

# LA VÍA ROMANA DEL PUERTO DE LA FUENFRÍA (DESDE SEGOVIA A GALAPAGAR)

Publicado en *Estudios de Prehistoria y Arqueología Madrileñas*, 13, 2004, pp. 63- 86

Jesús Rodríguez Morales<sup>1</sup>  
Isaac Moreno Gallo<sup>2</sup>  
Javier Rivas López<sup>3</sup>  
[jeromora@telefonica.net](mailto:jeromora@telefonica.net)

**TRAIANVS** © 2007

## RESUMEN:

En este artículo describimos un viejo camino carretero, llamado Camino Viejo a Segovia, que sube por la ladera occidental del Valle de la Fuenfría (Cercedilla, Madrid). Creemos que ésta es la calzada romana original de Segovia a *Miac(c)um* (número 24 de la parte hispánica del Itinerario de Antonino). Sus condiciones de trazado y conservación son mucho más típicas de su origen romano que las de la llamada Calzada Romana, que sube cerca del Arroyo de la Venta y por la ladera oriental del valle. Ésta fue construida bajo Felipe V y completamente reparada bajo Carlos III, para ir de El Escorial al Palacio de la Granja, y así se describe en los documentos del Archivo de Palacio (Madrid), que presentamos. El artículo se completa con el trazado completo desde Segovia a Galapagar, en donde se ha excavado la calzada.

## ABSTRACT

In this paper we describe a cart track called “Camino Viejo a Segovia” (Old track to Segovia), that goes up along the west side of the Fuenfria Valley (Cercedilla, Madrid). We think that this is the original roman road from Segovia to *Miac(c)um* (number 24 of the Spanish part of the Antonine Itinerary). Its conditions of course and conservation are much more typical of roman origin that those of the so-called “calzada romana” that goes up along the other side of the valley. This one was built under Philip the Fifth and completely repaired under Charles the Third, in the XVIII century, for going from El Escorial to La Granja Palace, as it is described in the documents of the “Archivo de Palacio” (Royal Palace of Madrid Archive) that we present. The paper finishes with description of the whole course of the roman road from Segovia to Galapagar, where the track has been excavated.

## 1) Introducción.

Dos artículos previos sobre este tema han sido publicados en las páginas de la revista especializada en vías romanas *El Miliario Extravagante*. En el primero (RIVAS LÓPEZ, 2000) Javier Rivas daba cuenta del descubrimiento y exploración de un camino rotulado como Camino Viejo a Segovia en la 1ª edición del *M.T.N.* 1: 50.000 de Cercedilla<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Capítulos 1, 2, 3, 4, y 6.

<sup>2</sup> Capítulo 5

<sup>3</sup> Capítulo 2

<sup>4</sup> I.G.N., *M.T.N.* 1:50.000, 508, Cercedilla, 1ª ed. 1923

En el segundo (RIVAS LÓPEZ Y RODRÍGUEZ MORALES, 2000), fruto de varias exploraciones e investigaciones más profundas, Javier Rivas y Jesús Rodríguez establecían el trazado completo del camino y se atrevían a darle cronología romana.

En el mes de Agosto de 2001, ante la importancia del descubrimiento, se une al trabajo Isaac Moreno Gallo, ingeniero técnico de Obras Públicas y especialista en calzadas romanas desde el punto de vista técnico, (MORENO GALLO, 1999, 1999 B, 2001, 2001 B, 2001 C), quien explora la vía en esos días para realizar expresamente el análisis de las características técnicas de los caminos antiguos en el puerto de La Fuenfría. Por su parte Jesús Rodríguez emprende una intensa labor de búsqueda documental en diversos archivos cuyos resultados precisos se plasman en los capítulos centrales de este trabajo. Fruto de ello es una versión reducida de este estudio, que daba noticia de los hallazgos y se publicó en la revista Cimbra<sup>5</sup>.

El descubrimiento y exploración del Camino Viejo de Segovia, que ya no aparece en la cartografía actual basada en restitución fotogramétrica<sup>6</sup>, puesto que discurre en casi su totalidad bajo un dosel de hermosos pinos silvestres o de Balsaín (*pinus sylvestris*), adquiere mayor importancia si cabe, cuanto que puede contribuir a poner en solfa una concepción muy usual de las calzadas romanas. Se trata de aquella teoría que afirma que las calzadas romanas suben los puertos derechamente y con grandes pendientes, lo que vendría a demostrar que no estaban pensadas para los carros<sup>7</sup>, cosa que desde el punto de vista de la historia económica es absurda.

Por el Valle de La Fuenfría pasaba una calzada romana, como demuestra la documentación de dos miliarios por Antonio Blázquez y Delgado-Aguilera en Mayo de 1910. Estos fueron encontrados por el ingeniero de montes D. Alberto Martínez Sanz, “*al extraer tierra para el recebo del camino, con objeto de suavizar su pendiente...*”. El autor del hallazgo había sido avisado por Blázquez, que estaba tratando de establecer cual era el paso entre Segovia y Miacum, a través de la Sierra de Guadarrama (BLÁZQUEZ Y DELGADO- AGUILERA, 1911). Aunque en su momento se discutió mucho la lectura del miliario más completo<sup>8</sup>, que unos atribuían a Vespasiano (BLÁZQUEZ Y DELGADO- AGUILERA, 1912) y otros a Trajano (FITA, 1911), la lectura admitida actualmente de éste, según se recoge en los repertorios epigráficos (LOSTAL PROS, 1992: 111- 112; RUIZ TRAPERO, 2001: 221- 222) , en su parte final, que es la que se conserva, es:

.....

*vias et pontes tempore vetustatis conlapsos restutuerunt curan(te)*

*Q(uinto)] Decio*

*leg(ato) aug(ustorum) pr(o) pr(aetore)*

*[c(larisimo) v(iro)]*

*[¿a Segovia? m(ilia)] p(asuum) XVII*

Correspondería a los emperadores Maximino y Máximo, con una fecha entre 1 de Enero y Mayo-Junio de 238, y aunque la reconstrucción *¿a Segovia?* es hipotética, se indica que “Las

---

<sup>5</sup> Una primera versión, más reducida, de este trabajo se publicó en la revista Cimbra, (RODRÍGUEZ MORALES y MORENO GALLO, 2002)

<sup>6</sup> M.T.N. 1: 25.000, 508-I, Camorritos, 1999

<sup>7</sup> Desde que MENÉNDEZ PIDAL, 1951: 25, incluyó en su libro un gráfico en el que comparaba el trazado de la calzada de La Fuenfría con el de el cercano Puerto de Navacerrada, construido en el s. XVIII, el mapa y la comparación han tenido un gran éxito y se incluyen en muchas otras publicaciones. Vid p. ej.: SANZ GARCÍA, 1990: 178, il. 1: El pie de foto es el siguiente: “*El distinto criterio con que remontan la Sierra de Guadarrama la carretera actual y la vieja calzada romana es un buen ejemplo para ilustrar las dos diversas concepciones camineras de la antigüedad y de la edad moderna. La calzada romana sube decididamente y con pendiente casi uniforme por la cuerda de las Camorcas, la carretera zigzaguea por el valle. Según Menéndez Pidal*”.

<sup>8</sup> Del otro miliario, conservado también en el Museo Arqueológico Nacional, sólo se conservan tres letras, pero por ellas y su tipología se puede fechar a finales del s. III o s. IV d.C. (RUIZ TRAPERO, 2001: 223)

diecisiete millas marcadas en el miliario vienen a corresponder a la distancia a Segovia” (LOSTAL PROS, 1992: 111- 112).

Así que, si por el Valle de La Fuenfría subía una calzada romana y puede existir un trazado alternativo a la denominada por todos “calzada romana”, deberemos comprobar cual de ambos tiene más razones para ser el trazado original romano.

## 2) Descripción del Camino Viejo a Segovia.

La calzada arranca, en lo que nosotros sabemos, es decir se separa de la cañada considerada oficialmente como romana, en el Cruce de Las Dehesas, en donde salen, a la izquierda el llamado PR4 o Carretera de la República, y la derecha la M966, que coincide en gran parte con la cañada llamada “calzada romana”<sup>9</sup>.

La vía sube desde aquel punto, coincidiendo con la Carretera de la República. La zona está muy alterada desde que se descubrieron al pie del camino los dos miliarios, puesto que se han construido, primero, en los años veinte, la carretera de acceso al Sanatorio de La Fuenfría y luego, en los años treinta, la carretera de la República. Además, recientemente se ha construido otro acceso al Sanatorio más al norte.

Saliéndose de la Carretera de la República, el camino viene a dar casi a la valla de la casa forestal de la escuela de Ingenieros de Montes.

Desde allí el camino sigue a la derecha. Tras pasar una verja de hierro está indicado con manchas rojas en los árboles y las piedras. Sube metido en una pequeña trinchera y pronto se pueden apreciar restos de empedrado y del muro de contención lateral, de 70 cm. de anchura, casi completamente enterrado por la sedimentación.



Ilustración 1: El muro de contención en el lado derecho del Camino Viejo a Segovia

---

<sup>9</sup>M.T.N. 1: 25.000, Camorritos, 1999, 4° 4' 10" W; 40°, 45', 30" N.

A mano izquierda puede verse un bordillo, que aparece como un bloque cortado perfectamente y colocado encima de la roca.



Ilustración 2: Bordillo lateral en el Camino Viejo a Segovia

A unos quinientos metros pasamos el Arroyo de Pinolubero por un vado, al igual que el resto de arroyos, aunque en varios de ellos aparecen grandes piedras que podrían ser los restos de antiguas alcantarillas arruinadas.

Tras un pequeño trecho sin restos reseñables llegamos a un tramo abandonado a nuestra derecha. Allí encontramos piedras *in situ* de unos 95x 95 cm. y al estar el camino antiguo destruido se ha abierto a la derecha otro más cómodo, que es el que se utiliza ahora.



Ilustración 3: Empedrado y entallado en roca

Nada más pasar un nuevo vado, sobre el Arroyo Majavilán, se puede ver a la izquierda lo que tal vez fue una alcantarilla, hoy tapada por la vegetación, por donde un arroyo cruza bajo el camino. Al llegar a una zona de grandes rocas se ven restos más claros de empedrado.

Las capas superiores parecen haber desaparecido, dejando la calzada casi impracticable, las capas inferiores han quedado al descubierto y las piedras pequeñas han sido amontonadas a los lados.

La vía, adaptándose a la ladera, continúa subiendo hasta llegar a un cruce. A la izquierda sube empinadísimo el camino que conduce al Collado de Marichiva. El nuestro sigue de frente.

A partir de aquí y en algunos tramos, el camino está casi perdido pues no lo utilizan sino el ganado y muy pocos excursionistas.

Más adelante, al pasar sobre unos afloramientos rocosos, el camino está excavado en la roca, con entalles característicos como los encontrados en la Vía Nova o das Geiras en Galicia (DURÁN FUENTES, 1999).



Ilustración 4: Entalle en roca y restos de rodadas en el Camino Viejo a Segovia

Seguidamente, en uno de los pocos tramos visibles en las fotos aereas, entre los pinos de Balsaín, como una línea recta, la calzada transcurre por una larga trinchera que llega a 4 m de profundidad en algunos sitios.

El topónimo El Hoyuelo<sup>10</sup> podría aludir al desmonte.



Ilustración 5: Trinchera en la zona del Hoyuelo: Camino Viejo a Segovia

---

<sup>10</sup> *M.T.N.* 1: 25.000, 508-I, Camorritos, 40° 46' 50''N, 4° 06' W.

Después, el camino atraviesa en un corto espacio mediante otros dos vados los arroyos de la Barranca y de la Peña, apreciándose en el segundo como el agua pasa bajo grandes piedras caídas.

Otra curiosidad son los restos del trabajo de cantería en la pared izquierda, en una zona en la que se pasa entre grandes rocas. Las marcas de la barrena y de las cuñas indican que se ha cortado piedra, seguramente para los muros y parapetos laterales, que sujetan la vía por el lado de aguas abajo de la ladera.

El camino está a trechos casi cortado por la caída de enormes rocas, hoy unidas por más de un metro de sedimentos al suelo.

Tras pasar la vía por encima de un afloramiento rocoso se llega cerca del final a un camino que cruza hacia la derecha y que Fernández Troyano (FERNÁNDEZ TROYANO, 1990: 161- 162) ya anotó. Quizá es uno de los caminos auxiliares que sirvieron para llevar material para el empedrado de la calzada “oficial”, puesto que termina en ella.

Tras este cruce el camino sigue de frente y apreciamos que transcurre durante unos doscientos metros por una pequeña trinchera con evidentes signos de empedrado a base de grandes losas irregulares, el mejor conservado de todo el recorrido.



Ilustración 6: Empedrado en la parte superior del Camino Viejo a Segovia

Al final, probando su mayor antigüedad, termina metiéndose bajo la cañada considerada oficialmente romana, a sólo 350 metros de coronar el collado.



Ilustración 7: El Camino Viejo a Segovia entrando bajo la cañada empedrada

Se llega al puerto por la cañada de ganados en un último repecho que presenta más del 21% de pendiente.

