

# **Intervención arqueológica en el Camino Viejo a Segovia. La identificación de la calzada romana del Valle de la Fuenfría**

JESÚS RODRÍGUEZ MORALES

En 1910, Antonio Blázquez (Blázquez y Delgado-Aguilera, 1911, 2:143- 147) identificó el valle de la Fuenfría como el lugar de paso de la calzada romana descrita en la vía XXIV hispánica del Itinerario de Antonino, por la Sierra de Guadarrama.

En la Real Academia de la Historia se guarda una carpeta (Blázquez y Delgado-Aguilera, 1911) en la que, además de las fotos, una de las cuales se publicó en su artículo, Blázquez adjuntó un detallado mapa, escala 1:5.000, y hecho mediante levantamiento topográfico, de la cañada empedrada de la Fuenfría, que él identificó como la calzada romana. La romanidad del camino venía avalada para el investigador precisamente por el hallazgo de dos miliarios romanos en la zona de Las Dehesas, 700 metros al N del Puente de la Venta, uno del s. III, depositado hoy en el Museo Arqueológico Regional y otro del IV, en el Museo Arqueológico Nacional.

Pero el mismo Blázquez planteaba en su artículo (Blázquez y Delgado-Aguilera, 1911, 2:143-147) la no romanidad de los cuatro puentes existentes en la vía (el del Regajo, el de la Venta, el del Descalzo y el de Enmedio) que no corresponden en absoluto a la técnica romana y, sin embargo, están perfectamente imbricados con la calzada que pasa sobre ellos.

A pesar de ello hasta ahora se había considerado por la mayoría de los investigadores que la actual cañada empedrada, aunque reparada posiblemente en época borbónica, había aprovechado el trazado de la anterior calzada romana.

En el año 2000, después de un encuentro en el V Congreso de Caminería Hispánica de Valencia con Isaac Moreno y de la publicación por Javier Rivas (Rivas López, 2000: 35) de un artículo en el que se llamaba la atención sobre la posible antigüedad del Camino Viejo a Segovia, que va por el lado occidental del Valle de la Fuenfría, nos aventuramos a proponer (RODRÍGUEZ Morales, Moreno Gallo y Rivas López, 2004) que este camino, que llega hasta el Puerto de la Fuenfría siguiendo un trazado más lógico, soleado y con pendientes mucho más suaves de las de la cañada empedrada considerada tradicionalmente como romana, es el heredero y sigue aproximadamente el corredor de la antigua calzada romana del valle de la Fuenfría.

A partir de aquí comenzamos una investigación para tratar de averiguar cuál de los dos caminos, la Cañada empedrada o el Viejo a Segovia, correspondería al romano.

La cartografía antigua nos dio las primeras pistas: la comparación del mapa de la provincia de Segovia de Tomás López de 1773 (Lopez de Vargas Machuca, 1773) con un mapa actual demuestra que la zona del Alto Guadarrama está perfectamente representada y el camino de la Fuenfría sigue la misma curva, separándose hacia el O del arroyo de la Venta, que el Camino Viejo a Segovia (fig. 1).



Figura 1. Comparación del mapa de Tomás López (1773) con uno actual.

El Duque de Saint Simon (Duque de Saint Simon, 1858: XIX, 11:268) nos describe, en 1721, “un camino llano, pero estrecho, que va en zigzag, bastante bueno, con poca pendiente [...]. Se llega así a la cima, a fuerza de rodeos”. lo que no corresponde en absoluto con la Cañada empedrada. Sin embargo, en 1729 Esteban Silouhete (Mercadal, 1967: 3, 257) ya nos describe un camino “[...] que en otro tiempo era muy difícil, ha sido arreglado desde que el rey [Felipe V] le ha tomado gusto a este sitio [San Ildefonso]”.

En el año 2000 comenzamos una investigación bibliográfica y de archivo cuyos resultados ofrecieron certezas razonables sobre la fecha de construcción de la llamada corrientemente “calzada romana de la Fuenfría”. Exhumamos una cincuentena de documentos inéditos, procedentes del Archivo General de Simancas y el Archivo del Palacio Real, en los que está documentada la apertura de la cañada empedrada de la Fuenfría, a partir de 1723 y su completa reparación cincuenta años después, entre 1777 y 1779, para adquirir su aspecto actual. Esta reparación consistió, según se puede leer, por ejemplo, en una carta de Tomás Antón y Castaño, el contratista de la obra de la gran reforma, en la construcción de cunetas, desagüaderos, alcantarillas y muros laterales, de los que carecía la obra de Felipe V, lo que

hacia muy peligrosa la subida, y, sobre todo, la bajada por la vertiente meridional del Puerto (Archivo del Palacio Real, San Ildefonso, legajo 36, caja 13628, documento de 29 de diciembre de 1777).

