

Índice

Prólogo por Javier Selva	9
Los Picos de Europa	11
La configuración de un paisaje singular	12
La conformación geológica	13
La disposición de la cubierta vegetal	14
La diversidad faunística en un espacio altitudinal	16
La interacción del hombre	17
Guía práctica	18
Cómo llegar a los Picos de Europa	18
Cómo conseguir información de la zona	19
Clima e información meteorológica	20
La Gran Vuelta	21
Recorrido	21
Señalización	22
El GPS	22
En qué momento	22
Equipo	23
Alojamientos	23
Cartografía	24
Mapa general de la Gran Vuelta	26
ETAPAS	
1. Potes – Lon	27
2. Lon – Espinama	35
3. Espinama – Puerto de Pandetrave	43
4. Puerto de Pandetrave – Posada de Valdeón	50
5. Posada de Valdeón – Vegabaño	57
6. Vegabaño – Amieva	65
7. Amieva – Puente Dobra	73
8. Puente Dobra – Cangas de Onís	82
9. Cangas de Onís – Demúes	92
10. Demúes – Canales de Cabrales	103
11. Canales de Cabrales – Arenas de Cabrales	112
12. Arenas de Cabrales – Jito de Escarandi	123
13. Jito de Escarandi – Cabañes	135
14. Cabañes – Potes	144

Qué visitar	152
Qué comer	154
Qué comprar	156
Teléfonos de interés	158
Glosario	159
Bibliografía	161

Prólogo

Cuando en 1787, un año después de los primeros ascensionistas, Bénédicte de Saussure coronó el Mont Blanc, inauguró, quizás sin saberlo, una nueva era. Saussure fue un claro hijo de su tiempo. Corrían los años del romanticismo en los que los intelectuales se fundían con los aventureros y las personalidades inquietas lo eran en la cabeza y en el corazón. Eran tiempos en los que el descubrimiento de la naturaleza, de las montañas estaba siempre protagonizado por intrépidos personajes ilustrados e inquietos, sensibles con lo desconocido. En nuestro país, que tiene por costumbre vivir las grandes revoluciones con retraso, las montañas eran moradas de oscuras leyendas y seres primitivos. Con mayor motivo los Picos de Europa, aislados y remotos, boreales y abruptos, representaban mejor que ninguna otra de nuestras montañas la imagen lejana e ingrata que durante siglos imaginaron los hombres. Sólo algunas excepciones individuales y casi heroicas lograron adentrarse en las alturas, ascender a sus cumbres y traer con sus crónicas los comienzos de ese nuevo tiempo, que ya fuera de nuestras fronteras, permitía devolver al hombre una mirada estética y elevada de las montañas.

Aquí tendríamos que esperar a los aires regeneracionistas que casi un siglo más tarde nos traerían de la mano de la Institución Libre de Enseñanza esa visión «moderna» de las montañas y de la naturaleza en general. En los Picos de Europa, años antes, algunos personajes singulares como Casiano de Prado o el Conde de Saint-Saud sentaron las bases que posteriormente encontrarían en Pedro Pidal, Marqués de Villaviciosa, el más característico representante de esa doble dimensión: por un lado, el montañero intrépido que realizó la primera ascensión al Naranjo de Bulnes y, por otra, una honda preocupación por la problemática medioambiental. A él le debemos el primer Parque Nacional de nuestro país: la Montaña de Covadonga.

Los montañeros españoles, que gozamos de la naturaleza desde un punto de vista «ilustrado», siempre hemos mirado con envidia y admiración a nuestros vecinos, más o menos próximos, que han sabido crear una tradición cultural en-

torno a sus montañas. Literatura, cine, pintura, fotografía, forman parte de los Alpes o de las montañas de Norteamérica de una forma indisoluble y crean ese universo mágico que aleja la práctica del montañismo de cualquier otro deporte. Una manera de mirar las montañas hacia dentro.

Siguiendo esta tradición se fueron creando grandes recorridos fruto de la unión de diferentes rutas y de la curiosidad y el empeño de generaciones de montañeros. Éstos entendieron que, por ejemplo, en el Mont Blanc o en el Cervino, más allá de la cumbre, había todo un mundo por descubrir en las laderas y los valles que los circundan.