La anchura del camino que hemos descrito es muy variable, tanto como las épocas de su formación. Encontramos tramos en torno a los cuatro metros y medio, otros de más de 6 y algunos en los pasos por roca de 2 y medio o 3 metros.

Está todo él formado a media ladera, con sujeción en el lado derecho mediante muro de contención, salvo en muchas zonas donde se le ve atrincherado.

### **3) Historia de los caminos del puerto de La Fuenfría.**

La documentación escrita sobre la calzada de La Fuenfría ha sido compilada por M. Mariné en su artículo (MARINÉ, 1988), fundamental porque pone las bases para el estudio científico de los restos del camino.

Se echa de menos, sin embargo, el manejo de algunos documentos cartográficos, que aportarían datos para dudar de que la cañada considerada la calzada “oficial” sea el único camino que ha existido en el Valle de La Fuenfría.

Por ejemplo, en el mapa de la Península Ibérica de Gerald Valk, publicado en Amsterdam en 1704<sup>11</sup> (VALK, 1704), se puede advertir que el camino de El Escorial a Segovia va, hasta el

---

<sup>11</sup> Hay una reproducción de la parte del mismo que nos interesa en SANZ GARCÍA, 1990:182



Puerto de La Fuenfría, todo el tiempo por la orilla derecha del Guadarrama. El trazado del río le era al cartógrafo perfectamente conocido y el camino de La Fuenfría que en él aparece se adecúa mucho más al camino del que estamos tratando, el Camino Viejo de Segovia, que a la calzada “oficial”, conocida como Cañada Vieja.

En los mapas provinciales de Thomas Lopez, tanto en el de la provincia de Guadalajara de 1766 (LÓPEZ, 1776) como en el de la provincia de Segovia de 1773 (LÓPEZ, 1773), se ve perfectamente como el camino viene de Guadarrama por Los Molinos, cruza el Río Guadarrama a la altura de donde ahora está el Puente del Reajo o del Molino, pasa por Cercedilla, vuelve a pasar ahora el Arroyo de la Venta junto a la Venta de Santa Catalina y ya se mantiene todo el tiempo en la orilla derecha del arroyo hasta cruzarlo ya cerca del Puerto de La Fuenfría. De nuevo los cursos de agua están perfectamente representados y es extraño que el camino describa la misma curva característica del Camino Viejo de Segovia, adaptándose a las laderas mientras sube y no esté indicado más que un camino en el Valle, que no puede ser la cañada empedrada llamada hoy “calzada romana”, que va muy pegada todo el tiempo al arroyo de la Venta.

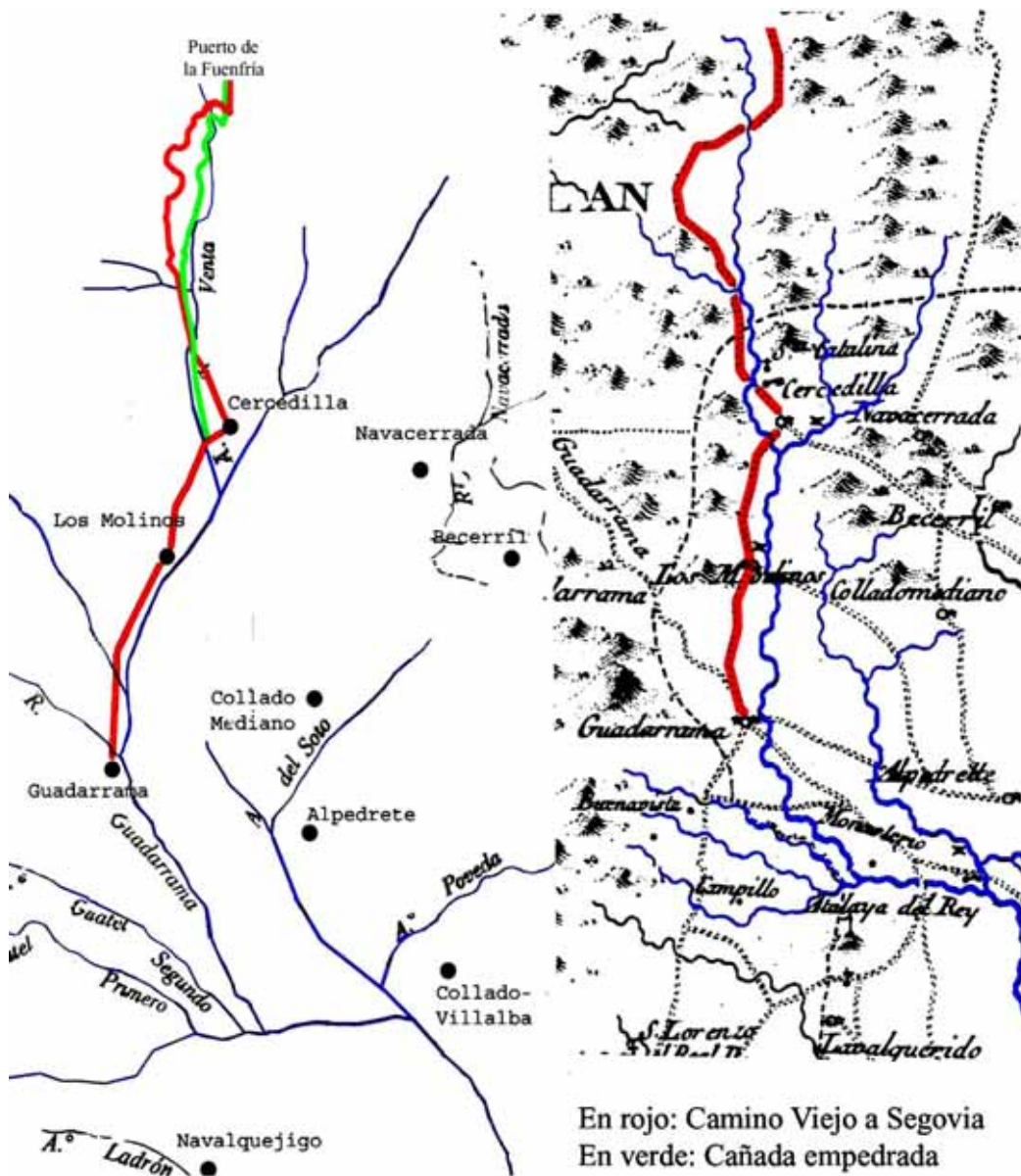


Ilustración 8: Comparación del mapa de Tomás López (1773), con uno actual (Mapa Provincial de Madrid 1: 200.000) con la representación de ríos y caminos

En otro mapa de hacia 1783, custodiado en la Cartoteca del Servicio Geográfico del Ejército, de Francisco de Lorenzana (LORENZANA, 1783), en el que se cartografía con extraordinario detalle la zona, el camino pasa al oeste de Cercedilla y junto a la Venta de Santa Catalina, siempre por la derecha del Arroyo de la Venta, que sólo cruza casi arriba del Puerto. El camino describe también la curva característica del Camino Viejo, por ir adaptándose mientras sube a la ladera oeste del valle.

Estos mapas nos plantean de momento un problema: ¿por qué aparece representado sólo un camino en el Valle de La Fuenfría? A ese problema trataremos de darle solución después.

En cuanto a la documentación buscada en los archivos, se ha comenzado en el XVI<sup>12</sup> que es su primer gran momento de utilización bien atestiguada.

En numerosos viajes tanto los Reyes Católicos, como Carlos V y Felipe II, utilizaron nuestro camino.

La primera reparación documentada del Puerto de La Fuenfría se efectuó en Octubre de 1515, por cuenta del Ayuntamiento de Segovia, y por importe de 100.000 maravedíes, que se hubieron de pagar con derramas entre los pecheros (PARRA Y CABALLERO, 2000: 203). El interés de Segovia en mantener en buen estado este camino se debe a que era la principal vía de acceso a los sexmos de la Trasierra.

Las siguientes referencias al camino en ese siglo están en la *Cosmografía* de Hernando Colón, (COLÓN, 1988: 1, 87) recopilada antes de 1523, que en una de sus hojas dice:

*“sotos albos es lugar de 90 vecinos... y hasta ocaña ques en el reyno de toledo ay XXVII leguas y vase por son sotos e por junto con pellegeros e por santyllan e por la venta de don gotierra e por galapagar e por el pardillo e por la veguilla e por mostoles e por torrejon de velasco e por desquivias e por la barca de alhondiga...”*

Santillan es la Venta de Santillana y la Venta de Don Gotierra la de La Fuenfría, así llamada por el nombre de su fundador a fines del s. XII, don Gotierre Miguel (GONZÁLEZ, 1975: 1, p. 30, nota 7).

En otro párrafo de la *Cosmografía* de Colón (COLÓN, 1988: 1, 67) también se alude al paso del puerto:

*“Segovia es çibdad de 4000 vecinos... y hasta Guadarrama ay siete leguas dobladas de puertos e vase por quatro ventas...”*

Las cuatro ventas son: la de Santillana, la de La Fuenfría, la de Santa Catalina y la de Los Molinos.

También aparece en los Itinerarios de Villuga (VILLUGA, 1902) y Meneses:

*Ay de segovia a guadalupe, camino de buenas posadas LII*

<i>a la venta de fonfrida</i>	<i>III</i>
<i>a la venta de la cruz</i> <sup>13</sup>	<i>II</i>
<i>a guadarrama</i>	<i>II</i>

*Ay de Toledo a Segovia XXV*

<i>a guadarrama</i>	<i>I y media</i>
---------------------	------------------

---

<sup>12</sup> ALVAR EZQUERRA. 1990: p. 202, cita en el Archivo General de Simancas, *Libros de cédulas*, 128, folios: 168 r. -169 v. ; 176 r.; 233 r- 234 v., documentos sobre la reparación del camino de La Fuenfría en los veranos de 1561 y 1562.

<sup>13</sup> Seguramente la Venta de la Cruz de Villuga y la de Santa Catalina de Colón son la misma, porque en Villuga están a la misma distancia de la Venta de La Fuenfría, dos leguas. Estaba ubicada junto al Puente de la Venta, al N de Cercedilla.

<i>a la venta de la cruz</i>	<i>II</i>
<i>a la venta la fuenfrida</i>	<i>II</i>
<i>a Segovia</i>	<i>III</i>

*Ay de segovia a real de manzanares VII y media:*

<i>a la venta de santillana</i>	<i>I</i>
<i>a la venta de la fuenfria</i>	<i>II</i>
<i>a la venta de sancta catalina</i>	<i>II</i>
<i>a cercedilla</i>	<i>media</i>
<i>a navacerrada</i>	<i>I</i>

Pero quizás más reveladoras son las peticiones de Felipe II al Concejo de Segovia y al gobernador del Real de Manzanares para que se arreglase el camino desde Segovia y desde Guadarrama. Dice el rey en uno de estos documentos<sup>14</sup>:

*“... Governador del rreal de mançanares o vuestro lugarteniente en el dicho officio. Porque yo y la reyna y el prinçipe y prinçesa yremos brevemente a rrecrearnos algunos dias en la cassa del bosque que de segovia y havemos embiado a mandar a nuestro corregidor de la çiudad de segovia que hiziese allanar el camino del puerto de la fuenfria desde la cumbre del hazia la parte de la dicha çiudad de manera que las literas y coches y carros puedan bien y façilmente pasar y sin muchos tropeçones de piedra y tambien conviene adereçar y allanar para el dicho effecto el camino desta parte de la cumbre del dicho puerto, yo vos mando que luego como esta reçibays compelaís y apremieís a las villas y lugares del dicho real de mançanares que os den toda la gente que para eso os paresçera ser neçessaria y vais con ella al dicho puerto y le hagais adereçar y allanar tambien que como esta dicho puedan passar con façilidad literas y coches y carros desde guadarrama adelante en lo qual husareís de tal diligencia que para los x o xii del mes de jullio primero venidero este acavado... fecha en/ madrid a xxx de Junio de 1561 años. Yo el rey refrenda de Pedro del Hoyo.*

En otro, de principios de Mayo del año 1566, Felipe II sigue insistiendo en el arreglo del camino (LÓPEZ MARTÍN, 2001)<sup>15</sup>:

*Anoche scrivi a Gaspar de Vega (...); aqui van las dos cartas para adereçar el camino de la Fuenfria, y (...) que (...) va bien declarado lo que se a de hazer, screvire yo dos cartas mias particulares al comendador de la Madalena y al gobernador del rreal de Mançanares, advirtiendolos que por yr la Reina tan preñada lo aderescen y allanen todo con mas preciso y particular cuydado.*

[Al margen, con letra de Felipe II]. *Fue asi todo muy bien. Iran firmadas, y vos escribid lo que aqui decis.*

El resultado de este viaje, a pesar de las peticiones del rey, fue bastante lamentable, puesto que “la reina Isabel de Valois, que se hallaba embarazada de seis meses de la infanta Isabel Clara Eugenia, tuvo que sufrir una penosa travesía por el puerto en la que necesitó continuas paradas para descansar bajo la sombra de enramadas de pino levantadas por los lacayos” (VÍAS, 2001: 165). Esto, quizás, implica que en ese momento el Puerto de La Fuenfría no estaba cubierto de bosques, como hoy en día, en que el camino transcurre en casi su totalidad bajo pinos. Así se explican también las referencias, en las Relaciones de Felipe II, hacia 1575, al frío y el calor que

---

<sup>14</sup> A.G.S., *Libros de Cédulas*, 128, f. 129 v.

