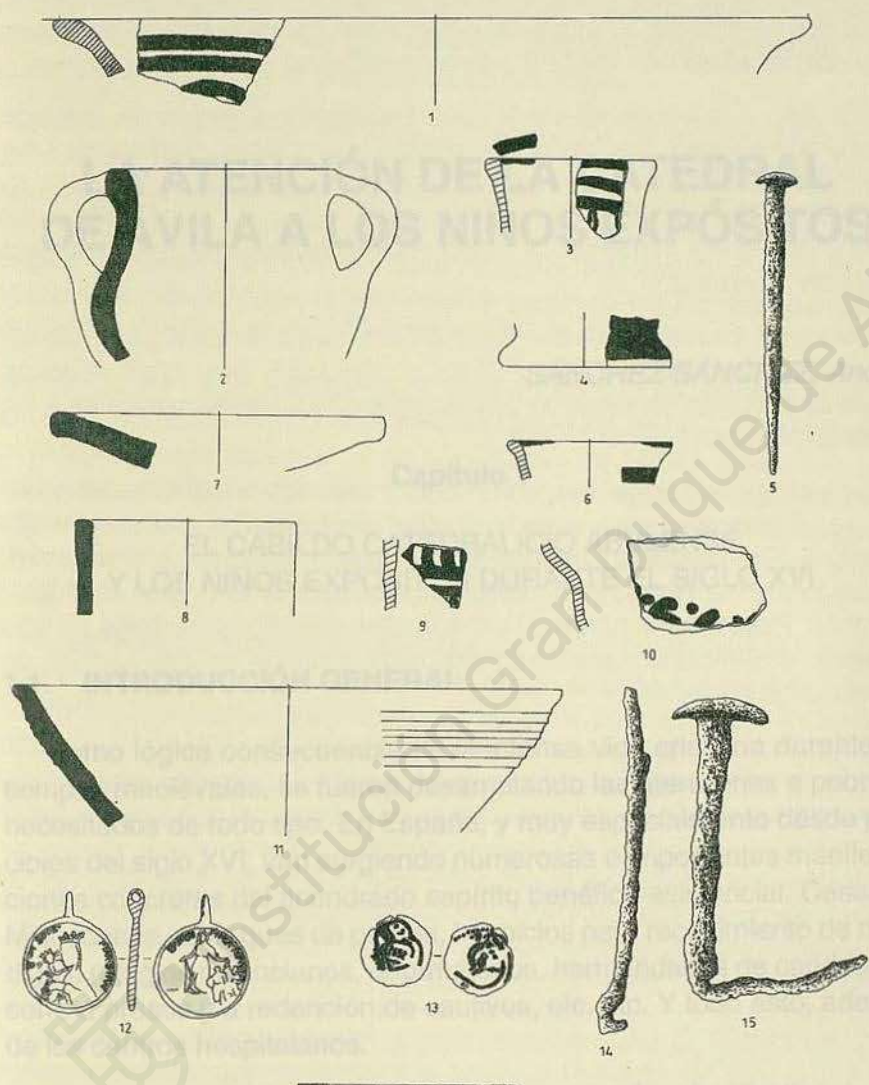


Fig. 10.—Calzada del Puerto del Pico. Materiales procedentes de El Portazgo.