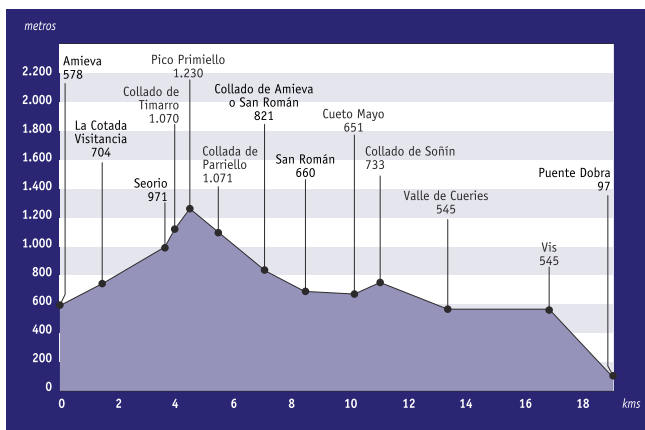
En España no contábamos con grandes recorridos circulares con la tradición de los circuitos alpinos. Quizás una visión excesivamente deportiva y algo primitiva de nuestras montañas nos impedía apreciar esos matices que sólo se pueden encontrar en un montañismo más sereno y reflexivo.

La Gran Vuelta a los Picos de Europa marca un momento de madurez en el montañismo de nuestro país. Este recorrido de circunvalación por los tres macizos de nuestros Picos surge del empeño y la constancia de sus autores, Loli y Luis Aurelio, que con su visión europeísta de la montaña han sido los catalizadores de todos los entusiasmos y esfuerzos de los montañeros de Cangas de Onís. Nadie mejor que ellos, herederos del espíritu cosmopolita y filantrópico de Pedro Pidal, para escribir esta guía y hacernos sentir en cada etapa del recorrido sensaciones relacionadas con esa montaña amplia, cálida y cultural de las mejores tradiciones alpinas. Que nadie piense que por tratarse de un recorrido que evita las grandes cimas del macizo estamos ante una guía dirigida únicamente a principiantes o personas con poca preparación física. Más bien al contrario, estamos ante una actividad que tomada en su conjunto nos puede ofrecer numerosos días de plena montaña. Además, siempre podemos seleccionar algunas de sus etapas dependiendo de nuestra capacidad y apetencia. Pero sólo si somos capaces de entender que el paisaje y el terreno que tenemos bajo nuestros pies están llenos de historia, de gastronomía, de leyendas, de épicas conquistas y muchas gotas de sudor de mineros y arrieros entenderemos el sentido profundo con que los autores han querido obsequiarnos en esta guía.

JAVIER SELVA

Etapa 7

Amieva - Puente Dobra



Etapa bastante sencilla, casi toda por buenos caminos. Sólo puede existir una mínima complicación en la ascensión al pico Primiiello. El camino, aunque histórico, cuenta con pocos alicientes, ya que la mayoría del recorrido va por pistas recientes. Paisajísticamente es sorprendente por las vistas del Macizo Occidental y de la garganta del río Dobra.

Distancia aproximada: 19 km.

Tiempo aproximado: 5 h 30 min.

Desnivel de subida: 570 m.

Desnivel de bajada: 1.113 m.

CARTOGRAFÍA ESPECÍFICA DE LA ETAPA

Miguel Ángel Adrados

*Picos de Europa. Mapa excursionista (Tres macizos), 1:75.000
o 1:80.000.*



Guillermo Mañana Vázquez

El plano que acompaña al libro *Por la senda del Arcediano*
1:25.000.

Editorial Alpina

Macizo Occidental, 1:40.000.

I.G.N.

Beleño nº 55, 1:50.000 / Sames nº 55-I, 1:25.000.

Servicio Cartográfico del Ejército

Beleño nº 15-5, 1:50.000.

DESCRIPCIÓN

Desde la plaza de la Iglesia de Amieva se pueden tomar dos direcciones para alcanzar la pista que nos llevará a la aldea de San Román. La más recomendable, por ser corta, consiste en tomar la calle que hay entre la propia iglesia parroquial y unos apartamentos denominados Félix Rodrí-



Llegando al collado de Amieva o San Román.