<sup>15</sup> *Billete de respuesta de Felipe II sobre el acondicionamiento del camino de la Fuenfria, el mojonamiento del Pardo y las ayudas de costa solicitadas por Gaspar de Vega y Algora*. Principios de mayo de 1566. Archivo Zabálburu, Madrid, 146-91.

se pasaba al atravesar el Puerto (ALVAR EZQUERRA. 1993: 2, 874)<sup>16</sup>, pero no a la enorme pendiente de la calzada. Las referencias a la dureza de la subida no comienzan hasta el siglo XVIII (PONZ, 1985: 1, 337)<sup>17</sup>.

#### 4) La construcción de la actual cañada empedrada o Calzada de La Fuenfría.

La construcción de la calzada llamada romana, que hoy podemos admirar en el Valle de La Fuenfría (Cercedilla, Madrid), debe de datar del reinado de Felipe V. Indicios claros de ello son los siguientes datos:

En 1721 el Duque de Saint Simon, embajador extraordinario de la Corte de Francia ante Felipe V, que atravesó el Puerto de La Fuenfría, camino de la Granja, describe así el paso del puerto (DUQUE DE SAINT SIMON, 1858, XIX, 11, p. 268)<sup>18</sup>:

*“Llegamos hacia mediodía al pie mismo del Guadarrama, después de haber subido ya durante bastante tiempo y hecho, más o menos, el trayecto de Paris a Senlis. Nuestros coches se quedan allí y nosotros montamos en nuestras mulas. No he visto nunca un camino tan bello y tan pavoroso en coche. Se afronta un muro de rocas de una tremenda altura por un camino llano, pero estrecho, que va en zigzag, bastante derecho, con poca pendiente, de suerte que, hablando un poco en alto, se puede conversar con las gentes de abajo y con las de encima de uno, que están casi a una legua los unos de los otros. La montaña y el camino estaban cubiertos de nieve muy espesa; todo estaba lleno de árboles entre las rocas, cuyas ramas, todas cargadas de escarcha, no eran sino los más bellos racimos y los más brillantes. Toda esta singularidad tenía, en su horror, algo de atractivo. Se llega así a la cima, a fuerza de rodeos. El terraplén no es largo y el descenso del otro lado es bastante más cómodo y más corto, a la mitad del cual se descubre Balsaín, en un valle estrecho colocado a una distancia bastante grande del pie de la montaña.”*

La descripción, muy detallada, de la subida al puerto, no corresponde a la llamada calzada romana, puesto que nos está hablando de un camino de poca pendiente, que sube haciendo zigzags y dando rodeos, lo cual se puede aplicar mucho mejor al Camino Viejo de Segovia. En todo caso nos describe un camino en muy mal estado, que había que hacer en mula, dejando abajo los coches.

En la documentación, que obra en el Archivo General de Palacio, fondo San Ildefonso<sup>19</sup>, hemos encontrado los siguientes documentos relativos a la actividad constructiva en el Valle de La Fuenfría durante el reinado de Felipe V:

Con fecha de Abril de 1721<sup>20</sup> se hace entrega de 60.000 reales a los operarios que han trabajado en el camino del puerto de La Fuenfría, 30.000 *“a los que compusieron el camino desde la altura del puerto de la Fuenfria hasta el sitio de San Ildefonso”* y otros 30.000 *“para repartirlos por la misma razon entre los trabajadores que compusieron el camino en la otra parte del puerto”*. Esta cantidad de 60.000 reales es tan importante como para hacer imposible que se trate de un simple arreglo. Lo que se gastaba en las 7 reparaciones y 38 jornadas de trabajos efectuadas en el camino del puerto 36 años después, en 1757, en las que trabajaron cada día de media 3 cabos de cuadrilla, 50 peones, 50 borricos, etc., no llegaba a 9.000 reales<sup>21</sup>, lo cual es casi siete veces

---

<sup>16</sup>Por ejemplo en la contestación de La Despernada (Villanueva de la Cañada) a la pregunta 10ª de las Relaciones de Felipe II (año 1575): *“... este lugar es aldea de Segovia... y que hay desde este lugar a la dicha ciudad doce leguas, y esta en medio el puerto de la Fuenfria, por donde se va, donde se pasa mucho trabajo en tiempo de invierno por los grandes frios y nieves, y en tiempo de verano por los grandes calores, y estan lejos y por aspero camino a la dicha ciudad de Segovia...”*.

<sup>17</sup> *“Y me dispuse a subir una cuesta que me pareció más larga y más pesada que la de La Fuenfría”*, lo cual quiere decir que la calzada de La Fuenfría era entonces (1772) paradigmática en cuanto a su dureza.

<sup>18</sup> La traducción es mía.

<sup>19</sup> Archivo General de Palacio (A.G.P.), Fondo San Ildefonso (S.I.)

<sup>20</sup> A.G.P., S.I., legajo 3, caja 13545, doc. posterior a 9 de Abril de 1721.

<sup>21</sup> A.G.P., S.I., legajo , caja 13598, documento 19 de Octubre de 1758.

menos, sin tener en cuenta la depreciación de la moneda<sup>22</sup>. Por tanto estamos ante una obra de gran importancia.

Las obras continuaban en 1723. El 28 de Septiembre<sup>23</sup> el Ministro de Estado, Marqués de Grimaldi, pedía información a Segovia sobre “*que sissa es la que tienen impuesta los vecinos de esta ciudad para ocurrir a los gastos de componer los caminos, quando se impusso, quanto importa, si se continua actualmente y quanto se gastado de su producto*”, con vistas, parece claro, a financiar la continuación de las obras de La Fuenfría.

En 1725 las obras seguían todavía en la vertiente Sur, con intervención de soldados, al mando de un capitán de mineros<sup>24</sup>, y de presos, de “*algunos bandidos... que trabajan en el Puerto*”. Es posible que este capitán de mineros esté en relación con la utilización de explosivos para abrir la parte final del puerto, puesto que el trazado en trinchera desde el Puente del Descalzo hasta coronar no se pudo hacer sin la utilización de pólvora. Debía de ser general desde antiguo la opinión de que, para mejorar el trazado tradicional del camino del Puerto, había que utilizar explosivos, puesto que esta idea ya aparece en una obra tan conocida como el Buscón de Quevedo, escrita antes de 1605 (QUEVEDO, 1993: 127): “*Llegamos a la falda del puerto [de La Fuenfría, en dirección a Segovia]: el ermitaño, rezando el rosario en una carga de leña hecha bolas, de manera que a cada avemaría sonaba un cabe. El soldado iba comparando las peñas a los castillos que había visto, y mirando cuál lugar era fuerte y adónde se había de plantar la artillería. Yo iba mirando tanto el rosario con las cuentas frisonas, como la espada del soldado. ¡Oh, cómo volaría yo con pólvora gran parte deste puerto -decía-, e hiciera buena obra a los caminantes! –No hay tal como hacer buenas obras- decía el santero, y pujaba un suspiro por remate.*”

Las obras debían de estar terminadas ya en 1729, puesto que en el relato de otro viajero, Esteban de Silouhete (MERCADAL, 1967: 3, 257), se dice: “*San Ildefonso está a una pequeña jornada de El Escorial. Se atraviesan altas montañas, cuya cima está a menudo blanqueada por las nieves. Estas montañas separan Castilla la Nueva de Castilla la Vieja. Desde lo alto de estas montañas se descubre Segovia y en un valle retirado, que se une con el llano, se descubren Balsaín y San Ildefonso. El camino, que en otro tiempo era muy difícil, ha sido arreglado desde que el rey le ha tomado gusto a este sitio*<sup>25</sup>.”

Todos estos datos parecen pruebas suficientes que avalan la tesis de una actividad constructiva muy importante en época de Felipe V.

A partir de los años 30 se intenta mantener el camino en buen estado, pero el deficiente trazado, que intercepta las aguas y convierte la calzada en lugar de circulación de las mismas en tiempo de lluvias, lo deteriora continuamente.

En 1731 se toman medidas para asegurar una cantidad anual para el mantenimiento del camino, y así el 7 de Agosto de ese año se dictó orden para que el importe de los arreglos, al menos en la vertiente Norte, se pagase de las sisas municipales de Segovia<sup>26</sup>.

Desde 1744<sup>27</sup> y hasta 1759, al menos, Rafael Daza Loaisa y Ossorio, regidor de Segovia, fue el encargado de la reparación del camino en el lado segoviano, para los viajes del Infante Don Luis, hermano de Carlos III, que era, parece ser, el que más utilizaba este camino, para dirigirse de Villaviciosa de Odón o de El Escorial al Palacio de San Ildefonso.

---

<sup>22</sup> No conocemos la evolución de los salarios, pero, tomando como referente la media de la evolución del precio de los productos agrícolas e industriales, la inflación entre 1720 y 1760 está en torno a un 23 % (MARTÍNEZ RUIZ, *et alii*, 1999: 2, 46)

<sup>23</sup> A.G.P., S.I., legajo 2, caja 13545, documento de 28 de Septiembre de 1723.

<sup>24</sup> A.G.P., S.I., legajo 2, caja 13547, documento de 23 de Septiembre de 1725.

<sup>25</sup> La diferencia tipográfica es mía.

<sup>26</sup> A.G.P., S.I., legajo 25, caja 13598, documento 19 de Octubre de 1758.

<sup>27</sup> A.G.P., S.I., legajo 25, caja 13598, documento sin fecha escrito por Raphael Daza.

En cuanto a la vertiente madrileña era D. Mateo Esteban<sup>28</sup>, de Cercedilla, el encargado de los trabajos, y ambos rendían cuentas a D. Ricardo Wall, primer Secretario de Estado.

El camino estaba ya en mal estado, puesto que había que arreglarlo cada vez que el infante iba a pasar y se gastaba en ello una cantidad considerable. El importe anual de las 4 o 5 reparaciones, en las que se trabajaban unos 40 días al año, era de unos 8000 reales, y, de la documentación se puede deducir que el aspecto de la calzada era muy diferente al actual, puesto que se nos habla de llenar “*los varrancos de guijo*”<sup>29</sup>, lo que implica que se pasaban cursos de agua por vados, cosa que hoy no sucede, o bien que el agua había abierto profundas barranqueras; también de que se “*hizo a toda costa un empedrado o calzada en la vuelta que se toma para principiar el último rebenton del puerto*”<sup>30</sup>, lo que quiere decir que en esta fecha no estaba empedrada la última curva, a la izquierda, que, después del Puente de Enmedio, se toma para acometer la postrera y empinada recta para coronar el Puerto, que se conocía en este momento como El Reventón, por su dureza. Todo esto hoy está perfectamente empedrado.

En la década de los 70, ya reinando Carlos III gran aficionado a la caza y habitual visitante del Palacio de San Ildefonso, se nombró a Marcos de Vierna y Pellón, quizás el más conocido de los especialistas en la construcción de caminos de la época (MADRAZO, 1985: 1, 215), como Director General del Camino de La Fuenfría, con dependencia directa del Ministro de Estado y con una jurisdicción que abarcaba ambas vertientes del Puerto, desde el lugar de La Cuerda, al Sur, en el límite de la jurisdicción de Los Molinos, hasta La Cruz de la Gallega, al Norte, en donde el camino de San Ildefonso se desviaba del de Segovia<sup>31</sup>. El camino estaba a estas alturas en muy mal estado, a pesar de los esfuerzos de Vierna, que lo reparaba constantemente, rellenando los baches y echando tierra por encima de las piedras para que la circulación de los vehículos fuera más fácil. Según su testimonio, cuando él comenzó en sus responsabilidades se gastaban ya cada año en acondicionar el camino, solamente en el tramo madrileño, entre el límite de Los Molinos y el alto del Puerto, 60.000 reales, cantidad que él había logrado reducir a la mitad, incluyendo además en sus obligaciones, cuyos gastos corrían de cuenta del Rey, también el tramo segoviano, entre el Puerto y la Cruz de la Gallega<sup>32</sup>. Esto da idea del deterioro del camino, pues, a pesar de sus desvelos, cada vez que llovía, el agua se llevaba todo el firme, porque no contaba con cunetas, desaguaderos y alcantarillas. Además en el último repecho, llamado por antonomasia el Reventón, había que atar una rueda a los carros para que no volcasen o se despeñasen y las referencias a los “*quebrantos, muertes de mulas y quedarse los coches en distintas partes del camino atascados*”<sup>33</sup>, o a estar los carros parados durante varios días, esperando que se requisasen bueyes para subirlos, son continuas en la documentación que hemos manejado.

