

VALORACIÓN ARQUEOLÓGICA DE LA CALZADA DE RIOFRÍO (LA GRANJA, SEGOVIA)

Sonia Fernández Esteban.

Carmen Jiménez Sanz.

Amparo Martín Espinosa.

Licenciadas en Arqueología.

GROMA, Estudio de Arqueología y Patrimonio.

RESUMEN

La intervención arqueológica desarrollada en el Parque de Riofrío durante 1996, ofrece un tramo del posible camino que unía los Reales Sitios de San Ildefonso y Riofrío desde el siglo XVIII. El buen estado de conservación del empedrado descubierto, que constituye un cimiento del camino originario, unido a sus características constructivas, longitud, anchura de vía y señalización con hitos, lo convierte en un elemento histórico de gran interés para los estudiosos de la red viaria en épocas pasadas. Esta excavación arqueológica, junto a la intensa labor de archivo realizada, permite una aproximación al conocimiento de las comunicaciones en el inicio de la dinastía borbónica.

ABSTRACT

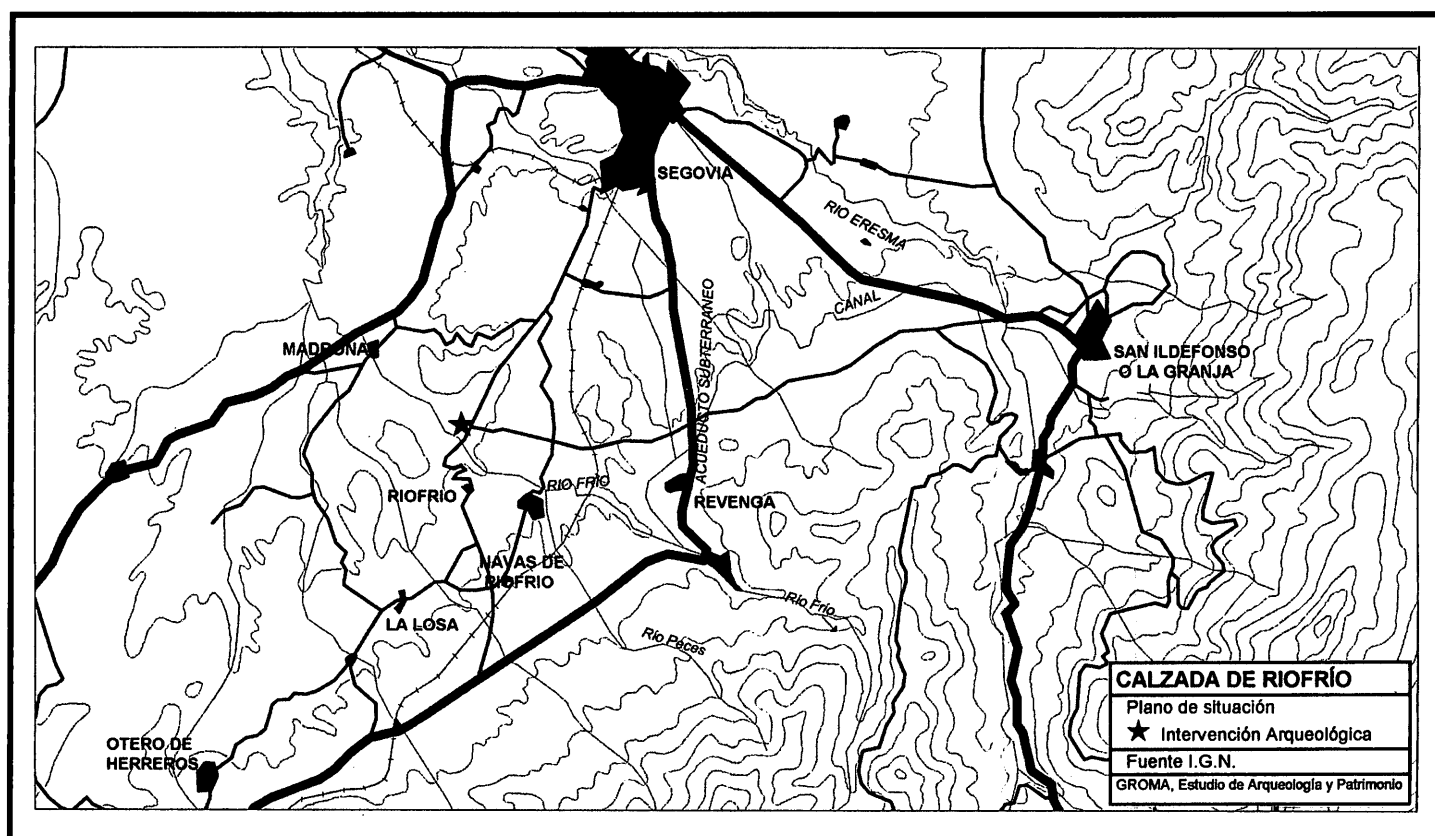
The archacological study carried out in the Parque de Riofrío in 1996 brought to light a stretch of what was probably the road between the Royal Estate of San Ildefonso and Riofrío from the eighteenth century. The well preserved state of the surface that was discovered, a foundation of the original roadway, together with the features of its construction, the width of the road, and the boundary stones, make it an interesting element for the study of highways of the period. This excavation, and the accompanying historical investigation, throw light on road communications in the early eighteenth century.