guez de la Fuente (antiguas escuelas), para después, por distintas callejuelas, ir remontando hacia la **parte alta del pueblo (km 0'6; altura 600 m; N 43° 14' 44,3" y WO 05° 04' 12,4")**. Desde aquí, por una pista hormigonada con mucha pendiente, nos situaremos en la **Cotada Visitancia (km 1,3; altura 704 m; N 43° 14' 41,7" y WO 05° 03' 48,7")**. Se trata de un cruce en el que convergen la pista que seguimos desde Amieva y la que viene desde el collado de Angón y la central eléctrica de Restañó, por la que habíamos llegado en la etapa anterior. También se puede remontar hasta la Cotada Visitancia por la pista que sube al lado del cementerio que, tras 1,8 km, nos deja en el mismo lugar. La pista discurre por el denominado Camino Real de Amieva, para unos, o Senda del Arcediano, para otros. Sin ánimo de entrar en ninguna polémica, lo que sí diremos es que se trata de una antigua ruta de comunicación de la Asturias oriental con Castilla y durante muchos años fue frecuentada por arrieros (Véase Mañana, G. *Por la senda del Arcediano* Cajastur, Oviedo, 1990 y Ballesteros, F. *Amieva y Ponga. Historia y caminos antiguos*. Nobel, Oviedo, 2000).

Continuamos por la pista hacia la izquierda, dirección oeste, hasta llegar a unas **cabañas situadas a la izquierda de la pista (km 1,9; altura 742 m; N 43° 15' 05,8" y WO 05° 04' 06,6")**, desde donde el collado de Amieva se avista ya muy próximo. Aquí abandonaremos la pista para tomar, en la margen derecha, un sendero no muy marcado que continuamente se pierde, para ir remontando



Collado de Soñín.

hacia el pico Primiello, situado hacia el norte. Tomaremos en un primer momento esta dirección, para después cambiar al este con la intención de remontar un primer colladito que hay entre la ladera principal del pico Primiello y un pequeño *porro* (Véase Glosario) (**km 2,3; altura 854 m; N 43° 15' 10,5" y WO 05° 04' 06,6"**). Seguimos de frente en dirección este por un sendero que se intuye hasta llegar a la pequeña pradería de Seorio, rodeada de unos arbustos muy característicos: majuelos o espinos albares. Aquí distinguiremos en una piedra una **talla de la Virgen de Covadonga (km 3,6; altura 971 m; N 43° 15' 04,6" y WO 05° 03' 46,8")**. Su cincelado fue realizado por Fernando del Dago, *Tito*, trabajador de la central eléctrica de Restañó y compañero nuestro de correrías por la montaña en sus primeros días.

Para ascender al pico Primiello seguiremos un poco más en dirección este, hasta un paso que se reconoce entre piedras y que sirve para salvar el farallón rocoso que tenemos a nuestra izquierda. Después continuamos por una franca ladera, en la que se encuentra de vez en cuando algún *jito* señalando el buen camino, hasta el **collado de Timarro (km 3,9; altura 1.079 m; N 43° 15' 12" y WO 05° 03' 42,8")**. Ahora seguimos por la izquierda (dirección oeste) ascendiendo, sin más problema, hasta llegar al punto geodésico que marca la cumbre del **pico Primiello (km 4,5; altura 1.230 m; N 43° 15' 25,6" y WO 05° 03' 51,5")**. Ésta es otra gran atalaya desde la que podremos gozar del majestuoso

espectáculo que nos proporciona la caída vertical de los contrafuertes occidentales del macizo del Cornión sobre la angosta garganta del Dobra y de una vista excepcional de la Peña Santa de Enol, la Cotalba, Torre de la Canal Vaquera, Torre de En Medio, Torre de la Horcada, la Torrezuela, las dos Garitas, el Camperón y un largo etc.

Retomamos nuestro camino hacia el suroeste en dirección a la **collada de Parriello (km 5,4; altura 1.070 m; N 43° 15' 30,7" y WO 05° 04' 16,9")**. Desde ella se aprecia muy bien el collado de Amieva al que debemos descender, primero, monte a través hasta llegar a unas praderías en las que hay una pared de piedras, y después, por un pequeño senderito al lado del muro de piedras que nos lleva hasta un cercado de palos y alambre de espino. Una vez superado este último obstáculo, llegamos al **collado de Amieva o San Román (km 7; altura 821 m; N 43° 15' 29,9" y WO 05° 05' 13,3")**.