Había que comprobar entonces qué otros caminos del valle podían ser la verdadera calzada romana. Exploramos con detenimiento el Camino Viejo a Segovia, que se puede seguir fácilmente hasta arriba del puerto. Discurre en gran parte a media ladera, dejando en el lado derecho un cordón lateral de piedra suelta, sacada secularmente del camino para hacerlo más cómodo, que corresponde bien a las referencias a que “se aderescen los malos pasos del camino del puerto de la fuenfría y se desempiedre” (Archivo General de Simancas, Libros de Cédulas 128, fol. 176, v. 12 de agosto de 1561) ya en el reinado de Felipe II.

Se conservan también restos de rodadas y entalles en roca, que demuestran que fue un camino carretero (fig. 2).

A 300 metros de que la cañada empedrada llegue al puerto, se cruza con ésta, quedando por debajo de ella, y la atraviesa, subiendo el último tramo entre ésta y la Carretera de República, para llegar al collado sobre un llamativo terraplén muy visible en el último tramo. (Rodríguez Morales, Moreno Gallo y Rivas López, 2004; Rivas López, 2005).



Figura 2. Entalles y rodadas sobre roca. Arriba: en la vía romana del Gran San Bernardo (foto Isaac Moreno) Abajo: en el Camino Viejo a Segovia.

Sus condiciones generales de construcción son mucho mejores que las de la Cañada Empedrada. El perfil longitudinal del Camino Viejo a Segovia es mucho mejor que el de aquella. El primero sube con una pendiente media en torno a un 10% y repechos puntuales del 12%. El segundo sube en un primer tramo –con un 4 ó 5% de inclinación–, pegado al Arroyo de la Venta, hasta que es imposible continuar junto a él, y entonces trepa, por la ladera oriental del valle, con una pendiente sostenida de un 20% durante casi un kilómetro en la última recta llamada El Reventón en la documentación antigua.

La exposición del Camino Viejo a Segovia, al SE, la mejor soleada, y su conservación, con muchos tramos en bastante peor estado, son mucho más compatibles con una datación romana que las de la Cañada Empedrada.

En el lado segoviano, más allá de la Cruz de la Gallega, a partir de donde el camino que continúa a Segovia –el medieval y romano– se separa del que va a La Granja –el borbónico–, aquél conserva en parte su aspecto primitivo y el parecido físico con el Camino Viejo a Segovia es llamativo.

Con financiación de la Dirección General de Patrimonio de la Comunidad de Madrid hemos realizado este verano tres catas en el Camino Viejo a Segovia.

Los resultados han sido totalmente positivos.

1. En el primero, realizado al principio del Camino Viejo a Segovia, junto al Chalet de Ingenieros de Montes, se podían ver antes de la intervención, y a lo largo de unos 500 metros, un



Figura 3. Sondeo 1 en el Camino Viejo a Segovia. Arriba: vista hacia el S. Abajo: vista hacia el N.

muro de contención de unos 70 centímetros de ancho, construido con mampuestos careados, de aspecto similar a los muros existentes en la zona inferior de la Cañada Empedrada, y situado unas veces en el lado izquierdo y otras en el derecho del camino, debido a la deposición de sedimentos de la ladera sobre él, lo cual daba idea de su antigüedad (fig. 3).

Al sondear el terreno apareció algo inesperado, una gran cuneta, de 4 metros de anchura y hasta 70 centímetros de profundidad, excavada en la roca natural. Una vez colmatada naturalmente por falta de mantenimiento, la plataforma resultante fue reutilizada, a partir del siglo XVI, con adición del bordillo que se podía observar previamente, para reabrir el camino.

Los paralelos existentes lo identifican como una cuneta de guarda, colocada por encima y paralela a la calzada, para librarla del agua. Esta estructura, que no parece tener otra explicación que la que damos –y que desde luego no es una cacera–, es probatoria del paso del camino (fig. 4).

2. En el segundo hemos encontrado niveles estratificados de hasta 1 metro de espesor, de piedras, resultantes de desempedrar la calzada adyacente.

3. En el tercero, realizado en el punto en que el Camino Viejo a Segovia se mete debajo de la Cañada Empedrada, hemos hallado, sellada por los materiales sobrantes de la construcción de aquella, una calzada construida a la romana, con un bordillo, una base de grandes piedras, un relleno intermedio de cantos rodados y una capa de rodadura, perfectamente conservada, com-



Figura 4. Cunetas de guarda en vías romanas. Arriba, a la izquierda: en la Vía de la Plata (foto Juan Gil). Arriba, a la derecha y en el centro: en la Vía de Italia in Hispania (foto Isaac Moreno). Abajo: en el Camino Viejo a Segovia.

puesta de tierra, piedras machacadas y guijarros, todo ello apisonado. Sobre ella se encuentra todavía otra calzada, resultado de una reutilización después de un desprendimiento (fig. 5).