Riofrío constituye uno de los conjuntos palaciegos más conocidos de la provincia de Segovia, tanto por su interés histórico y la existencia del Museo de la Caza, como por su cercanía al Real Sitio de San Ildefonso. El recinto, gestionado por Patrimonio Nacional, está compuesto por el Palacio, de estilo barroco italiano construido entre los siglos XVIII y XIX y un gran parque, que ocupa una superficie aproximada de 700 hectáreas.

El Parque de Riofrío se localiza en el piedemonte septentrional de la Sierra de Guadarrama, cuyo relieve se articula en una suave rampa, con afloramientos de gneiss. A lo largo de la Historia se ha utilizado como área de caza, protegida de las labores agrícolas, ocupada por un bosque claro de fresnos, manchas de encina y mata de roble además de praderas húmedas, que dan lugar a un paisaje de dehesa escasamente modificado.

Se admiten
comentarios a este
artículo, que deberán
ser remitidos a la
Redacción de la ROP
antes del 30 de
febrero de 1998.

Recibido en ROP:
junio de 1997



En 1996 la Delegación de Patrimonio Nacional en La Granja, encargó a GROMA, Estudio de Arqueología y Patrimonio la realización de un proyecto de análisis y recuperación de una antigua calzada que discurre por el Parque. Dicha intervención incluyó el estudio documental y la excavación arqueológica de un sector de la vía, estableciendo como objetivos principales la realización de una primera valoración del camino, determinar su estado de conservación y analizar las características constructivas, así como obtener una fecha aproximada de los momentos de construcción y/o abandono.

El camino conserva restos de empedrado en varios tramos y resulta posible reconocer parte de su recorrido, tanto por los restos de enlosado y mojonos que lo flanquean, como por el pequeño alomamiento que se observa en el terreno y el crecimiento diferencial de la vegetación.

INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA

En el desarrollo del proyecto se han establecido dos fases de intervención, en la primera se efectuaron los trabajos de campo tras un acercamiento inicial al contexto histórico-arqueológico del Palacio y los caminos de Riofrío. La segunda ha constado del tratamiento de los datos obtenidos en la excavación arqueológica y en la consulta documental, bibliográfica y de archivo.

El trabajo de campo consistió en la excavación de los depósitos de tierra que cubrían la calzada, sobre un área situada en el entorno de las carreteras de acceso al Palacio (Puerta de Hontoria y Puerta de Castellanos), planteando una intervención en extensión de 525 m². donde se documentaron las unidades estratigráficas, la estructura y composición del empedrado.

