



## MADRID - SEGOVIA, BAJO LA MONTAÑA

**U**NA recia transformación se ha operado en el viejo camino de Castilla. Son siglos de andaduras entre nieves, sobre hielos, con las nieblas sobre las crestas, que hacían decir a Luis de Góngora: «o nubes obedezcan tu alta frente o nieblas ciñan tu cabello cano». El antiguo camino de Castilla, el brazo que se extendía entre las dos Castillas, para entrelazar sus manos en la cima del Puerto, ya no es carrera de fatigas para los peatones y las bestias ni esfuerzo para los motores. Ahora las dos Castillas, las dos provincias vecinas, Madrid y Segovia, se comunican bajo los montes, en una hazaña de los hombres que anula la penosa condición impuesta por la Naturaleza. El gran poeta aludido decía: «Montaña inaccesible en vano al atrevido paso de la gente». Así, en efecto, se oponía a su acceso por los humanos, que lo hollaron con su planta y las ruedas de sus vehículos. Ahora es menos inaccesible aún.

El Puerto de Los Leones, que mira a Madrid, encariñado con la capital de España desde su cimero

trono, está lleno de historia. A él, como a otros muchos caminos, se han dedicado reales órdenes, cédulas y disposiciones desde muy antiguo. Era tan incierto su disfrute y aprovechamiento que tales disposiciones tenían que asegurar que estos caminos eran del Rey, entiéndase, del Estado. Prescribían la prohibición de cerrarlos con edificaciones, con casas, silos, pozos, porque no había esa vigilancia establecida más tarde, que se llama peones camineros, hoy ampliada y completada con la vigilancia de los guardias de carreteras. Las carreteras de la antigüedad eran una soberbia aventura a cargo del que se introdujera por ellas. Para asistir a los caminantes se establecían albergues en los lugares propicios, donde descansaran los esforzados caminantes. Alfonso X el Sabio, el de las Cantigas, otorgó la exención del servicio militar a los propietarios de esos albergues, en gracia a los servicios meritorios que prestaban, a lo penoso de su trabajo, a la importancia de su existencia para caminar por las rutas de España. Al otro lado de este Puerto de Castilla, a la distan-



**En la foto superior se ha captado el instante que, una vez taladrado de parte a parte el tunel, se juntan las brigadas de los obreros que, con su esfuerzo ha hecho posible esta gran obra. A la derecha los técnicos en el momento solemne de utilizar, por última vez, una carga de dinamita.**

cia que el terreno lo permitía, para dar asilo a los fatigados caminantes, se construyó el albergue bajo la advocación de San Rafael, que hoy es un lindo pueblo serrano. Este rey tuvo el empeño de comunicar Madrid con Castilla por una calzada que sirviese a este cometido y fuera digna de tal enlace, continuando la obra de su hermano Felipe V, el que hizo erigir el monumento del León de Castilla. Entonces era uno de los mejores de Europa y por eso se puso la inscripción de «vencedor de los montes». Antes de ello, era fácil que el viajero se saliera del camino, se extraviara entre los montes y pagara con su vida la aventura de viajar.

En los viejos inviernos ibéricos se tapaba el camino por la nieve, que duraba el tiempo que la estación. Por eso se trazó el secundario que enlazaba esa vía con El Escorial, porque muchos de los viajeros no podían pasar por ella en los meses más rigurosos. Alrededor existían trampas de lobos en los que era fácil enredarse sin conseguir salir de ellas. Cuando el paso estaba cerrado, el refugio inmediato era el Real Sitio, por lo que la carretera de Guadarrama estaba muy concurrida. A su paso por ella Fernando VII cierto día descubrió un arroyuelo en las proximidades del pueblo de San Lorenzo y, como tuviera deseos de beber, sugirió que se aprovechara ese agua para construir una fuente. Hoy se llama, mejor dicho, se sigue llamando desde entonces, la Fuente Nueva, y puede leerse grabada en ella esta inscripción: «Dios quiso que yo manase, Fernando que aquí

viniese, para que el sediento bebiese y a Dios y al rey alabase.» Esa carretera comunicaba los Reales Sitios de San Ildefonso con El Escorial, cuyo enlace con Madrid era ya por el trayecto más corto de Santa María de Galapagar. Enlazaba a Valladolid con Toledo y se llamaba Camino de los Carros.