El 25 de Diciembre de 1777, el Secretario de Estado, Conde de Floridablanca decide hacer reparar completamente el camino y nombrar a D. Tomás Antón Carrasco para que ejecute las obras, que consistirán, en principio, en acometer “*la redificacion de murallas, calzadas y desaguaderos*”<sup>34</sup>. La obra se realiza a partir de Mayo de 1778<sup>35</sup>. Dice el contratista: “*haviendo reconocido con cuydado los Paredones comprehendidos desde la inmediacion de la Venta de Santa Cathalina en adelante, formo concepto de que podra ascender el coste de cobijas a doce mil reales poco mas o menos en las partes que contemplo precisas y de este modo las considero permanentes para mucho tiempo, porque como las Nieves, y ventiscas son tan copiosas y las gargantas de Aguas que despiden estas Montañas no menos abundantes, si asi no se fortalecen*

---

<sup>28</sup> A.G.P., S.I., legajo 25, caja 13598, documento de 15 de Noviembre de 1758.

<sup>29</sup> A.G.P., S.I., legajo 25, caja 13598, documento de 5 de Junio de 1758.

<sup>30</sup> A.G.P., S.I., legajo 25, caja 13599, documento de 25 de Abril de 1759.

<sup>31</sup> A.G.P., S.I., legajo 36, caja 13628, documento de 25 de Octubre de 1775

<sup>32</sup> A.G.P., S.I., legajo 36, caja 13628, documento de 25 de Diciembre de 1777

<sup>33</sup> A.G.P., S.I., legajo 36, caja 13628, documento de 29 de Junio de 1777

<sup>34</sup> A.G.P., S.I., legajo 37, caja 13632, documento de 18 de Junio de 1778

<sup>35</sup> A.G.P., S.I., legajo 36, caja 13628, documento de 29 de Diciembre de 1777

*las Murallas, (como lo han estado en varios parajes del puerto) con facilidad se arruinaran, lo que, ha sucedido efectivamente por la falta substancial de cobijas.[...] Me parece ha de quedar el Camino en la mayor parte libre de las Aguas con las Zanjas, Desaguaderos y Cantarillas, que se han hecho, y haran, y que esta obra concluida, minorara el coste de la composicion total que anualmente se ejecuta, sin los patentes peligros de precipitarse los coches y carruajes con el descubierto de las murallas, oviandose con el rehedificio algunos casos funestos.”*

Finalmente se repararon los paredones o murallas desde la Venta de Santa Catalina hasta coronar el Puerto, se hicieron cunetas, desaguaderos y alcantarillas, y en las palabras de Tomás Antón Carrasco<sup>36</sup>: *“En cumplimiento del encargo que Vuesa Excelencia (el Conde de Floridablanca) me tiene echo sobre la composicion y redificio de las murallas, calzadas, y aqueductos del puerto de la Fuenfria, tengo por indispensable notificar a Vuesa Excelencia el estado de esta obra, que se reduce a haver sacado zanjas desde la Venta de Santa Cathalina a el margen del Camino, en los sitios necesarios, para precaber por este medio con la construccion de Cantarillas y lavaderos las inundaciones de aguas, que copiosamente, se han derramado por ese defecto en el camino; A esto se sigue la buena redificacion, que he hecho en los murallones, que estaban en muchas partes enteramente arruinados con especialidad en el sitio nombrado quebrantaherraduras, que se halla en la inmediacion de lo alto del Puerto, y la Hermita de los Remedios, en el que socabados, y faltos de cimientos los murallones con las muchas nieves de este Invierno, y el transito por zima de ellos de las caballerias<sup>37</sup> ha sido indispensable construirlos nuebamente con mucha mas fortaleza, y cobijas<sup>38</sup>, que no tenian, y en el propio distrito se han hecho dos cantarillas amplias y seguras, lo mismo están executando en los parajes necesarios de este y el otro lado del Puerto, siendo mi principal objeto el de dar corriente a las aguas, de modo que no tengan entrada en el camino, causando como ha sucedido hasta aquí el llenarse de barrancos con multitud de piedra. Tengo formado concepto de que lo principal de esta obra la tendre concluida en todo el presente mes [...] De las propias zanjas han salido porciones de tierras y arena, que esta en la mejor disposicion para tenderla sobre los empedrados en el tiempo oportuno y la gente que actualmente, tengo trabajando es muy a proposito, para executarse en estas labores, antes que comienze la recoleccion del heno, y granos en este País. [...]*

Además se repararon el Puente del Descalzo y el de Enmedio, así llamado porque estaba en el medio del Puerto<sup>39</sup>:

*“El Puente que se halla en medio del Puerto estava por la parte del Norte socabado por las copiosas aguas y Nieves y los antepechos derribados suzediendo lo propio en quanto a estos en el otro Puente que esta a el pie del Puerto, y he dispuesto el que se reparen los cimientos de aquel con la fortaleza y seguridad correspondiente, con cal para su mayor duracion en ellos...”*

En la vertiente Norte también se había hecho una importante obra puesto que<sup>40</sup> *“de el otro lado se han hecho calzadas de nuevo, señaladamente con bastante extensión en el largo repecho que ay a el bajar a la Cruz de la Gallega, porque absolutamente todo el estaba destrozado, y queda ahora permanente para muchos años recojiendose con desaguaderos las vertientes de trecho en trecho a fin de que no perjudiquen estas obras y quedan a el mismo tiempo cubiertas de tierra arcilla para que pueda transitarse con la mayor comodidad.”*

Para fines del verano la obra estaba terminada y tenía, seguramente, el aspecto actual, con la salvedad de que, como se deduce claramente de los textos, el actual empedrado visto no sería sino la base de una “composición” de tierra y arcilla, que era lo que podemos llamar capa de rodamiento, puesto que sobre la piedra viva era imposible que circularan con alguna comodidad los coches y carros. Hay que notar que tan profunda reparación, que ponía al día un camino en

---

<sup>36</sup> A.G.P., S.I., legajo 37. Caja 13632, documento de 21 de Junio de 1778.

<sup>37</sup> La calzada estaba en tan mal estado que las caballerías se veían obligadas a circular por encima de los paredones.

<sup>38</sup> Piedras grandes y planas puestas encima de los paredones.

<sup>39</sup> A.G.P., S.I., legajo 36, caja 13628, documento de 29 de Junio de 1777

<sup>40</sup> A.G.P., S.I., legajo 36, caja 13628, documento de 12 de Julio de 1777

tan mal estado, se terminaba de hacer apenas 60 años después de su inauguración. Esto se debía a las terribles condiciones climatológicas y geomorfológicas que la calzada sufre constantemente, en parte por su deficiente construcción. Un ejemplo de esto es otra de las observaciones que se hace en la documentación<sup>41</sup>, el que las dos últimas rectas, las más altas y empinadas de la vertiente Sur, antes de coronar, tienen una orientación norte que provoca la retención de la nieve y la aparición de hielo en la calzada, cosa que se debe también a un diseño poco adecuado.

Sin embargo, en la intención de los restauradores de la calzada quedaba un último y grave problema, la enorme pendiente del último repecho llamado El Reventón, del Puerto. Así Tomás Antón presentó en Julio de 1778, un ambicioso proyecto para retrazar la calzada y rebajar la pendiente de los últimos tramos<sup>42</sup>: *“Se comenzara inmediato a el Puente que esta a medio del Puerto por la parte superior, tomando la elevación, dejando la vuelta ultima, que llaman grande quarenta varas distante, según se halla a la mano derecha, subiendo rectamente setenta varas en el Monte acia el oriente a las que hai de desmonte, o que profundar catorce varas, volviendo a esta distancia con rectitud por encima del Reventón, vajando con la misma quince pies en el Boquete de lo alto, desmontando el terreno de la mano derecha de este, y el otro lado del expresado Boquete: Me parece que executandose la obra en los terminos, que propongo a Vuesa Excelencia quedara mas acomodada y suave la subida del Puerto, de modo que perdiera el nombre que tiene de Rebenton, en el que se han experimentado algunos casos, y fatalidades, en carruajes, y ganados en tiempos de Jornadas, y los restantes del año; Y con atención a todo lo referido, no sera mas largo este Camino, que tendra la apreciable circunstancia de no ser en el tan durables, y permanentes las Nieves y Yelos por gozar siempre del Sol de medio dia.*

*Las Murallas deven construirse con toda fortaleza y anchura, con cobijas que abrazen los extremos, sin el gasto de cal, y que aquellas se hagan por el lado superior e inferior, quedando escarpiadas las de la parte de arriba para la retencion de los Desmontes y terre[n]os, que se han de profundar, y las de abajo para retener el peso del camino, deviendo quedar este con la amplitud, y anchura de veinte y seis pies, y por el medio la de tres pies de altura para que las aguas viertan a uno, y otro lado, y estos se recogeran en Desaguaderos, y en cantarillados fuertes para que en ningun tiempo, puedan perjudicar, ni arruinar dicho camino: deviendo ser los empedrados, o calzadas a cacho con piedra mediana, y no crecida a lo llano como se descubre en las que actualmente, tiene dicho Rebenton.*

*En cuanto al coste de esta obra a saber, y entender del dicho Sobrestante mayor, expertos naturales, y mi corta inteligencia se regula podra ascender a quatrocientos mil reales poco mas o menos y contribuirá mucho a disminuir el importe la economia y aplicación de la Persona o Personas a quienes encargare la dirección de esta Obra.”*

La obra no se llegó a realizar y, al final, se optó por hacer simplemente un desmonte en roca en el último tramo, rebajando el nivel unos 5 metros, con lo que los documentos de la época llaman un boquete<sup>43</sup>: *“En cumplimiento de la Venerada orden de Vuesa Excelencia en que se sirve prevenirme que por ahora me reduzca a revajar algo mas el voquete del puerto, segun lo hize el Año pasado, lo he puesto en execucion, trabajando en esta obra con el suficiente numero de gente y con mi asistencia personal para que se practique con la posible economia: Y quedara en terminos que sera visible la apertura del voquete y revaja de este, mediante que en la actualidad no hay disposicion para pensar en otros proyectos.”* Esta es, quizás, la razón de que los últimos metros del Puerto no estén empedrados.

A partir de estos años se abandonan las periódicas reparaciones. La razón principal fue la apertura del Puerto de Navacerrada, en 1788, que constituía un acceso directo a San Ildefonso, con lo cual el Puerto de La Fuenfría fue poco a poco olvidándose, hasta llegar al estado en que lo pudo ver Blázquez a principios del siglo XX.

---

<sup>41</sup> A.G.P., S.I., Legajo 37. Caja 13632, documento de 1 de Julio de 1778.

<sup>42</sup> A.G.P., S.I., legajo 37, caja 13632, documento de 1 de Julio de 1778.

<sup>43</sup> A.G.P., S.I., legajo 37, caja 13635, documento de 1 de Junio de 1780.



Toda esta documentación confirma las hipótesis de Fernández Troyano (FERNÁNDEZ TROYANO, 1990: 155- 168) cuando decía que “*A esta renovación [durante el reinado de Felipe V] se debe el magnífico camino carretero, según denominación del siglo XVIII, que conserva todavía su empedrado en muchos tramos...*” Esta idea parece imponerse en la actualidad, pero las afirmaciones de Sonia Fernández, Amparo Martín y Carlos Caballero (FERNÁNDEZ et alii, 2000: 165- 188), cuando dicen que “*según las últimas investigaciones no se puede asegurar que todos los restos conservados sean de época romana, ya que éste era el único paso de esta zona de la Sierra del Guadarrama y fue usado incesantemente hasta la construcción de los nuevos puertos de Navacerrada y Guadarrama en el siglo XVIII. Hay que tener en cuenta, además, que el camino fue paso obligado de los cortejos reales hacia los palacios de Segovia, Valsaín, La Granja y Riofrío, lo que motivó la realización de numerosas obras de mantenimiento.*”, se quedan muy cortas, puesto que, en este tramo al menos, no cabe hablar sólo de obras de mantenimiento, sino de retrasado.

En cuanto a la afirmación de Fernández Troyano de que los puentes, en concreto el del Descalzo, probablemente nunca hayan tenido pretilos (FERNÁNDEZ TROYANO, 1990: 160- 161), en un documento ya citado<sup>44</sup> se dice: “*El Puente que se halla en medio del Puerto estaba por la parte del Norte socabado por las copiosas aguas y Nieves y los antepechos derribados suzediendo lo propio en quanto a estos en el otro Puente que esta a el pie del Puerto.*” Estos antepechos de que se habla son los pretilos, que, por tanto sí que existían.

A la vista de esta documentación nos podemos atrever a suponer por qué en los mapas del s. XVIII sólo aparecía representado un camino en el Valle de La Fuenfría y no parecía ser la llamada “calzada romana”. Es posible que, al retrasarse el camino por las necesidades del tráfico a los sitios reales y financiarse con dinero de los reyes en época de Felipe V, su utilización estuviera reservada al tráfico a Balsaín y San Ildefonso o sujeta a un permiso de la administración real. Por ello en el Archivo del Palacio Real aparecen documentos de petición de utilización del camino.

En 1757 el Procurador de la Cartuja de El Pualar, Carlos Recalde, después de presentar un memorial y documentación que contenía privilegios de Enrique III en 1406 y Juan II en 1408 a favor de los ganados del Monasterio, consiguió un “por ahora”, es decir un permiso graciable del Rey, que se había de pedir todos los años, para que los ganados atravesasen el Puerto al ir y venir de la Extremadura, y no tener que dar una larga vuelta por la Cañada Segoviana para pasar por el Puerto de Guadarrama<sup>45</sup>.