El tramo de calzada descubierto es homogéneo en cuanto a estructura y composición manteniendo una anchura media de 6 m y dirección E-W, describiendo un giro hacia el Sur. Conformen su estructura cuatro nervaduras o espinas longitudinales, compuestas por bloques líticos de tamaño medio y tres calles o espacios comprendidos entre las nervaduras, que están rellenas por piedras de menor tamaño con disposición más irregular. Asimismo, existen cuatro espinas de trazado perpendicular, que dividen la calzada en grandes cuarterones (posible trasunto de un sistema constructivo por sectores). En cuanto a la naturaleza de los materiales de construcción predomina el gneiss, con algunos bloques de caliza y arenisca, sin que se haya documentado hasta el momento ningún mortero.

También se han localizado dos hitos en posición original en la margen Norte del camino y dos desplomados en la Sur, junto al giro que describe la calzada; se trata de bloques de gneiss apenas desbastados, no equidistantes, que jalonan el camino.

La calzada estaba cubierta por un depósito de tierra arcillosa fruto, más bien de la sedimentación natural, que de un intento de regularización de la superficie del camino; no se han



Vista general. Excavación arqueológica.

registrado otros elementos constructivos como fosos o cunetas para el drenaje de la estructura.

Tras la presente intervención arqueológica, podemos describir un camino que se asienta sobre el terreno natural sin grandes obras de preparación, ni modificaciones del terreno tales como desmontes o terraplenes; la estructura está formada por un cimiento de bloques líticos organizados por un sistema de espigas y cuarterones, trabada con tierra de las inmediaciones. La ausencia de erosión en los bloques indica que el empedrado descubierto constituye la base de un elemento superior, actualmente perdido, aspecto corroborado por la falta de rodadas, surcos u otros indicios de erosión diferencial producida por el tránsito, observados en otras calzadas.

El sector descrito forma parte de un camino del que se han documentado otros tramos de similares características, cuyos puntos extremos son el núcleo de Revenga y un paraje con vestigios arquitectónicos situado en las inmediaciones del Palacio de Riofrío. Junto a la Puerta de Castellanos el camino discurre en dirección Sureste por el Soto de Revenga hasta las inmediaciones del núcleo urbano del mismo nombre, mientras que en dirección Oeste, se introduce en el Parque hasta enlazar con el tramo ahora excavado, coincidiendo con la carretera asfaltada de acceso por la Puerta de Castellanos. A partir de este punto se dirige hacia el Sur vadeando el río Frío, llegando

hasta el paraje de Casas Viejas, donde el rastro del camino se pierde, aunque parece continuar hasta el Palacio.

En este recorrido el camino se identifica por un ligero alojamiento del terreno con afloramiento de empedrado en algunos tramos y se encuentra jalonado por hitos, que cumplen funciones de amojonamiento o deslinde.

ANÁLISIS HISTÓRICO

Las primeras menciones del paraje de Riofrío se encuentran en el "Libro de Buen Amor" (Ed.1988:315-316) y en el "Libro de la Montería" de Alfonso XI (Gutiérrez de la Vega Ed., 1976:193) ambos de época bajomedieval, como aldea en aquél y como paraje con abundante caza en el segundo. Su importancia cinegética debió perdurar durante los siglos posteriores, así en 1724 Felipe V decidió arrendarlo como coto de caza. El paraje pertenecía al Marqués de Paredes y a "los términos concejiles de Ontoria, Revenga, Nava de Riofrío, La Losa y Madrona", como se indica en una escritura (A.G.P. caja 13.546).

Durante el segundo tercio del siglo XVIII se mantuvo el arrendamiento (A.G.P. caja 13.547) hasta que en 1751 Isabel de Farnesio compró el término, adquiriendo Riofrío a partir de



Alzados frontal y lateral. Hitos nº 1 y 2.



este momento una considerable importancia, ya que proyecta en el Parque la creación de un gran complejo real, de características similares al de La Granja, que incluye la construcción de un Palacio, al que posteriormente se añadirían una serie de instalaciones asociadas como cuarteles, casa de oficios, teatro y un monasterio (Ruiz 1963: 282, 293).