Fue un día tránsito de huestes guerreras. Las mesnadas que bajaban hacia la imperial Toledo lo hacían por esta carretera, cuando venían de la capital vallisoletana, de Salamanca, de Zamora, de Palencia; cuando lo hacían de Avila o del este salmantino tomaban el camino del puerto de las Pilas, por Ceberos. Todos pasaron por el trance de lo inaccesible en las épocas frías. Los ejércitos napoleónicos tuvieron serio contratiempo al trasponer esta sierra, y un general fue tomando notas descriptivas de estos lugares para luego componer su «Guide du voyageur en Espagne». Eran los tiempos en que se conocía poco la propia geografía, porque viajar era, con frase cierta de madame Staël, el más triste de los placeres, más bien penoso de los placeres, ya que todo se reducía a un polvoriento traqueteo, a los inconvenientes de la intransitabilidad de los caminos, a las para-



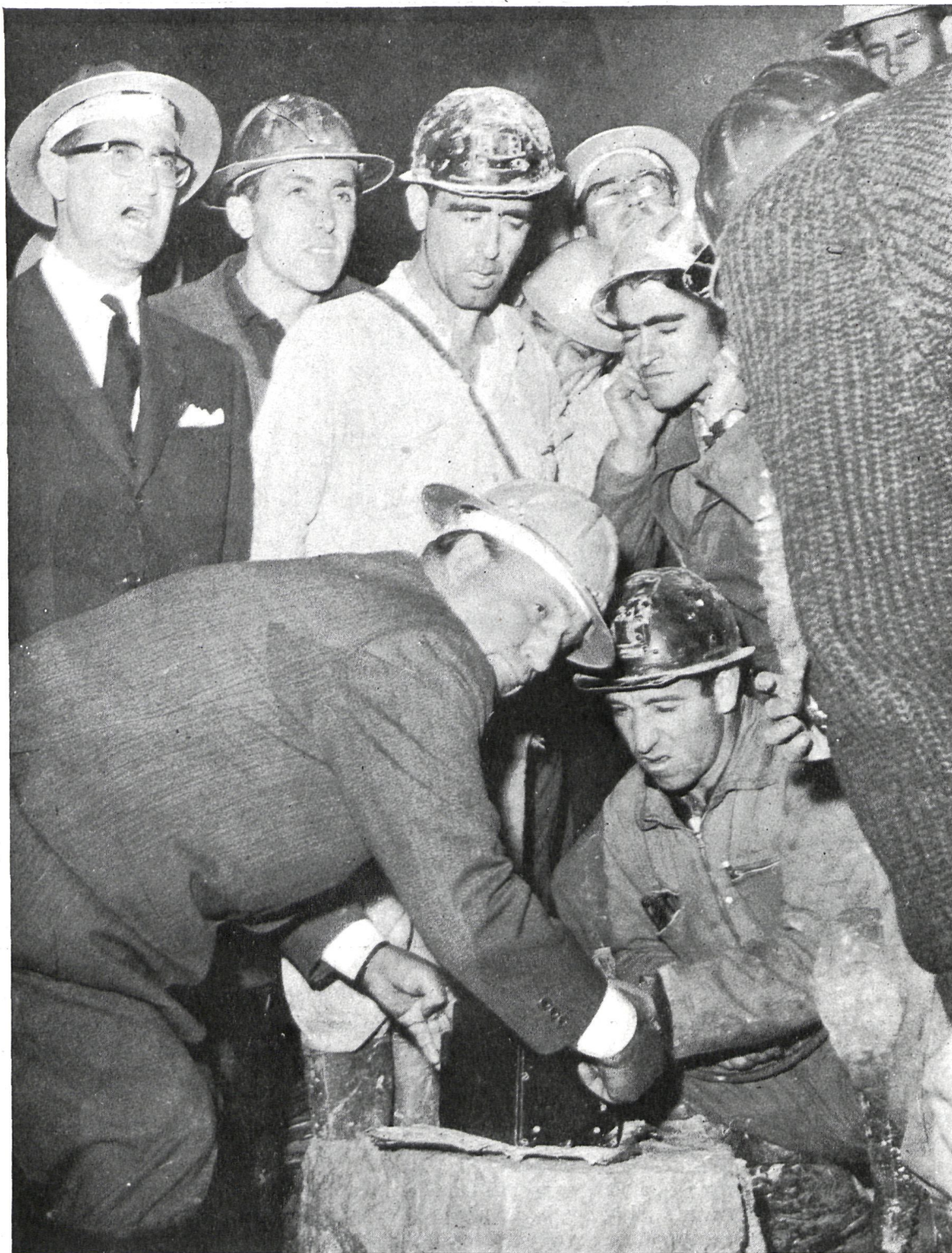
das forzosas por ello, a los fríos y calores crudos bajo un clima extremadamente riguroso.

