

# Capítulo I

## INTRODUCCIÓN

### 1.1. EL CAMINO

#### 1.1.1. LA NATURALEZA Y EL CAMINO

Si todas las obras de infraestructura que generalmente se llaman obras públicas se insertan directamente en la naturaleza, es seguramente el camino el más apegado a ella, y una de las más condicionadas por las características geográficas y geológicas de las tierras que recorre. El camino inicial es simplemente una limpieza del terreno para poder transitar por él, y poderlo seguir sin perderse desde su origen a su destino, función esta básica de las vías de comunicación. A medida que las exigencias funcionales del tráfico fueron creciendo a lo largo de la Historia, el camino fue necesitando una infraestructura cada vez más potente, que le permitiera despegarse del terreno y crear una superficie adecuada al tráfico, llegando a las exigencias del ferrocarril o de las autopistas, que en zonas de orografía dura se despegan totalmente del terreno, empalmando túneles con viaductos. Pero en los caminos históricos, hasta la concepción moderna de las carreteras para el tráfico automóvil, la adaptación del camino al terreno era casi total y la infraestructura de la calzada en la mayoría de los casos somera; las mayores obras de los caminos han sido siempre los puentes.

Las técnicas de construcción de los caminos han tenido una evolución lenta hasta lo que podemos llamar los tiempos modernos de la ingeniería, que se iniciaron con la revolución industrial. Hasta el siglo XIX se seguía hablando en los tratados de carreteras de «pavimentos a la romana».<sup>(1)</sup> Además, el tipo de camino a utilizar ha dependido en gran medida de las características del terreno por el que discurre, y también de la clase del camino. Todo ello hace difícil, y en muchos casos imposible, datar un camino histórico por los restos de infraestructura que quedan de él.

La evolución del camino a lo largo de la Historia, es decir, la propia historia del camino, puede ser diferente de unos a otros. Algunos se han mantenido en servicio con mayores o menores transformaciones hasta nuestros días. Otros se han abandonado en un momento dado y han quedado expuestos a la acción de la naturaleza, que en ocasiones, y sobre todo en las zonas de montaña, los ha hecho desaparecer. Otras veces se ha conservado mejor o peor la infraestructura que tenían en el momento en que se abandonaron. Como comprobaremos (véase 1.1.5), los caminos en servicio requieren una conservación para evitar que se deterioren y terminen desapareciendo. Esto, unido a su evolución debida a las exigencias del tráfico, hace difícil que un camino que ha tenido un uso continuado durante varios siglos, conserve las características del camino inicial, a no ser que haya tenido un uso residual. Ejemplo de ello son dos caminos de la sierra del Guadarrama que se construyeron en el siglo XVIII: El camino carretero del puerto de la Fuenfría que sustituyó a la calzada romana con cambios de trazado, construido durante el reinado de Felipe V; y el camino carretero del puerto del León o de Guadarrama, construido durante el reinado de Fernando VI, que sustituyó al camino que pasaba por el puerto de la Tablada. Ambos se estudian en detalle más adelante (v. 2.5.3 y 2.5.4).

El camino de la Fuenfría se abandonó después de cien años en servicio, cuando se abrió la nueva carretera por el puerto de Navacerrada a principios del siglo XIX. Gracias a este abandono se ha conservado su estructura y su pavimento originales, aunque ha sufrido deterioros.

El camino del puerto del León, en cambio, se ha seguido utilizando hasta nuestros días con rectificaciones parciales de trazado. Por ello, de la estructura inicial y del pavimento del siglo XVIII no queda nada, o lo que puede quedar está bajo los distintos pavimentos que se han ido superponiendo sobre él. Sabemos que es un camino del XVIII por las obras de fábrica que se conservan y por las referencias documentales.

### 1.1.2. LAS DIFERENTES CLASES DE CAMINOS

En todas las épocas se han simultaneado caminos de distintas características en función de la intensidad y el tipo de tráfico que circula por ellos. Hasta el siglo XIX se pueden considerar tres clases de tráfico, y por consiguiente tres clases de caminos con características bastante diferenciadas: los caminos de ruedas o de carros, los caminos de herradura o de caballos y las sendas o caminos de a pie. En este libro vamos a estudiar básicamente los dos primeros que, en general, son los que figuran en los itinerarios y repertorios.