Se encargó la dirección del proyecto a distintos arquitectos italianos y españoles (Rabaglio, Carlo Frascina, Pietro Sexmini, Díaz Gamones), desarrollándose una importante actividad para la construcción del Palacio y el edificio ubicado al Este (Marqués de Lozoya 1965: 34, 36). Se establecieron en el recinto un gran número de trabajadores que atrajeron otros servicios, construyéndose pequeñas viviendas, (A.G.P. cajas 13.590 13.591, 13.617) y otras edificaciones de servicio, casa de comidas, barbería y tiendas (Ruiz 1963: 283). Asimismo, existe un considerable volumen de documentación sobre instalaciones anexas a la obra, como tejeras y caleras.

Durante el siglo XIX el Parque se utilizó solamente como coto de caza, sin llegar a estar habitado, encargándose su custodia y mantenimiento a la Administración del Patrimonio de la Real Casa. Como excepción, durante el reinado de Isabel II, Francisco de Asís lo ocupó esporádicamente y posteriormente Alfonso XII lo utilizó en contadas ocasiones a partir de 1878 (Marqués de Lozoya 1965: 36).

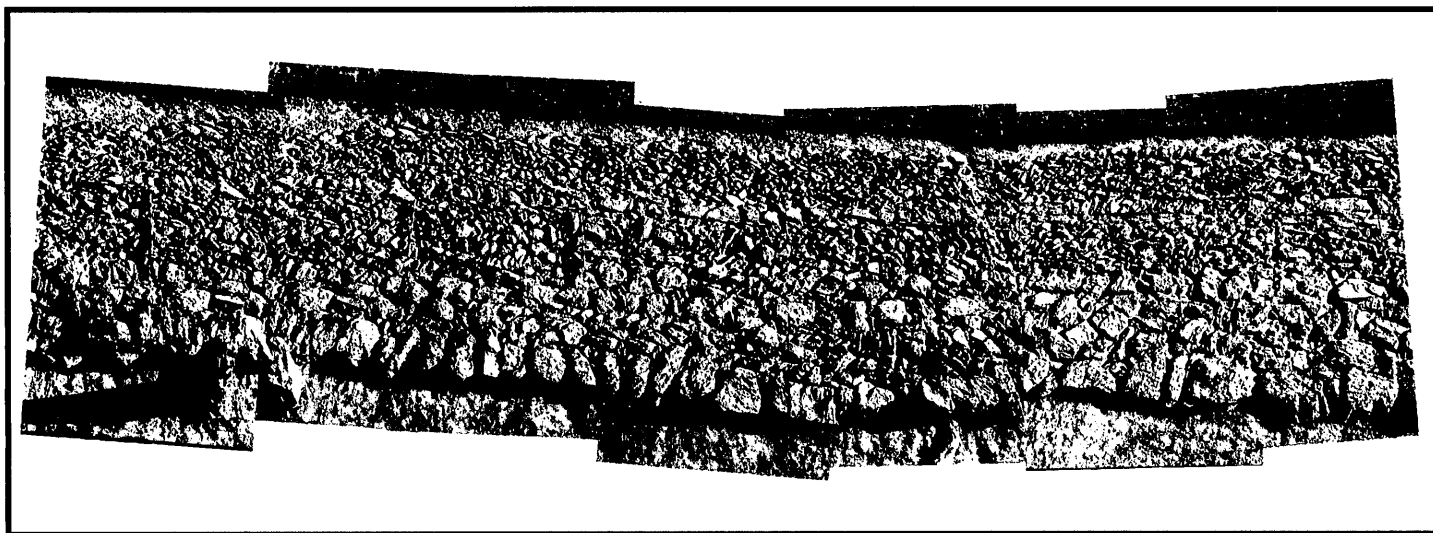
Para abordar el análisis histórico de la vía se han manejado un conjunto de fuentes de diverso carácter, entre las que se incluyen desde el Inventario Arqueológico Provincial de Segovia, hasta fondos documentales entre los siglos XVIII y XX conservados en el Archivo General de Palacio (A.G.P.), pasando por el análisis de la red pecuaria y repertorios y libros de viajes de los siglos XVI y XVII, entre otros. Estas consultas han permitido un acercamiento al conocimiento de la caminería a lo largo de la Historia y enmarcan los hallazgos de la campaña de excavación.