Sin embargo los ganaderos segovianos, que abastecían de carne a Madrid y los Reales Sitios, que hicieron la misma petición en 1762<sup>46</sup>, aduciendo “*el perjuicio que se les ocasiona en precisarles a que para la conduccion no transiten por el Puerto de la Fuenfría sino es por el de Guadarrama*”<sup>47</sup>, recibieron como respuesta una Real Orden con una rotunda negativa a poder pasar por el Puerto.

Todo hace pensar que, estando restringido el paso al menos para ganados por la calzada, el Camino Viejo a Segovia debía de continuar abierto para el tráfico normal y por ello es el que está representado en los mapas.

Otra posibilidad es que, basándose los mapas de Tomás López, como él explícitamente indica (LÓPEZ, 1768), en “los mejores mapas impresos y manuscritos; y sobre las noticias de los naturales” los datos que él manejara fueran anteriores a la construcción, en época de Felipe V, de la actual cañada empedrada de La Fuenfría.

---

<sup>44</sup> A.G.P., S.I., legajo 36, caja 13628, documento de 29 de Junio de 1777.

<sup>45</sup> A.G.P., S.I., legajo 27, caja 13603, documentos de 1 de Abril, 22 de Abril y 22 de Mayo de 1762.

<sup>46</sup> A.G.P., S.I., legajo 27, caja 13603, documentos de 12, 20 y 22 de Mayo de 1762.

<sup>47</sup> A.G.P., S.I., legajo 27, caja 13603, documentos de 12 de Mayo de 1762.

## 5) Estudio técnico de los dos trazados. Análisis de las características técnicas de los caminos antiguos del puerto de La Fuenfría.

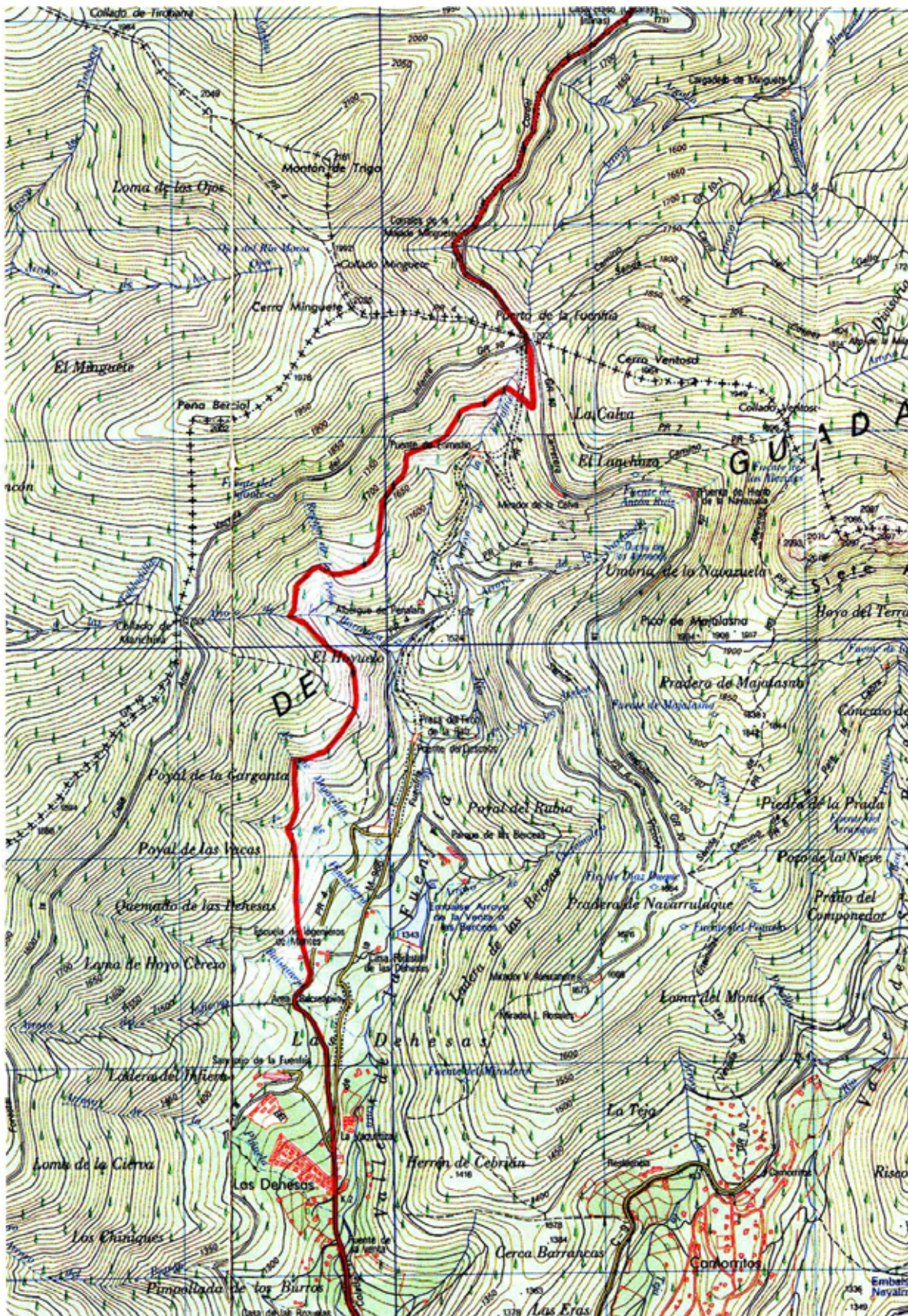


Ilustración 9: Mapa 1 del trazado de la Vía romana de La Fuenfría,

De los tres caminos antiguos que hoy se pueden identificar en el paso del Sistema Central por el Puerto de La Fuenfría, uno es la llamada Carretera de la República. Fue construida en 1934 por los ingenieros de la época<sup>48</sup> y por lo tanto corresponden sus características a las de una carretera moderna. Por ella pueden circular vehículos de ruedas de todo tipo y tracción, aunque desde 1980 está cerrada al tráfico motorizado.

En algunos tramos, fundamentalmente en la cara norte del puerto, ha aprovechado la traza de otro camino más antiguo para su establecimiento. Dada la posibilidad de la exacta datación de esta carretera, podemos descartarla de antemano como posible trazado romano en lo que no coincide con otros caminos antiguos y por lo tanto, en prácticamente toda la subida de la vertiente sur del puerto.

Existen otros dos caminos que aún hoy se pueden recorrer y examinar en la vertiente sur. Uno de ellos es también cañada de ganados, está pavimentado con losas y recientemente ha sido rehabilitado por suponersele de origen romano.

El otro se identifica en la cartografía antigua como Camino Viejo a Segovia y hoy sólo se usa como camino alternativo de excursión desde Cercedilla hasta el alto del puerto. Ambos se separan en el cruce situado en el lugar de las Dehesas.

El primero, la Cañada de La Fuenfría, se puede seguir en todo su trazado y plataforma original con relativa facilidad, no sólo en la parte más rehabilitada si no, gracias a una relativa buena conservación, en toda ella, cosa que debería hacernos dudar de antemano de su mucha antigüedad.

El Camino Viejo de Segovia también se sigue bien en casi todo su recorrido, pero en su mayor parte se constata la dificultad de identificación de la plataforma original por la presencia de grandes depósitos de derrubios procedentes de la ladera por la que discurre.

Estos depósitos proceden de procesos erosivos propios del tiempo transcurrido, en parte, y muy probablemente también de momentos puntuales de deforestación, a causa de incendios, que se habrán producido en varias ocasiones en la historia del camino<sup>49</sup>, seguidos de fuertes procesos de arrastres en un terreno que geológicamente es ya rico de por sí en paleodeslizamientos, que le dotan de una notable inestabilidad en todas las laderas de la vertiente sur de este collado.

En unos casos, estos depósitos han sido retirados en un proceso probablemente secular al exterior de la plataforma aguas abajo, de forma que han formado un gran cordón lateral que ha acabado atrincherando el camino en largos tramos. En otros casos, el camino ha acabado estableciéndose sobre los propios depósitos e incluso ha buscado nuevos trazados próximos, normalmente ladera arriba.

---

<sup>48</sup> En concreto por la Empresa Puricelli Española, de ahí su nombre popular de Camino Puricelli.

<sup>49</sup> Sobre la posible ausencia de árboles en el s. XVI, ver arriba.

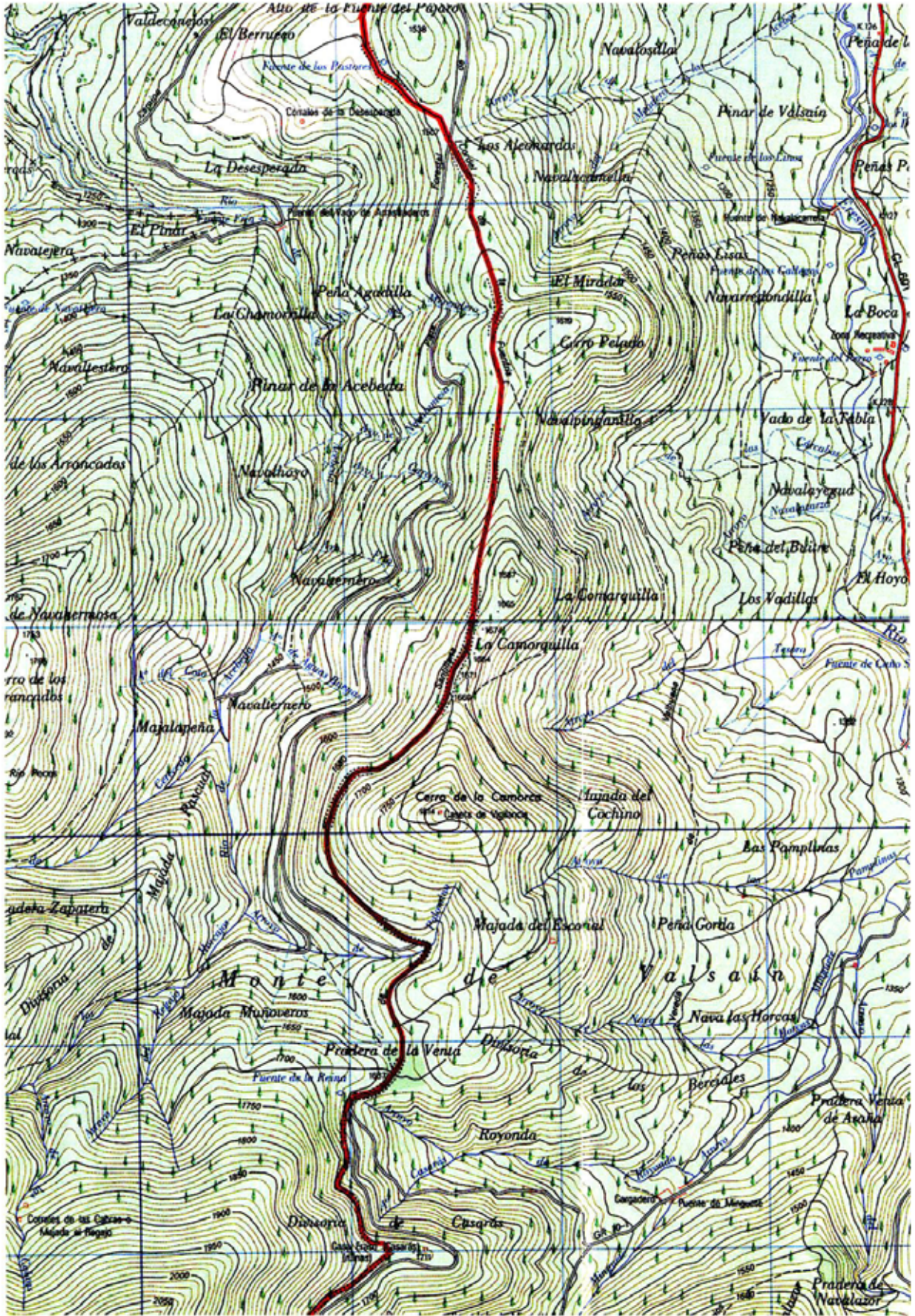


Ilustración 10: Mapa 2 del trazado de la vía romana de La Fuenfría,

Podemos decir entonces que el Camino Viejo de Segovia discurre aproximadamente por su trazado original pero con pequeñas variaciones en planta y alzado que enmascaran mucho el trazado y sobre todo la plataforma original.

Existen tramos de empedrado sobre estos depósitos que han de ser forzosamente más modernos que el camino original e incluso algunas de las trincheras hoy observables hacen dudar de su originalidad. Tal vez se deban a procesos de reestablecimiento del trazado interrumpido del camino.

En todo caso todos estos indicios constatan un uso continuado del camino durante siglos y un esfuerzo denodado de mantener abierta la ruta a pesar de las enormes dificultades erosivo-deposicionales que la morfología de las laderas de esta cordillera presenta.

Aún así, existen varios tramos donde se puede observar que, debido a las condiciones orográficas del entorno inmediato, el camino no ha sufrido enterramientos ni deposiciones de entidad y por lo tanto discurre por su plataforma original. Seguramente que si se sondearan estos puntos podrían arrojar resultados interesantes para determinar la composición original de la infraestructura.