Las características del camino, tanto su sección como su trazado, es consecuencia del tráfico que circula por él, y por ello, el modo de viajar en cada época es el que define estas características. Esto se aprecia sobre todo en los caminos de ruedas, porque a lo largo de la Historia los vehículos han ido evolucionando, mejorando su velocidad, comodidad y capacidad. En cambio, el camino de herradura ha tenido siempre características análogas, porque el medio de transporte utilizado, el caballo, poco ha cambiado, aunque también ha evolucionado el modo de montar sobre él; los romanos no conocían las herraduras ni los estribos, que se empezaron a utilizar en la Edad Media;<sup>(2)</sup> la silla también se empezó a utilizar en la Edad Media porque la montura de los romanos consistía en una manta sujeta con una cincha.<sup>(3)</sup>

El planteamiento anterior se vuelve también a la inversa: no siempre el modo de viajar ha definido el camino, sino que con frecuencia las condiciones del camino han definido el modo de viajar. En España las características de los caminos han estado durante la mayor parte de la Historia por debajo de las necesidades de la época; por ello, el tipo de tráfico venía obligado en muchos de ellos por sus características. Algunos viajeros, en sus relatos de los viajes por España, se refieren a que en ciertos lugares tuvieron que cambiar de modo de viajar, de ruedas a herradura, por la pérdida de características del camino, sobre todo al atravesar las montañas. Esto se produjo durante mucho tiempo en el paso del puerto de la Fuenfría y en el de la Tablada.

Siempre ha habido diferencias entre los distintos tipos de caminos, y ello ha dado lugar a distintas denominaciones y clasificaciones de ellos, sobre todo a partir del siglo XVIII:

En el *Tratado legal y político de caminos públicos y posadas* de Thomas Fernández de Mesa<sup>(1)</sup> de 1755 se distinguen cuatro tipos de caminos: la senda, el camino de carros, la vía y el camino real, con diferentes anchos cada uno. En el *Atlas de España* de Francisco Coello de 1849, publicado por provincias, se distinguen cuatro tipos de caminos: camino de hierro (ferrocarril); camino real, calzada o arrecife

(arrecife viene de *Al rasif* que es la denominación musulmana de los caminos empedrados<sup>(4)</sup>); camino carretero y camino de herradura o senda.

A finales del siglo XIX, el Ministerio de Fomento establece cuatro tipos de vías de comunicación: los caminos vecinales que pertenecían a las diputaciones y las carreteras de tercer, segundo y primer orden que pertenecían al Estado; se llamaban también carreteras locales, comarcales y nacionales.

El ancho de los distintos tipos de caminos, *la ancharia* del *Tratado* de Fernández de Mesa<sup>(1)</sup>, ha variado mucho a lo largo de la Historia y de unos tipos de caminos a otros. En los distintos tratados se dan diferentes anchos con poco convencimiento. En el de Fernández de Mesa se dan las siguientes dimensiones: la senda ancha 4 pies, la de carros ancha 8 pies, la que se llama vía ancha 16 pies y el camino real ancho 64 (la palabra «ancha» y «ancho» significan en este tratado «mide de ancho»). Después da valores diferentes para distintos caminos y países, y «para no tomar ejemplo de los forasteros» da el valor del «camino que su Majestad ha mandado hacer a sus expensas desde Santander a Reinosa, tiene 28 pies, esto es, 21 en medio, y 3 y medio de pared a cada lado que sirven de margen y defensa». Este tratado se refiere también a los anchos de las vías romanas, que en algunos tramos de la vía Apia tenía «cerca de tres passos de ancharia, que son 15 pies» a pesar de «que también se formó cortando la piedra en Terracina, que era un pasmo mirar un camino, cuyo pavimento hecho con una sola losa».

De este tratado, y de otros escritos en los siglos XVIII y XIX, se deduce que la sección transversal del camino variaba sensiblemente en función de muchas circunstancias. Hemos visto que según el tratado de 1755, el camino real debe tener 64 pies, lo cual es un ancho extraordinario incluso para una autovía actual de cuatro carriles. No sabemos a que caminos reales se refiere, porque luego cita el camino de Reinosa a Santander costado por el rey, que tiene un ancho útil de 21 pies; y el *Diccionario* de Madoz se refiere en algún caso a un camino real solo apto para caballerías:<sup>(5)</sup> «... al puerto de Palo, por el que pueden transitar caballerías formando subidas y bajadas practicables por una especie de prado, a donde pasa el camino real que comunica los pueblos de Lescum y Hecho». El puerto de Palo en los Pirineos fue siempre camino de herradura. Hoy en día es una senda de montaña.

### 1.1.3. LOS MODOS DE VIAJAR EN LA HISTORIA

Los distintos modos de viajar, las características de los vehículos, y su velocidad, han sido fundamentales para definir las características del camino, desde su clase, hasta su trazado y su pavimento. Por ello, para estudiar los caminos históricos es necesario conocer la forma de viajar en las distintas épocas.