Siguiendo una argumentación cronológica, resulta difícil conceder una atribución romana al camino de Riofrío atendiendo a su estructura y trazado. Sus características constructivas difieren de las indicaciones de algunos autores clásicos. Según Vitruvio los pavimentos han de estar constituidos por una sucesión de capas de distintos materiales para obtener la firmeza necesaria (Ed. 1980: Libro VII, 1, 173-174). Aunque estas indicaciones se refieren a pavimentos en general, a partir de la traducción realizada por Bergier en el siglo XVII, se considera que se trata del mismo sistema utilizado para las calzadas (Mariné 1988: 251-253), es decir, el orden teórico de capas superpuestas sería: *statumen* (cimiento formado por piedras unidas con mortero o tierra), *rudus* (capa de cascajo), *nucleus* (capa de grava o mortero de hormigón y ladrillo) y *summa crusta* (enlosado).

En cuanto al trazado, no se conoce la existencia de vías romanas que discurren por las inmediaciones del Parque de Riofrío. A unos 6 km. de distancia y con un trazado distinto discurre una vía romana principal, denominada vía 24 del "Itinerario de Antonino" (de unión entre las ciudades de *Emerita Augusta* y *Caesaraugusta*.) en su recorrido entre Segovia y *Miacum* (Roldán 1973).

Poco se conoce sobre trazados de la red caminera altomedieval, aunque se han estudiado las vías de penetración islámicas y los caminos seguidos por el avance cristiano. Según Uriol (1990:45) Somosierra fue el primer puerto usado para el paso del Sistema Central, utilizándose La Fuenfría en campañas posteriores; por otra parte el puerto de Tablada, el más cercano al camino objeto de estudio, aparece reflejado como *Balat Humayd* en una referencia del siglo XI.

El "Libro de Buen Amor", como ya se ha mencionado, constituye la primera referencia explícita a los caminos de Riofrío; de este texto se desprende que en el siglo XIV el paso más común de la sierra era el puerto de La Fuenfría, aunque



Mosaico fotográfico. Detalle del sistema constructivo.

existía un camino hacia los pasos de Guadarrama y Tablada que atraviesa el paraje de Riofrío.

Entre los siglos XV y XVII se incrementa el volumen de publicaciones y referencias para el estudio de red viaria, formado por itinerarios reales, relaciones de viajes de extranjeros, guías, itinerarios y repertorios, aunque todavía no se han obtenido datos que relacionen la calzada de Riofrío con la red principal en esa época.

El primer repertorio fue escrito por Juan Villuga en 1546 y treinta años más tarde se publica el de Alonso de Meneses; en el siglo XVII se establece el primer servicio de postas reflejado en los textos de Cotogno y Miselli. Del conjunto se desprende que durante estos siglos continúa la tendencia iniciada anteriormente, mejorando y concretándose los trazados; paralelamente se empieza a desarrollar la normativa legal sobre caminos e, incluso, se especifica la obligatoriedad a ubicar mojones en los puertos (Madrado 1984: 74). La ausencia de indicaciones específicas sobre el sistema constructivo hace suponer que no se realizan obras de pavimentación, siendo, en general, caminos terreros (Uriol 1990: 147-151).