De nuevo en la pista, tiramos a la derecha, es decir, en dirección oeste hacia la aldea de **San Román (km 8,4; altura 660 m; N 43° 15' 29,9" y WO 05° 05' 13,3")**, desde donde seguiremos por la carretera que va a Carbes y Prencendi. Después de pasar por debajo de la conducción hidroeléctrica de la central de Camporriondi y a la altura de una piedra muy característica, **Cueto Mayo (km 10,1; altura 651 m; N 43° 15' 44,7" y WO 05° 06' 02,7")**, abandonamos la carretera para seguir por una pista que sale a la derecha. Esta pista nos remontará hasta el collado de Soñín, con la vista de su característico pico, el **Castiello (km 11; altura 733 m; N 43° 15' 57,5" y WO 05° 06' 12,2")**. Continuamos, ahora, descendiendo hasta un cruce, Viga del Carro, donde tomamos la pista de la derecha, que nos llevará hasta el **valle de Cueries (km 13,4; altura 549 m; N 43° 16' 41,7" y WO 05° 07' 35,4")**. Hacemos nuestras las palabras que esgrimió Francisco Ballesteros para describir este valle: «Es éste uno de esos extraordinarios parajes recogidos y desconocidos que tanto abundan en los concejos de montaña [...] y cuya andadura por todos y cada uno de los rincones es verdaderamente deliciosa» (Francisco Ballesteros, o. cit. pp. 382 y 383). A la entrada del valle existe una portilla que dice «propiedad privada, uso exclusivo de propietarios». La prohibición es para los vehículos todoterreno, por lo que seguimos por la pista que, tras pasar por el collado de San Martín y las cabañas de Jondreyu y remontar un último collado, nos lleva al pueblo de **Vis (km 16,8; al-**



Cueto Mayo.

tura 549 m; N 32° 17' 46,2" y WO 05° 07' 35,4"). El llamado camino del Valle, por el que hemos arribado a Vis, nos muestra unas vistas impresionantes de la última parte de la garganta del Dobra, de la hoya de San Vicente, del monte Valdimiera y del río de la Vera, lugares por los que discurrirá la siguiente etapa.

En Vis tomaremos, desde lo que se puede considerar la plaza del pueblo, donde existe un hórreo en el centro, un camino que sale a la derecha y que era el trazado original del Camino Real. Descenderemos sin ninguna complicación hasta **Puente Dobra**, siendo el original, que todavía se conserva, de piedra y con una estructura arquitectónica muy parecida al Puente Romano de Cangas de Onís (**km 19; altura 97 m; N 43° 18' 29,6" y WO 05° 07' 44,9").**

ALOJAMIENTOS

Hotel Los Naranjos, en Coritos, a 2 kilómetros de Puente Dobra en dirección a Oseja de Sajambre. Tel: 985848026

Hotel La Salmonera, en Caño, a 2,5 kilómetros de Puente Dobra en dirección a Cangas de Onís. Tel: 985849213

A 6 kilómetros, toda la oferta hostelera de Cangas de Onís.

LAS COMUNICACIONES EN LOS PICOS DE EUROPA



Calzada romana de Caoru.

El primer camino de cuya existencia se tiene constancia histórica es el de Caoru. Se trata de una vía de comunicación que, partiendo de Arenas de Cabrales, ascendía a la majada de Tordín, y de allí descendía hacia Tielve, para adentrarse por el valle del Duje en dirección a la Liébana. Parece ser el trazado de una auténtica calzada romana que, para algunos, formaba parte de las infraestructuras bé-

licas que los romanos construyeron para poder vencer a los astures refugiados en el Mons Vindus (posible nombre latino de los Picos de Europa), durante las sangrientas campañas de los años 20 a. C. Otros se inclinan por considerarla una vía romana para la extracción de minerales de los Picos, sobre todo el preciado mercurio, que servía para amalgamar el oro de la minas de la *Asturica*, tanto transmontana como cismontana.

La segunda vía de comunicación de la que tenemos constancia histórica, que comunicaba Cangas de Onís con Castilla, es el Camino Real de Amieva, también conocido como Senda del Arcediano, que ya es citado en un testamento otorgado el 30 de noviembre de 973 por Fernando Bermúdez y su esposa, Elvira, a favor del monasterio de Sahagún y en el que se cita expresamente el sendero de la vía *saliamica* (sajambrina), que de Beza enlazaba con Panderruedas (Ballesteros, F. *Amieva y Ponga. Historia y caminos antiguos*. Nobel, Oviedo, 2000, p. 372).