En el tramo de coronación de puerto se observa claramente que la plataforma del Camino Viejo a Segovia acaba entrando unos dos metros por debajo de la plataforma de la Cañada de La Fuenfría, cosa que, desde luego, parece certificar su mayor antigüedad.

Más arriba sólo se conserva el trazado de la cañada, habiendo desaparecido completamente el del Camino Viejo de Segovia entre un caos de deslizamientos de roca en una zona terriblemente expuesta a estos fenómenos y deforestada probablemente desde siempre, pero suponemos que, tras dar un par de curvas, que conservarían la pendiente del camino en torno a los valores que estamos considerando, el camino coronaría el puerto, que en ese momento estaría unos metros más alto que en la actualidad.

Examinando el perfil longitudinal de ambos caminos podemos hacer las siguientes apreciaciones que nos hablan de la calidad técnica de sus trazados.

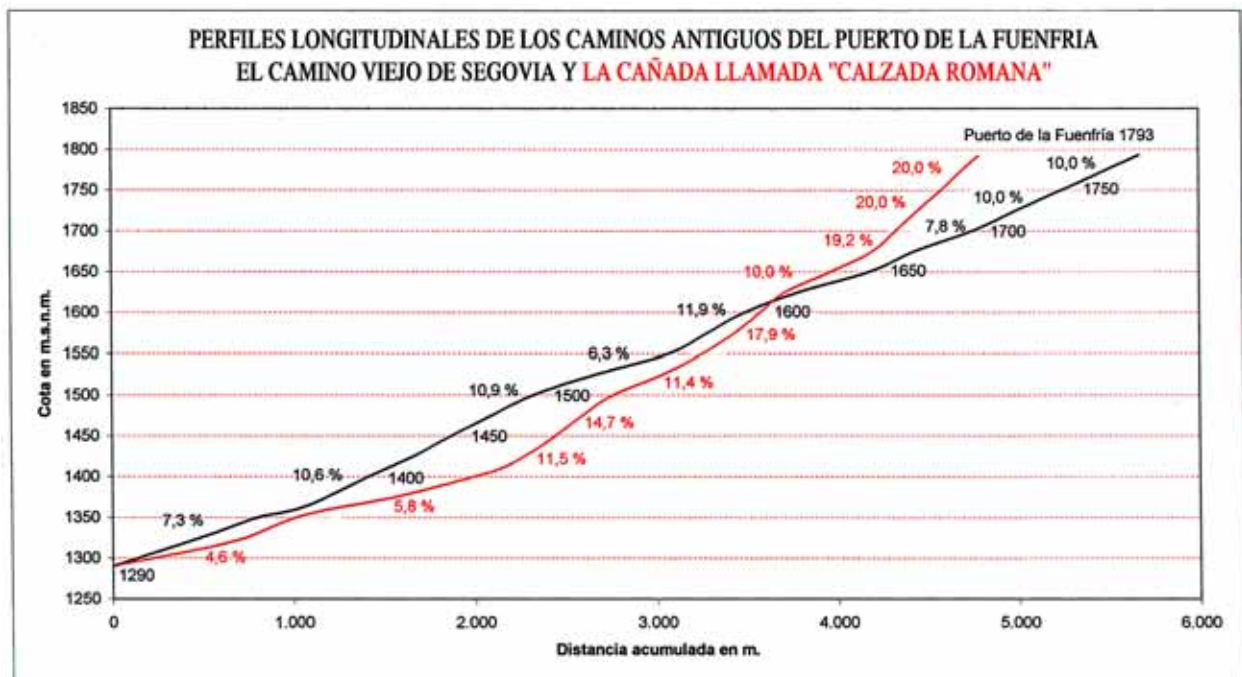


Ilustración 11: Perfiles longitudinales de las dos calzadas de La Fuenfría

La cañada de La Fuenfría tiene un desarrollo, considerando desde el cruce de las Dehesas hasta el alto del puerto, de 4.770 m.

Presenta un desnivel medio del 13,3 % y desniveles máximos del 20 %<sup>50</sup> que se prolongan en el tramo más alto del camino durante unos 400 m.

Sus características de trazado, por tanto, son francamente malas y sus capacidades carreteras casi nulas. Es fácil suponer que la pavimentación con grandes losas viene obligada por la necesidad de consolidar el camino frente a la exposición a las escorrentías causadas por su enorme pendiente y por su diseño en líneas de gran inclinación que interceptan y canalizan las aguas de la ladera. De otra manera no hubiera pervivido.

El Camino Viejo de Segovia tiene un desarrollo, entre los mismos puntos considerados para la cañada, de 5.670 m. Esto le permite discurrir con una pendiente media del 9,3 % y con pendientes máximas prolongadas en torno al 10 %, aunque presenta varios repechos puntuales que se elevan hasta el 11,9 %.

Su trazado es por tanto relativamente bueno. Al contrario que la cañada, presenta un diseño de trazado inteligente, con una visión generosa de objetivos y aptitudes carreteras y su calidad de trazado es incomparablemente superior al de la cañada.

El tránsito de carros además de posible está constatado por la presencia de huellas de rodadas de carro en varios tramos del camino en ésta vertiente sur.

De existir un camino diseñado por los ingenieros romanos, de entre los caminos antiguos conocidos para el paso del puerto de La Fuenfría, ha de ser forzosamente éste.

Considerar el trazado de la Cañada de La Fuenfría como diseño de la ingeniería romana, o de técnico competente de cualquier época, no deja de ser un serio menosprecio de la inteligencia humana, de las técnicas de ingeniería propiamente dichas y aún más del dominio de la técnica constructiva y el ingenio de los ingenieros romanos. Sólo desde el desconocimiento de todos estos factores ha podido establecerse la romanidad de la Cañada del puerto de La Fuenfría.

En cuanto a la vertiente norte del puerto, ésta presenta un sólo camino antiguo anterior a la Carretera de la República<sup>51</sup>. Gracias a las mejores características orográficas de esta vertiente que han permitido unas inmejorables características de trazado al camino, en gran parte aprovechadas por la carretera de la República, y coincidentes en general con las del llamado Camino Viejo de Segovia en la vertiente sur, podemos afirmar que éste coincide con el trazado del viejo camino romano.

Al igual que ocurre en el Camino Viejo de Segovia en la vertiente sur, en esta vertiente norte presenta indicios de mantenimiento prolongado durante siglos, retirada de depósitos a los márgenes que han provocado atrincheramientos del camino, empedrados en la superficie hoy visible, que probablemente corresponden a consolidaciones en época moderna, etc.

En cualquier caso, la identificación del trazado completo de este camino en su vertiente norte tampoco parece haber estado clara hasta hoy, al habersele confundido con el de la Cañada Real en los tramos en que no coincide con esta.

---

<sup>50</sup> Con tramos puntuales de hasta el 25 %.

<sup>51</sup> Salvo la pista forestal de Fuente la Reina que, a partir del cruce de los Aleonardos, toma la dirección de Valsaín y La Granja.

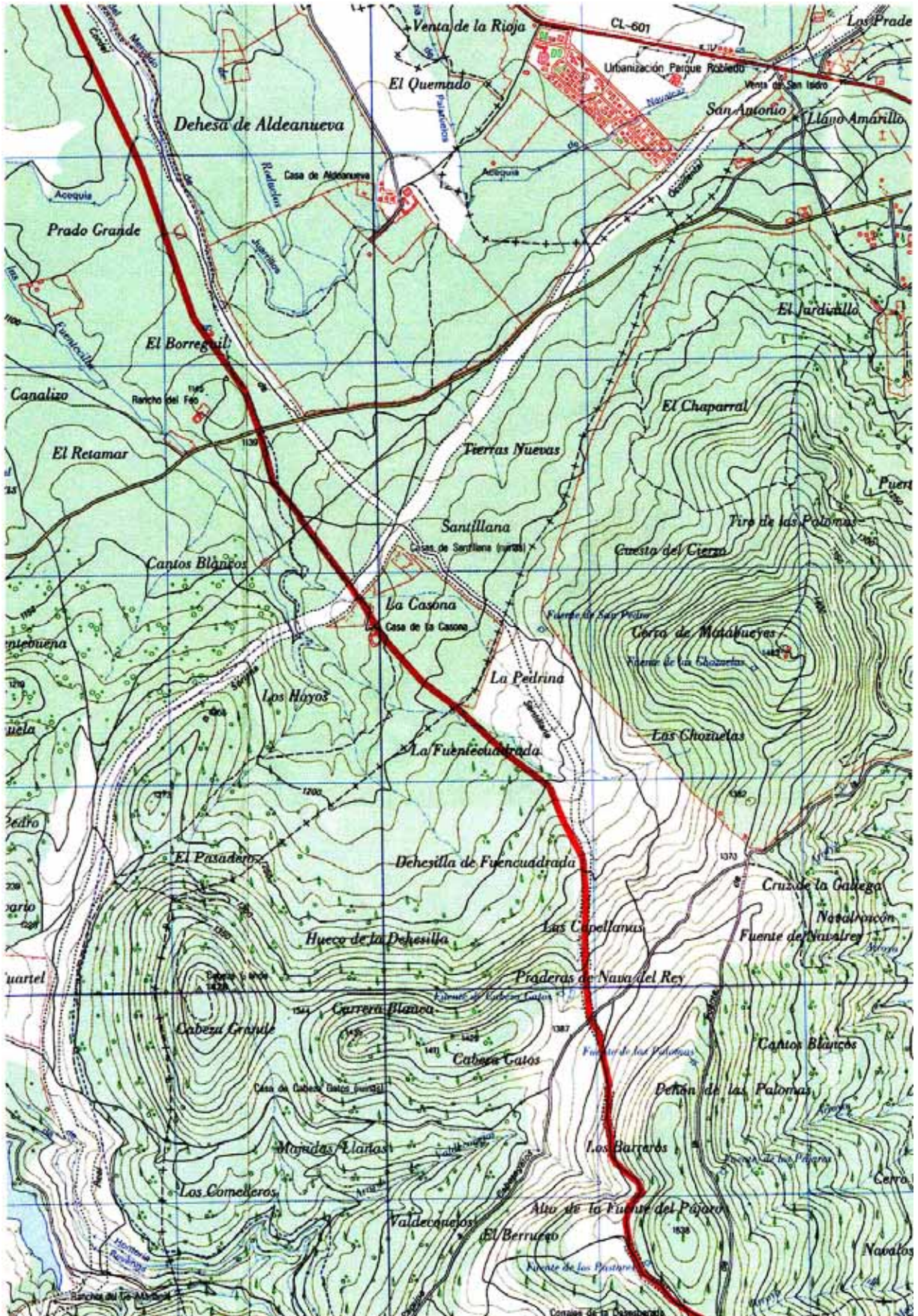


Ilustración 12: Mapa 3 del trazado de la vía romana de La Fuenfría.

De nuevo se constata el hecho de que el Camino de la Casona, así llamado en la cartografía más antigua<sup>52</sup>, presenta el mejor trazado en planta y alzado de entre los posibles para su llegada a la zona llana del sur de Segovia. Una vez en ella, discurre en cuerda alta y evita las escorrentías transversales hasta llegar a Segovia coincidiendo de nuevo con la Cañada Real.

## 6) Conclusiones

Todo lo que hasta aquí hemos presentado parece apuntar a que, en la parte Sur del Puerto, la llamada actualmente “calzada romana”, desde el Cruce de Las Dehesas hasta coronar, es la nuevamente construida en época de Felipe V, 1721-28, y profundamente restaurada en 1778. Esto es así en contra de lo que opinaba en su momento María Mariné (MARINÉ, 1988: 254), cuando afirmaba que “cuando se acometen obras viarias de envergadura en la sierra - Borboneses se centran en otros puertos”. Además la calzada actual no se apoya en este tramo sobre otra de época romana, como lo demuestra la publicación de los resultados de la excavación realizada en 1980-81, en la que no se documenta resto alguno de la infraestructura de otro camino debajo del empedrado actual (MARINÉ, 1988: 229- 254). Incluso la propia concepción de la calzada, que llega con una pendiente mínima, acompañando al Arroyo de la Venta, hasta el momento en que, al no haber más sitio, trepa de golpe con pendientes exageradas, no sigue la lógica de una construcción planeada por buenos ingenieros, que son los que suponemos que abrieron el camino del Puerto de La Fuenfría.

Creemos que, simplemente una observación atenta del trazado de los caminos del Puerto de La Fuenfría, tanto en su vertiente madrileña como en la segoviana, debería haber llevado a la duda sobre la romanidad del tramo entre el Cruce de las Dehesas y la coronación del puerto. Las diferencias en la tipología de la construcción y el trazado son tan claras como sospechosas.

En la ladera Norte, o vertiente segoviana, el aspecto del tramo entre la coronación del puerto y el cruce de los Aleonardos, en donde se desvía el camino a Segovia, a la izquierda, del de San Ildefonso, es el de la restauración de época borbónica, pero sigue el trazado romano.