Los materiales aparecidos no son significativos pero sí los que cabía esperar, clavos y fragmentos de herramientas de hierro, procedentes de su uso como camino.

Los desprendimientos, sobre todo en las zonas en que por encima de la calzada se encuentran coladas de piedras –pedreras–, han debido ser muy corrientes en el camino y precisamente hemos encontrado noticias sobre uno de ellos:

“En 10 Su Majestad pasó a Balsain en la forma que acostumbra [...]. Un poco más adelante pasamos por el lugar donde la carroza del rey Felipe III en la que iba la reina y toda su familia real estuvo a punto de caerse por un precipicio; pues habiéndose producido un corrimiento de tierras, los lacayos sostuvieron en el aire el carruaje e impidieron a sus sagradas personas de perecer.” (ANDRÉS, Gregorio de, 1964: 410- 411).



Figura 5. Sondeo 3 en el Camino Viejo a Segovia. Distintos aspectos del sondeo, con dos calzadas superpuestas entrando debajo de la Cañada empedrada de la Fuenfría.

Los sondeos que hemos realizado demuestran que el Camino Viejo a Segovia fue utilizado antes de la construcción de la Cañada Empedrada borbónica. Las reparaciones y reutilizaciones, documentadas arqueológicamente por los sondeos, muestran la voluntad constante en el tiempo de mantener abierto y en uso el camino, cuyo sistema constructivo es compatible con una datación en época romana.

Tres sondeos a lo largo de 3 kilómetros y medio atestiguan el paso de una calzada, ¿pertenece todos a la misma?

Se ha planteado ya hace unos años (Fernández Troyano, Leonardo, 1990: 131-137) que un camino que va por el lado derecho del valle y enlaza con el llamado Camino Schmidt sea la verdadera calzada romana (fig. 6).

No estamos de acuerdo, sin embargo, con esta idea, ya que ni el trazado, por el lado en sombra del valle, ni sus pendientes, muy fuertes en algunos tramos, ni su empedrado concertado, similar al de otras calzadas de época de los Austrias, como la de Las Machotas, se parecen nada a las características de una calzada romana (fig. 7).



Figura 6. Las tres calzadas antiguas de la Fuenfría en el Mapa de Editorial Alpina. En rojo: Camino Viejo a Segovia; en verde: Cañada empedrada borbónica; en amarillo: Calzada de Fernández Troyano.

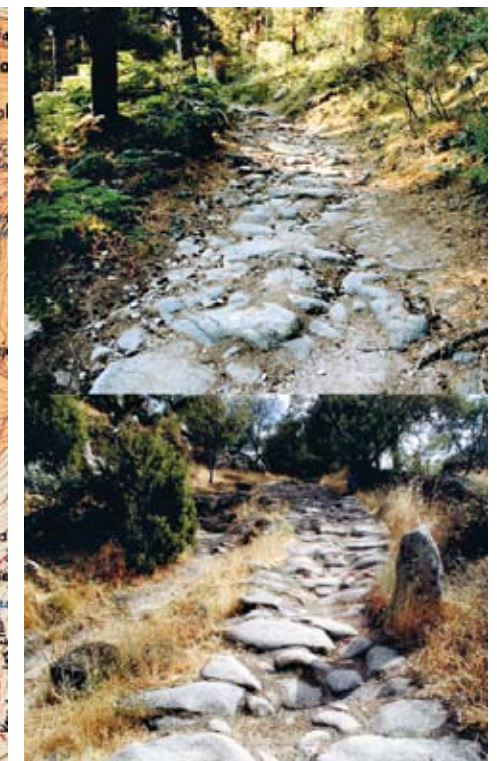


Figura 7. Empedrados similares. Arriba: Calzada de Fernández Troyano. Abajo: Calzada de la Machota (siglo XVI).