En el siglo XVIII, con el inicio de la dinastía borbónica se producen grandes modificaciones que se verán reflejadas en la red caminera. El pensamiento ilustrado supone una idea de ordenación que atañe a todas las facetas del conocimiento, con desarrollo de los estudios científicos, técnicos y sistematización de disciplinas. La nueva mentalidad se plasma también en la ordenación del territorio, llevada a la práctica a través de la creación de una importante red viaria (articulada según el centralismo de la época) y en la construcción de grandes obras de ingeniería.

A mediados de siglo, Fernández Mesa escribe el "Tratado legal y político de caminos públicos y posadas" donde indica los materiales que se deben emplear y el sistema constructivo, aconsejando que "... la gran fábrica de los caminos romanos

convendría imitarse en todas partes ...". Según esta teoría el trazado debería ser recto y la construcción requeriría una gran obra de infraestructura, ya que era necesario excavar hasta localizar el firme, que posteriormente se cubriría con sucesivas de capas de diversos materiales, hasta obtener la solidez necesaria (Uriol 1990: 240-246).

En estos momentos se introducen en España una serie de sistemas constructivos planteados por distintos ingenieros, como Gautier, Trésaguet, Mac Adam y Telford, basados en la construcción de un cimientó rígido de materiales pétreos, sobre el que se suceden capas de materiales más plásticos; en muchos casos se plantea la construcción de muros de contención laterales y sistemas de drenaje (Madrado 1984: 190-198).

Probablemente estos sistemas se utilizaron en vías de nueva planta, como es el caso de Guadarrama (Uriol 1990: 235-236); por el contrario, los caminos ya existentes se reparan restableciendo el empedrado y colocando capas de arena sobre él, tal como se refleja en la documentación referente a las múltiples reparaciones realizadas en el camino entre la Corte y los Reales Sitios de San Lorenzo y San Ildefonso. En muchos de estos documentos se hace mención explícita al tipo de tierra que ha de cubrir la base, arena de grano grueso, o "*cascajo menudo*", material drenante y resistente (A.G.P. caja 13.674).

CONSIDERACIONES FINALES

La calzada de Riofrío presenta cierta relación con los sistemas constructivos del siglo XVIII, ya que la ausencia de huellas de erosión y la disposición irregular de los bloques del empedrado, indican que no pudo ser utilizada como superficie para el tránsito, sino que más bien se trata de un cimientó, seguramente cubierto por capas de arena actualmente perdidas.



Calzada desde el oeste. Área ensanchada que describe la curva hacia el sur.

Atendiendo a su composición en nervaduras y calles intermedias, presenta gran similitud con los tramos enlosados del puerto de La Fuenfría estudiados por Mariné, de trazado romano, corroborado por el hallazgo de dos fragmentos de miliarios en el entorno del camino (Blázquez 1912: 304-305; Fita 1912: 147). Posiblemente los restos allí conservados pertenezcan a las numerosas reparaciones que se realizaron durante el siglo XVIII. Como ya se ha indicado, el sistema constructivo de ese momento refleja características de época romana, lo que en muchas ocasiones dificulta la identificación cronológica de los restos materiales.

Además, en la cartografía de finales del siglo XVIII (Plano de 1784, Servicio Geográfico del Ejército) se refleja la comunicación entre San Ildefonso y Madrid a través de los pasos de la sierra de La Fuenfría y Guadarrama, con un ramal hasta Riofrío, que podría tratarse del camino estudiado. La documentación de archivo indica que en época de Isabel de Farnesio se construyó el camino entre San Ildefonso y Riofrío, sobre el trazado de una senda anterior (A.G.P. cajas 13.778 y 13.831).