Ilustración 13: Muro lateral análogo a los del Camino Viejo a Segovia en la vertiente N: Cordel de Santillana

---

<sup>52</sup> M.T.N. 1: 50000 Segovia, 1ª edición, 1927



Sin embargo, desde el cruce de los Aleonardos a la intersección con la Carrera Blanca o Camino Cabeza Gatos, en donde el trazado se pierde, el aspecto actual es el de la construcción romana, aunque enmascarada por procesos erosivo-sedimentarios de dos milenios y las numerosas reparaciones medievales y de los siglos XVI y XVII.



Ilustración 14: Aspecto del camino en el Cordel de Santillana

Por ello aquí el aspecto del camino es muy similar al del Camino Viejo a Segovia: trazado a media ladera, orientado al S, en zanja, en parte por excavación, en parte por haberse ido sacando las piedras a un lado. Tras bajar por una llamativa trinchera, trazada con pendiente uniforme a lo largo de casi un km, como se puede observar en las fotografías tomadas desde Cabeza Gatos, el camino se pierde en una pradera con grandes depósitos de turba.



Ilustración 15: El Cordel de Santillana desde Cabeza Gatos.

El llamado Camino de La Casona, que pasa por esta casa y junto a los restos de lo que podría ser la Venta de Santillana, ubicada en el lado derecho del camino<sup>53</sup>, como se puede apreciar en un mapa de 1625 del Archivo de Simancas<sup>54</sup>, debe continuar, más o menos el trazado de la calzada romana.

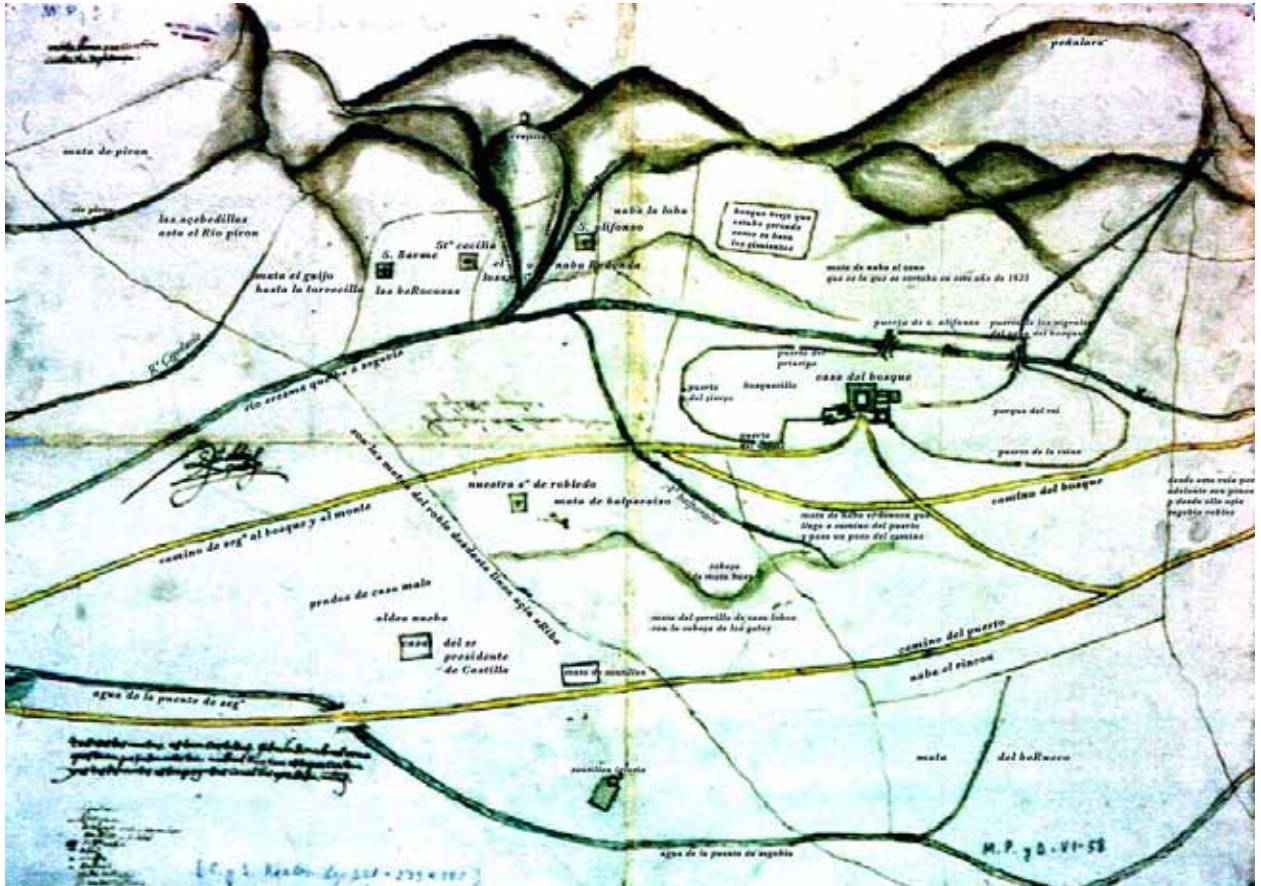


Ilustración 16: Mapa del Archivo de Simancas

<sup>53</sup> El Cordel de Santillana o de Nava el Rincón, al que se toma por heredero de la calzada romana, deja el esquiroleo de Santillana a su izquierda. Además no conserva ningún resto visible de infraestructura.

<sup>54</sup> *Archivo General de Simancas*, M. P. y S., VI- 58



Ilustración 17: Pavimento de zahorra en el Camino de la Casona

Se conservan algunos restos de pavimento con zahorra de pequeño tamaño y en la entrada del Rancho del Feo, junto al que pasa, está colocada una piedra legüera de las que se ponían en los caminos reales del XVI al XVIII.

Está claro, por tanto, que a pesar de las repetidas afirmaciones de quienes han estudiado mejor la vía (CABALLERO, Carlos, FERNÁNDEZ, Sonia y MARTÍN, Amparo [GROMA, Estudio de Arqueología y Patrimonio], 2000, e.p.) no es el Cordel de Santillana el heredero de la calzada romana. Incluso en un mapa tan reproducido como el de Tomás López de Segovia (LOPEZ, Thomas, 1773), se puede apreciar también perfectamente que la Venta de Santillana estaba en el lado derecho del camino, es decir al N de éste, bajando hacia Segovia y que el esquiladero y la venta no son la misma cosa.

Así que solamente el tramo entre el Cruce de las Dehesas y la coronación del Puerto, por haber sido totalmente retrazado en el siglo XVIII, tiene ese aspecto completamente distinto, de obra muy nueva, sobre todo después de la magnífica restauración a la que ha sido sometido recientemente por la Comunidad de Madrid.

Tomando los datos que da Blázquez (BLÁZQUEZ Y DELGADO- AGUILERA, 1912), que pudo reconocer a principios de siglo en mejor estado de conservación la parte segoviana de la calzada, de Segovia al Alto de La Fuenfría hay 20,6 Km. Según nuestras medidas, por el trazado que hemos establecido, desde la Plaza del Azoguejo hasta lo alto del puerto hay 20,5 Km.

Pasando a la vertiente S o madrileña, del Puerto de La Fuenfría al punto en el que se encontraron los miliarios, por el Camino Viejo a Segovia, hay 4,6 Km. El total por tanto desde Segovia es de 25,2 Km, lo que da 17,03 millas de 1480 m, lo que es muy aproximado a las 17 que marca el miliario. La exactitud es sorprendente.

Desde el miliario xvii hasta la estación de *Miacum* ha de haber 7 millas, es decir 10,76 Km según la lectura más corriente (xxiiii millas) del Itinerario de Antonino (CUNZ, 1929) o 12 millas, 17,76 Km según la lectura (xxviii millas) que dan la mayoría de los manuscritos<sup>55</sup>.

El yacimiento de Monesterio, donde ubica *Miacum* Carlos Caballero, está en la milla 27<sup>56</sup>, mientras la alternativa que propone Jesús Rodríguez (RODRÍGUEZ MORALES, 2000), junto a la estación de San Yago, donde se encontraron dos epígrafes<sup>57</sup>, está en la milla 28,5. La tradición oral conserva el recuerdo de que en este sitio, al abrir la vía del ferrocarril a Avila, aparecieron muchas inscripciones más<sup>58</sup>, y el tipo de epígrafes, votivos, pueden indicar una población o santuario en el lugar. Además la dedicación de uno de ellos a los Lares, puede estar en relación con una vía de comunicación<sup>59</sup>.

El trazado de la calzada, desde el Valle de La Fuenfría hacia el S., sería: Al S del Cruce de las Dehesas la vía no seguiría hacia la estación de Cercedilla, puesto que éste es el trazado de la vía borbónica hacia El Escorial, sino que, como se puede apreciar en un mapa antiguo del término de Cercedilla. (INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL, 1922), tomaría, a la altura del Hotel Forestal, a la izquierda, la continuación del Camino Viejo a Segovia, en lo que hoy es la calle de la Cacera de Govienzo. Un tramo a la entrada de esta calle, con un llamativo parapeto igual a los que se conservan en el puerto, ha sido publicado por Javier Rivas (RIVAS, 2002) .

---

<sup>55</sup>La variante de 29 millas está en los manuscritos *C, Parisiensis Regius*, 4808, del s. XII; *M, Dresdensis*, D 182, de hacia el año 1000; *O, Matritensis*, Q, 129, de la Biblioteca Nacional, de los ss. XIV o XV; *Q, Florentinus Laurentianus*, 913, del s. XV; *R, Florentinus Laurentianus*, 919, del s. X; *T, Parisinus Regius*, Supp. Lat. 67, del s. XV; *U, Monacensis*, 291- 41 a, del s. XVI y *V, Monacensis*, 99, de 1436. De ellos el *C* y el *R* son de los que maneja Cuntz, lo que hace inexplicable que no aparezca la variante en su edición.

<sup>56</sup>Esta es su situación, según indicaciones sacadas de un mapa del artículo de Carlos Caballero, (CABALLERO, 1999) artículo que amablemente nos hizo llegar y desde aquí agradecemos. También *vid* CABALLERO, 1997: 25.

<sup>57</sup> Los epígrafes son los números 68 y 69 de RUIZ TRAPERO, 2001:148 y 149.

<sup>58</sup> Comunicación en correo electrónico de Carlos Caballero, al que damos las gracias.

<sup>59</sup> AMIA/E\*AEL/ARIQ(VM)/LARI/BVS. El culto a los *Lares*, sobre todo (pero no sólo) en su advocación *viales*, estaba relacionado con los caminos, *vid.* BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, 1975: 113 y mapa en las pp. 114- 115. Es curioso que la otra dedicación a los *Lares* en la Comunidad de Madrid se encuentre en Villamanta, (RUIZ TRAPERO, 2001: 204: LARIBVS SACRVM/ VALE[R]IVS SECVNDVS), al pie de la Cañada Real Segoviana, posible vía pecuaria de época romana, que también pasa junto San Yago.

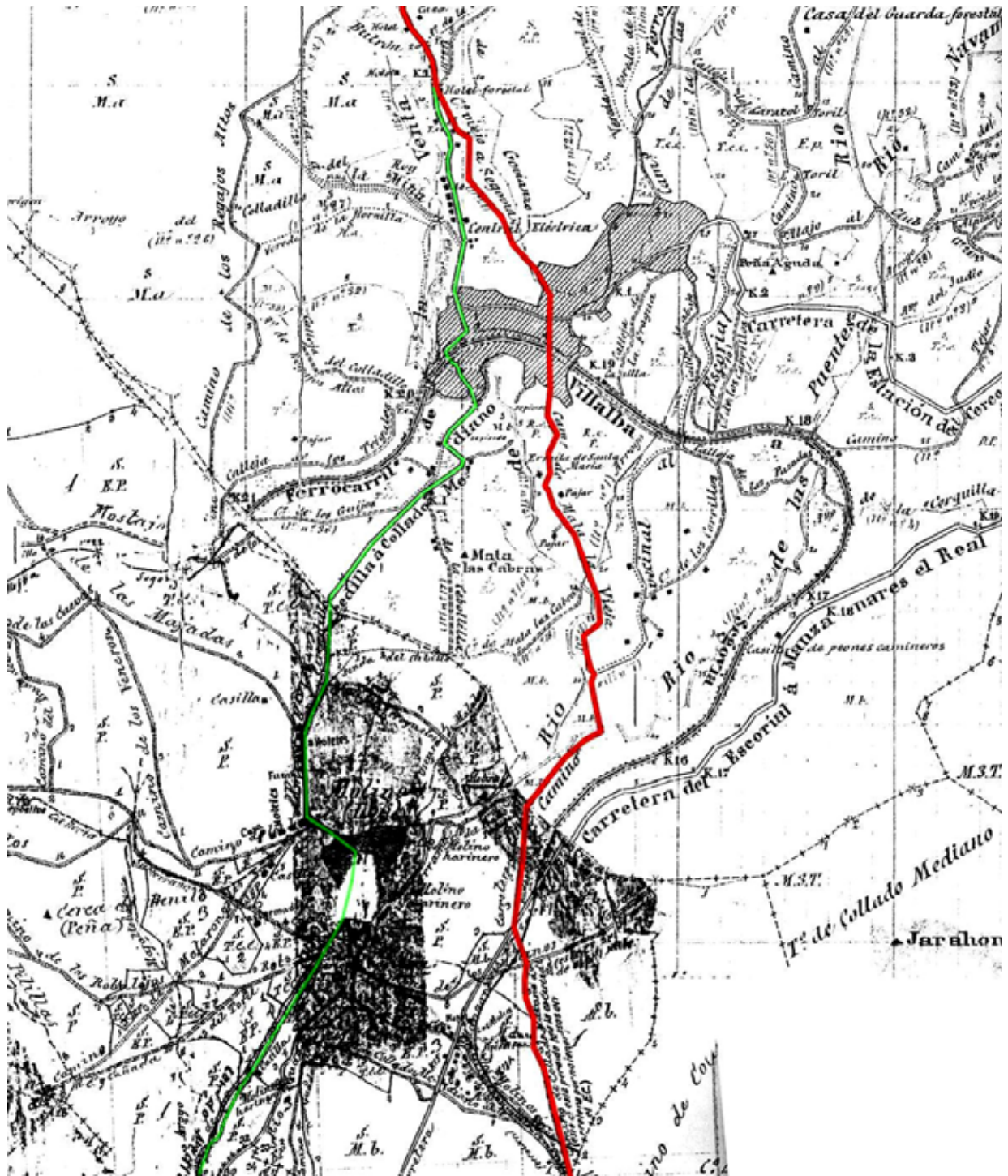


Ilustración 18: Mapa de Cercedilla y Los Molinos, con el trazado de la vía



Ilustración 19: Muro lateral a la entrada de la calle Cacera de Gobienzo.