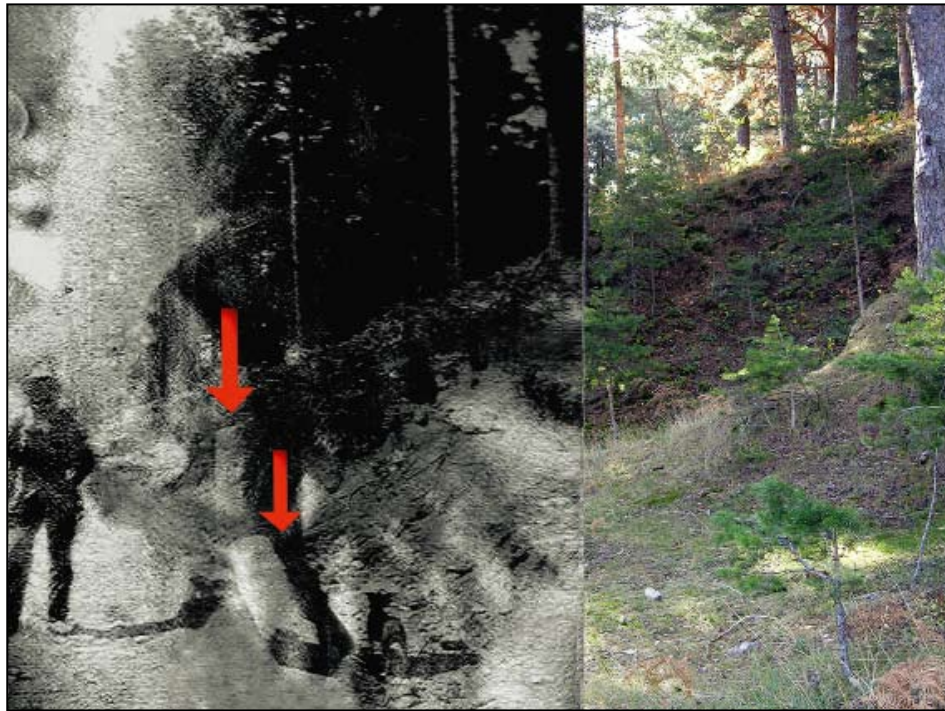


Figura 8. El lugar de hallazgo de los miliarios de la Fuenfría. Izquierda: foto de A. Blázquez (1911). Derecha: el mismo lugar en la actualidad.

Por último, durante la exploración de todos los caminos del valle y gracias a las fotografías y el mapa de Blázquez hemos podido identificar sin ninguna duda el sitio en el que aparecieron los miliarios en 1910. Se conserva el lugar de donde, al sacar arena “para el recebo del camino”, al borde del mismo, aparecieron *in situ* los miliarios.

Sería deseable que dentro del proyecto de puesta en valor de los caminos históricos del valle de la Fuenfría se colocasen reproducciones de ambos en su lugar de hallazgo (fig. 8).

## Bibliografía

ANDRÉS, Gregorio de (1964): *Documentos para la Historia del Monasterio de San Lorenzo el Real de El Escorial*, VII, “Relación de la visita de Felipe IV a El Escorial en 1656, por su capellán Julio Chifflet”, Madrid, pp. 410- 411 (f. 231 v.)

ARCHIVO GENERAL DE SIMANCAS (1561): Libros de Cédulas 128, fol. 176, v. 12 de agosto de 1561.

ARCHIVO DEL PALACIO REAL (1777): San Ildefonso, legajo 36, caja 13628, documento de 29 de diciembre de 1777.

BLÁZQUEZ Y DELGADO-AGUILERA, Antonio (1911): *Expediente de la vía romana del Puerto de la Fuenfría*, Real Academia de la Historia, CAM/9/7961/063, 13 de enero de 1911. Contiene croquis del plano del tramo de la vía romana compren-

dido en el Monte “Pinar y Agregados de Cercedilla” (escala 1:5.000), y fotos de los dos miliarios, de la calzada y puentes. <http://www.cervantesvirtual.com/FichaObra.html?Ref=322677&portal=111>

— (1911, 2): “Vía romana del Puerto de La Fuenfría”, *Boletín de la Real Academia de la Historia (B.R.A.H.)*, 58, 1911, pp. 143-147.

— (1912): “Vía romana de Segovia a Madrid”, *B.R.A.H.*, 60, pp. 303- 305.

— (1918): “Vías romanas de Botoa a Mérida, Mérida a Salamanca, Arriaca a Sigüenza, Arriaca a Titulcia, Segovia a Titulcia y Zaragoza al Bearne”, *Memorias de la Junta Superior de excavaciones arqueológicas*, 24, p. 15.

FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo (1990): *Los pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos.

LOPEZ DE VARGAS Y MACHUCA, Thomas (1773): *Mapa de la Provincia de Segovia*. Madrid, 1773 (4 hojas).

RIVAS LÓPEZ, Javier (2000): “El Camino Viejo a Segovia en el Valle de La Fuenfría”, *El Miliario Extravagante*, 74, septiembre de 2000, p. 35.

— (2005): “Un digno final para el Camino Viejo de Segovia en el Puerto de la Fuenfría” *Celtiberia.net*, Sección: Artículos generales, 01/11/2005 18:51:09.

<http://www.celtiberia.net/articulo.asp?id=1596>

RODRÍGUEZ MORALES, Jesús; MORENO GALLO, Isaac, y RIVAS LÓPEZ, Javier (2004): “La vía romana del puerto de la Fuenfría (desde Segovia a Galapagar)”, *Estudios de Prehistoria y Arqueología madrileñas*, 13, 2004, pp. 63-86.