La mayoría de los viajes en el Imperio romano se hacían a caballo, pero los romanos desarrollaron también innumerables tipos de carros para el transporte de viajeros y de mercancías; carros pesados y ligeros, de dos y cuatro ruedas, y con tiros de 1 a 10 animales. Carros pesados eran: la *angaria* para largos recorridos, el *carpentum* de dos ruedas, la *raeda* el más grande y el más utilizado de los carros de viajeros romano,<sup>(6)</sup> y la *carruca* de la que había diferentes tipos, incluso se podía habilitar para dormitorio: la *carruca dormitoria*. Algunas eran de un lujo extraordinario<sup>(7)</sup>. Para el transporte de mercancías o materiales se utilizaba la *sarraca* y la *plaustra*. Ligeros eran la *arcuma* de una plaza, el *cisium* de dos ruedas y el *currus* de carreras.

También utilizaron los romanos la *basterna*, parecida a la litera que se utilizó en siglos posteriores y que consiste en una caja para una o dos personas, soportada por varas que se enganchaban a dos caballerías, una delante y otra atrás, que la transportaban.<sup>(8)</sup>

Existió en esta época un servicio de transportes del Estado denominado *cursum publicum*, análogo al futuro servicio de Postas, utilizado para el transporte de correos, viajeros oficiales y militares, pero vedado a los particulares. El servicio de particulares se realizaba por la *Angariae*, que se utilizaba mediante licencias especiales concedidas con muchas restricciones. Estas licencias se llamaron primero *diplomas*, y después *evectioes*, a partir del emperador Constantino.<sup>(1)</sup>

Estos servicios estaban basados en una infraestructura muy potente de estaciones para hacer posible los viajes, análoga a la que formarán siglos después las casas de postas. Existían distintos tipos de estaciones: las *civitates* centrales que servían de depósito y cuadras, las *mutationes* que servían para relevo de caballos y las *mansiones* que servían de albergue y demás servicios de los viajeros.<sup>(9)</sup>

En la Edad Media, el carro se dejó de utilizar casi totalmente para el transporte de viajeros; se consideraba incluso denigrante para los caballeros, viajeros de a caballo, viajar en carro;<sup>(2)</sup> por ello, la mayoría de los itinerarios de largo recorrido eran de herradura, conservándose los carros agrícolas para el transporte local y las carretas de mercancías, aunque la mayor parte del transporte se hacía a lomos de mulas.

En la Edad Moderna se generalizó el uso de los coches; en España se empezaron a utilizar durante el reinado de Felipe II, aunque solo en algunos caminos; hay referencias de los viajes en coche del rey y su corte a El Escorial y Aranjuez.<sup>(9)</sup>

Como hemos dicho, algunos relatos de viajes se refieren a tramos de los caminos donde tenían que abandonar los coches para seguir viaje a caballo; concretamente en el área de la sierra de Guadarrama sabemos de viajeros que tuvieron que abandonar el coche en el pueblo de Guadarrama y pasar a caballo por el puer-

**LÁMINA I  
CAMINOS DE LA SIERRA**

A lo largo de la Historia se han utilizado tres clases distintas de caminos: sendas o caminos de a pie, caminos de herradura para «viajar a la ligera», es decir, a caballo, y caminos para «viajar en ruedas», es decir, para el tráfico de carros, posteriormente de coches y actualmente de vehículos automóviles. Los dos primeros han variado poco a lo largo de la Historia, pero en cambio los de ruedas han ido evolucionando a medida que las exigencias del tráfico han ido creciendo en velocidad, comodidad y capacidad de la vía. Esta evolución ha culminado en las actuales autopistas.

El vehículo automóvil ha llegado a suponer un salto cualitativo en el planteamiento del camino, debido a las altas velocidades que exigen unas características de trazado y de continuidad de plataforma distintas a las requeridas por los coches de tracción animal.



a



b

Desde los romanos se han construido caminos con firmes de varias capas aunque no se utilizaban con la generalidad que normalmente se atribuye a las calzadas romanas. La velocidad y el peso de los vehículos automóviles han requerido de la carretera actual una estructura mucho más compleja que la utilizada hasta el siglo XIX.



(a) Camino de herradura del puerto de la Tablada por el valle del río Moros, utilizado desde la Edad Media hasta el siglo XVIII.

(b) Camino de ruedas del puerto de la Fuenfría del siglo XVIII. El paso por este puerto se utilizó desde los romanos hasta principios del siglo XIX. La fotografía corresponde al camino carretero construido durante el reinado de Felipe V.

(c) Carretera del puerto de Navafría, construida en nuestro siglo con distinto trazado que el camino histórico.

(d) Carretera del puerto de Navacerrada en la zona de las Siete Revueltas. Se terminó a principios del siglo XIX y se ha mejorado en sucesivas ocasiones, pero ha conservado la mayor parte del trazado original.



c



d