Tras atravesar el pueblo de Cercedilla saldría, al S de éste, por el Camino de Matalavieja. El Río de las Puentes se cruza por el Puente de Mata Asnos, por su aspecto posiblemente del s. XVIII o XIX. A continuación seguiría hacia el S, por un camino, hoy casi desaparecido, pero indicado en la minuta previa al 1: 50.000 del I.G.y C., escala 1: 25.000, de Los Molinos, (INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL, 1875) como *Camino de Collado Mediano a Cercedilla (este camino está perdido hasta la carretera por no tener pasos el ferrocarril)* Desde allí sigue el trazado de una vía pecuaria, la Cañada Real de Merinas o Cañada Real Segoviana. En este tramo, donde la vía hace de límite entre Guadarrama y Alpedrete, es en donde, “según datos

*consultados en el archivo de la villa de Guadarrama había en 1630, tres hitos de piedra redondos y del altor de un hombre hincados en el suelo junto al camino real*” (BLÁZQUEZ Y DELGADO- AGUILERA, 1918: 15). El documento que manejó Blázquez era un apeo o mojonera entre Guadarrama y Alpedrete<sup>60</sup>, y el camino real es la cañada de la que venimos hablando.

Precisamente es este tramo uno de los que la Comunidad de Madrid ha excavado<sup>61</sup> e, independientemente, Javier Rivas ha identificado y descrito (RIVAS LÓPEZ, 1999), hallandose evidentes restos de calzada, aunque los itinerarios del s. XVI, que llevan en su mayoría el camino por Guadarrama demuestran que hace siglos que es ésta variante la que se utilizaba más regularmente.



Ilustración 20: Restos de calzada en la zona entre Alpedrete y Guadarrama.

Y, siguiendo el mismo camino, llegamos al Puente del Herreño, a San Yago, y por la M-510 hasta Galapagar, en cuyo tramo ha sido también excavada la calzada (CABALLERO CASADO, 1996), y en cuya plaza mayor se encuentra otro miliario (CABALLERO CASADO, Carlos, FERNÁNDEZ, Sonia y MARTÍN, Amparo, 2002: 141- 142).

---

<sup>60</sup> Que ya no existe, puesto que el archivo de Guadarrama fue destruido durante la Guerra Civil.

<sup>61</sup> Parece ser que la Comunidad de Madrid ya había prospectado y excavado parte de este tramo en 1997, aunque todavía no se ha publicado nada al respecto. *Vid.* CABALLERO CASADO, 2000.

## BIBLIOGRAFÍA CITADA

- ALVAR EZQUERRA, Antonio. (1990): “Una aproximación a la Geohistoria de Madrid: su geografía, toponimia y protección ecológica inmediatamente después de 1561”, *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 29, 1990.
- (1993) *Relaciones topográficas de Felipe II. Madrid*, Madrid, Comunidad de Madrid y C.S.I.C., 1993.
- BLÁZQUEZ Y DELGADO- AGUILERA, Antonio. (1911) “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, 1912, 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, 1918, p. 15
- BLÁZQUEZ MARTÍNEZ, José María. (1975): *Diccionario de las Religiones Prerromanas de Hispania*, Madrid, Itsmo, 1975.
- CABALLERO CASADO, Carlos. (1996): “La calzada romana de Galapagar”, *El Miliario Extravagante*, 55, Marzo de 1996, pp. 2- 4.
- (1997): “Acercamiento a la presunta Miaccum”, *El Miliario Extravagante*, 63, Diciembre de 1997, p. 25.
- (e.p.): “Estrategias territoriales en las ciudades del centro peninsular bajo la dominación romana”, *II Jornadas de Arqueología Ibérica de Castilla-La Mancha*, (en prensa)
- (2000): “Sobre la calzada al Sur de Los Molinos”, *El Miliario Extravagante*, 72, Febrero de 2000, pp. 39- 40.
- CABALLERO, Carlos, FERNÁNDEZ, Sonia y MARTÍN, Amparo [GROMA, Estudio de Arqueología y Patrimonio] (2000), “Estudio documental de la red viaria romana en la provincia de Segovia: vía XXIV del Itinerario de Antonino”, *IV Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Guadalajara, Junio de 1998*
- (2002), “Miliarios de la Vía 24 del Itinerario de Antonino en la Sierra del Guadarrama”, *Larouco*, 3, 2002, pp. 135- 146.
- (e.p.), “Vías históricas de la vertiente norte de la Sierra de Guadarrama. Un proyecto de recuperación”, *V Congreso Internacional de Caminería Hispánica, Guadalajara, Valencia Julio de 2000*, (en prensa)
- COLÓN, Hernando. (1988): *Descripción y Cosmografía de España, Manuscrito de la Biblioteca Colombina, Ed. facsimil de la de 1920*, Sevilla, Padilla Libros, 1988, 2 tomos.
- CUNTZ, Otto. (1929): *Itineraria romana, volumen prius*, Berlín, Teubner.
- DUQUE DE SAINT SIMON, (1858), *Mémoires complets et authentiques du duc de Saint-Simon sur le siècle de Louis XIV et la Régence*, Paris, Hachette, 1858, <http://gallica.bnf.fr/scripts/Consultation>
- DURÁN FUENTES, Manuel. (1999): *La Vía Nova en la Serra de Xurés. La Rehabilitación de la Vía Nova entre Portela de Home y Baños de Riocaldo*. Ourense, Xunta de Galicia, 1999.
- FERNÁNDEZ, S., MARTÍN, A. y CABALLERO, C. (2000): “Vías de comunicación romanas en Segovia: la vía XXIV del Itinerario de Antonino”, *Exposición Segovia Romana*, Octubre de 2000, pp. 165-188.
- FERNÁNDEZ TROYANO, Leonardo. (1990): *Los pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, 1990.
- FITA, Fidel. (1911): “El Miliario de Cercedilla”, *Boletín de la Real Academia de la Historia*, 58, 1911. pp. 147- 148.
- GARCÍA MERCADAL, J. (1967): *Viajeros extranjeros por España y Portugal*, recopilación de J. Mercadal, Madrid, Aguilar, 1967.



- GONZÁLEZ, Julio. (1975): *Repoblación de Castilla la Nueva*, Madrid, Universidad Complutense, 1975.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL (1922), “Mapa del término municipal de Cercedilla, escala 1: 25.000”.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO Y CATASTRAL (1875), “Mapa del término municipal de Los Molinos, escala 1: 25.000”.
- LOPEZ, Thomas, (1776): *Mapa de la Provincia de Guadalaxara*, 1766
- (1768): *Mapa de la Provincia de Toledo*, 1768
- (1773): *Mapa de la Provincia de Segovia*, Madrid, 1773 (4 hojas)
- LÓPEZ MARTÍN, Iñaki. (2001): “Historia de Cercedilla. Construcción de El Escorial y Cercedilla. Cartas del s. XVI relativas a Cercedilla”. <http://www.pueblos-net.com/cercedilla/cartas.html>.
- LORENZANA, Francisco. (1783): *Plano geográfico y topográfico de los alrededores de Madrid.*, h. 1783
- LOSTAL PROS, Joaquín. (1992) *Los Miliarios de la Provincia Tarraconense*, Zaragoza, 1992.
- MADRAZO, Santos. (1985): *El sistema de comunicaciones en España, 1750- 1850*, Madrid, Ed. Turner y Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 1985, 2 volúmenes.
- MARINÉ, María. (1988): “Excavación en la calzada romana del Puerto de La Fuenfría (Cercedilla. Madrid)”, *Noticiario Arqueológico Hispánico*, 30, 1988, pp. 229- 254
- MARTÍNEZ RUIZ, E, MAQUEDA, C. y DE DIEGO, E. (1999): *Atlas Histórico de España*, Madrid, Ed. Itsmo, 1999, 2 volúmenes.
- MENÉNDEZ PIDAL, Gonzalo. (1951) *Los caminos en la Historia de España*, Madrid, Ediciones Cultura Hispánica.
- MORENO GALLO, Isaac. (1999): *Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia*, (noviembre de 1998). Junta de Castilla y León, Consejería de Educación y Cultura. 1ª edición de 1999, en formato interactivo en CD-ROM con la colaboración de la Junta de Castilla y León.
- (1999 B): *La Red Viaria Antigua en La Rioja*, (noviembre de 1999). Gobierno de La Rioja. Consejería de Cultura, Juventud y Deportes.
- (2001) *Descripción de la Vía de Italia a Hispania en Burgos y Palencia*, 2ª edición Julio de 2001, Diputación Provincial de Burgos y la Diputación Provincial de Palencia.
- (2001 B): *La Red Viaria Antigua en La Rioja. I. La Vía Romana de Italia a Hispania*, Anexos de El Miliario Extravagante.
- (2001 C) “Características de la Infraestructura Viaria Romana”, *Revista O.P. Ingeniería y Territorio*, 56, 2001, vol. 2, pp. 4- 13.
- PARRA, Isabel, y CABALLERO, Miguel. (2000): “Los caminos y la vida de Moraleja de En medio”, *Anales del Instituto de Estudios Históricos del Sur de Madrid, ‘Jiménez de Gregorio’*, 1, 2000, pp. 197-214.
- PONZ, Antonio. (1988): *Viaje de España*, Madrid, Aguilar, 4 tomos.
- QUEVEDO, Francisco de. (1993): *La vida del Buscón*, Barcelona, Ed. Crítica, 1993.
- RIVAS LÓPEZ, Javier. (1999): “Otro tramo de calzada en la pre-Sierra madrileña”, *El Miliario Extravagante*, 71, Diciembre de 1999, pp. 34- 35.
- (2000): “El Camino Viejo a Segovia en el Valle de La Fuenfría”, *El Miliario Extravagante*, 74, Septiembre de 2000, p. 35.
- (2002): “Un viejo mapa de Cercedilla y otros datos”, *El Miliario Extravagante*, 83, Diciembre de 2002, p. 27- 28.
- RIVAS LÓPEZ, Javier y RODRÍGUEZ MORALES, Jesús (2000) “Una nueva calzada romana en el Valle de La Fuenfría”, *El Miliario Extravagante*, 75, Diciembre de 2000, pp. 24- 29.
- RODRÍGUEZ MORALES, Jesús. (2000): “Alces- Miacum”, *El Miliario Extravagante*, 72, Febrero de 2000, pp. 24- 34

RODRÍGUEZ MORALES, Jesús y MORENO GALLO, Isaac, “Elementos pluridisciplinarios para la identificación de las vías romanas. La vía de La Fuenfría”, *Cimbra*, 345, Marzo- Abril de 2002, pp. 24- 33

RUIZ TRAPERO, María. (2001): *Inscripciones latinas de la Comunidad de Madrid (siglos I-VIII)*, Madrid, Comunidad de Madrid, 2001.

SANZ GARCÍA, José María. (1990) “De como el hidrónimo Guadarrama se convirtió en orónimo de la Sierra de Madrid y otros topónimos serranos”, *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, 1990, pp. 178

VALK, Gerald. (1704) *Regna Hispaniarum atque Portugalliae ex recenti summa cura...*Amstelodam.: ex officina G. Valk cum privilegio, 1704, grabado en color 104,5 x 123 cm.

VÍAS, Javier. (2001): *Memorias del Guadarrama. Historia del descubrimiento de unas montañas*, Madrid, Ediciones La Librería, 2001.

VILLUGA, Pero Juan (1902): *Reportorio (sic) de todos los caminos, hasta agora nunca visto...*Medina del Campo, Pedro de Castro impresor, 1546. Edición facsímil de De Vinne Press, 1902