No hay que olvidar que en este momento se produce el gran auge de Riofrío, con el proyecto para crear un importante complejo palaciego de ciudad-Corte, que entre otros aspectos requeriría unas sólidas vías de comunicación. Un buen sistema viario es necesario, no sólo desde el punto de vista económico y de la comunicación, sino también como reflejo de la entidad de los puntos que une, aumentando su prestigio. Tal concepto mantenido a lo largo de la Historia, cobra gran importancia durante el siglo XVIII con la corriente de la Ilustración. La envergadura del proyecto de Riofrío tendría que incluir la idea de un camino diseñado con los nuevos planteamientos en cuanto a trazado, construcción y señalización, quizá sobre una traza anterior.

Durante el siglo XIX en Riofrío se organiza la red viaria utilizada en la actualidad, parece que entonces se produce el abandono del camino tratado, perdiéndose paulatinamente parte del recorrido. Así en la cartografía de la primera mitad del siglo XX sólo se refleja un pequeño tramo, en las proximidades del área de intervención arqueológica (Plano de 1916, Cartoteca de Palacio y Plano Catastral de 1959).

Para concluir, indicar que los resultados de la excavación han puesto de manifiesto importantes vestigios, correspondientes a un tramo del posible camino del siglo XVIII que unía Riofrío y San Ildefonso.

El empedrado, que se mantiene en muy buen estado de conservación, sus características de construcción, dimensiones, además de la existencia de hitos *in situ* configuran un elemento arqueológico de gran interés y espectacularidad, que parece discurrir hasta el mismo Palacio.

Éstos son, en síntesis, los resultados de la primera fase de intervención ha consistido en la valoración de la calzada, con el objeto de diseñar un plan de actuación posterior en el que se englobaría la investigación durante campañas sucesivas, partiendo de la recuperación tanto de tramos conocidos como del estudio en otros trazados más imprecisos. A través de este proyecto Patrimonio Nacional promueve una nueva faceta de investigación histórica con grandes posibilidades de desarrollo, acorde con la importante labor de conservación y difusión cultural que se viene desarrollando en los Reales Sitios.



Calzada desde el este. Zona destruida por obras posteriores y amortización de materiales de construcción.

BIBLIOGRAFÍA

- Blázquez y Delgado Aguilera, A.** (1912) “Vía romana del puerto de La Fuenfría” *Boletín de la Real Academia de la Historia*, nº 58. Madrid. 142-147.
- Fita, F.** (1912) “El miliario de Cercedilla”. *Boletín de la Real Academia de la Historia*, nº 58. Madrid. 147.
- Gutiérrez de la Vega, J.** (Ed. 1976) *Libro de la Montería. Alfonso XI*. Madrid.
- Madrazo, S.** (1984) *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Vol. 1. Madrid
- Mariné Isidro, M.** (1988) “Excavación en la calzada romana del Puerto de La Fuenfría (Cercedilla, Madrid)”. *Noticiario Arqueológico Hispano*, nº 30. Madrid. 229-254.
- Marqués de Lozoya,** (1965) “El Palacio de Riofrío”. *Reales Sitios*, nº 2. Madrid. 31-41.
- Roldán Hervás, J.M.** (1973) *Itineraria hispana. Fuentes antiguas para el estudio de las vías romanas en la Península Ibérica*. Madrid.
- Ruiz, J., Arcipreste de Hita,** (Ed. 1988 Gybbon - Monypeny). *El Libro de Buen Amor*. Madrid.

- Ruiz Alcón, M.T.** (1963) “El Palacio de Riofrío”. *Archivo Español de Arte*, nº 144. Madrid. 281-296.
- Uriol Salcedo, J. I.** (1990) *Historia de los caminos de España*, Vol. I. Madrid.
- Vitrubio** (Ed. 1980 Blánquez) *Los diez libros de Arquitectura*. Madrid.

FUENTES DOCUMENTALES

Archivo:

A.G.P. Archivo General de Palacio, Sección Administraciones Patrimoniales, Fondo de San Ildefonso.

Cartotecas:

Instituto Geográfico Nacional.
Servicio Geográfico del Ejército.
Catastro Rústico en el Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria dependiente del Ministerio de Economía y Hacienda (Gerencia Territorial de Segovia). ●