Por este camino transportaban los aldeanos de *Saliame* (Sajambre), grandes artesanos de la inagotable madera de sus bosques, «sus trillos, carros, bieldos, ma-

nales para manejar el trigo y forcados y carretas sin ruedas», para llevarlos a vender al mercado de la entonces Corte de León (Sánchez Albornoz, C. *Una ciudad de la España cristiana hace mil años. Estampas de la vida de León*. Rialp, Madrid, 1984, p. 48).

En el siglo XVII, el Arcediano de Villaviciosa del cabildo de Oviedo, don Pedro Díaz de Oseja, realizó a costa de su patrimonio importantes obras de acondicionamiento, por lo que se convirtió en una de las principales vías de comunicación de los siglos XVII al XIX. Parece ser que por él se transportaban todo tipo de mercancías a lomos de caballería, pero fundamentalmente el almagre, que se explotaba en Labra, muy cerca de Corao (Cangas de Onís).

La Liébana, como dice García de Enterría, fue siempre un valle más conectado con Castilla que con Santander, de modo que el comercio se realizaba sobre todo por los puertos de San Glorio, Piedrasluengas y Pandetrave. La influencia castellana sobre la Liébana fue tan marcada que hasta el Concordato de 1953, el valle dependía de la diócesis de León. El aislamiento secular de la Liébana con la costa se superó en 1873 cuando se inauguró la actual carretera por el desfiladero de la Hermida. Ésta carretera fue construida por el Ramo de la Marina con la intención de abastecer sus astilleros de madera de los ricos bosques lebaniegos. Los trabajos comenzaron a principios de siglo XIX y su ejecución se prolongó a lo largo de casi todo el siglo (Véase García de Enterría, o. cit. p. 17 y ss.).

Aunque la comunicación entre la zona oriental de Asturias y Castilla se realizaba, como ya se dijo, por el Camino Real de Amieva o Senda del Arcediano, en 1846 se ordenó la redacción de un proyecto de carretera que uniese Arriondas con Sahagún. La memoria de dicho proyecto, redactada por Pedro Severo de Robles, se inclinaba por el puerto del Pontón y la cuenca del Sella como lugares más idóneos para la construcción de la proyectada carretera. La decisión de llevarla por el valle de Sajambre, en lugar del de Ponga, siempre estuvo puesta en entredicho por lo vecinos de éste, que culpaban a la influencia que habían ejercido tanto don Ignacio Díaz Caneja, a la sazón obispo de Oviedo, como su her-

mano Joaquín, ministro de Gracia y Justicia. Y, puesto que el proyecto de carretera habría de transcurrir por las riberas del Sella, habrían llegado incluso a cambiar el nombre del río. Los ponguetos sostienen que el actual río Ponga era el auténtico Sella, y quizás lleven razón si pensamos en el topónimo *Sellañu*, pueblo situado a la ribera del... Ponga.

El proyecto de Pedro Severo para la parte más angosta del desfiladero de los Beyos incluía la perforación del túnel de Regaldín, de 92 m y a 123 sobre el nivel del río, los pasos de los Forcados, también a unos 123 m del río, y Valdebarco, a 44 m, así como los puentes de Aguera y Vidosa (Véase Castañón, L. *Las comunicaciones entre Asturias y León*. Caja de Ahorros de Asturias, Oviedo, 1980, pp. 11 y 12).

Sea como fuere, la obra de la carretera de Asturias a Castilla se adjudicó y se comenzó así a construir una de las más importantes obras de ingeniería civil de la época. El conde de Saint-Saud diría del desfiladero y de su vía de comunicación: «la carretera del Sella es una de las más pintorescas, quizás aún de Europa». Pero quien mejor supo describir la impresionante carretera de los Beyos fue el gran compañero de Saint-Saud, Paul Labrouche, quien en un número del Boletín de Club Alpino de los Pirineos dijo: «El desfiladero del Sella es mucho más escarpado que los demás desfiladeros célebres. Pierre Lys et Saint-Georges en los Pirineos del Ande; El Fier, en Sabayo; y la Vía Mala en los Grisones; el Chiffa, en el Atlas; la Grieta de Kha-koneta, en el valle de Soul, y la calle del Infierno, en Lys, sólo pueden dar, en muy pequeño, la imagen de la entalladura fantástica en que los ingenieros de Castilla lograron hacer pasar una carretera» (Véase Labrouche, P. «Les Pics d'Europe. Notes vieilles et neuves». *Bulletin Pyrénéen*, noviembre-diciembre de 1905. Dicho párrafo fue inscrito en el puente la Huera por iniciativa de Pedro Pidal).