En la Historia española el hito más saliente de este paraje radica en la coyuntura del comienzo de nuestra Cruzada. Fue desde ese primer momento cuando el que se conocía entonces por el Alto del León jugó ese importantísimo papel para el resultado del Alzamiento. Apenas iniciado, cuando las fuerzas que lo iban a defender no se habían movido aún de sus ciudades, se hablaba ya del Alto del León como encrucijada clave. Y en efecto, así fue. La posesión de este estratégico punto fué fundamental para los resultados ulteriores. Se luchaba duramente por su defensa por un lado y su conquista por el otro. Esas piedras hoy serenas y silentes escucharon todo el fragor de los combates, están llenas de la sangre heroica. ¿Qué sucedería si el Puerto se perdía? Castilla peligraba. Y, cuando se prolongaba la resistencia, los rojos confiaban en que esa posición tendrían que abandonarla las fuerzas liberadoras precisamente porque la nieve y el hielo les obligarían. Cuando quedase cerrado el puerto para los transportes aquellos hombres, pensaban, no podrían resistir. Y, sin embargo, con frío y nieve, niebla y lluvias tres inviernos encontraron a esos soldados impasibles, guardando la intangibilidad de la madre castellana.

El nuevo paso subterráneo no puede hacer olvidar esa ejecutoria del puerto. Aunque queda más solitario y accesible, siempre será un lugar donde se afinca un jalón importante de la Historia. No po-

drá dejar de ser un paraje de maravilla, un balcón de cara a la capital de España, que se atisba a lo lejos, erguida en la llanura, que se presiente rigiendo toda la vida nacional. No es posible coronar el Alto sin echar esa mirada a Madrid. Por la noche se perfila la línea luminosa que denota la vida vibrante de la urbe. El silencio se hace denso, gravita la noche suspensa con el lejano ronquido de un motor que sube la cuesta. Madrid se asoma a las lejanas crestas y se reconoce a la derecha de la gran Cruz del Valle la pequeña ondulación entre las cimas que es el Puerto de los Leones. Siete Picos y ese monte son los más perfilados en el reconocimiento de los madrileños que los señalan desde la Moncloa, Chamartín o la Casa de Campo. Es la familiar visión de la Sierra guadarrameña desde las afueras de la ciudad; la divisoria al alcance de la vista de nuestra provincia con una de las vecinas, el único límite provincial que puede verse desde el mismo Madrid. Cuando el viaje no sea por necesidad, sino por recreo, no podrá eludirse coronar el puerto de mayor personalidad e historia del corazón de España, con su leyenda petrificada.

Ahora, a lo largo de cerca de tres kilómetros, transcurrirá todo el movimiento pasajero entre las dos Castillas, una labor rematada por el empeño de esta nueva hora española al que se han entregado seiscientos obreros durante cuatro años. Un cerro perforado en su parte más agreste, a doscientos ochenta metros bajo la cima. Aquellos hombres que



se perdían por el camino borrado por las nieves en siglos anteriores soñarían alguna vez un paso que les librara de tan penosa ascensión, pero no podrían imaginar que aquel sueño de los momentos apurados sería una efectividad. Que bajo la nieve y el hielo se puede transitar sin enterarse de las inclemencias por una obra que los romanos, maestros en construir calzadas y subterráneos, no concibieron. Que el riesgo de ser asaltados en el viaje por algún bandido, como Juan Plaza, que operaba por ese contorno en acecho de los que tenían que pasar por allí, empleando a veces el día entero, ha quedado enterrado en un siglo de distancia. Que aquellos postes de granito que marcaban el trazado de la carretera son ornamento y pura historia pasada.

La pesadilla de tantos conductores que se veían inmovilizados en los tiempos de nieves será una ima-

**Cerca de tres kilómetros de túnel unen ya a las dos Castillas. El cerro ha sido superado y los 600 obreros que en el transcurso de cuatro años trabajaron a doscientos ochenta metros bajo la cima celebran con alegría el final de sus esfuerzos. Ahora ya, el túnel va a ser una realidad importante que va a influir decisivamente en una importante ruta que hará más fácil nuestro camino.—(Reportaje gráfico Torremocha).**

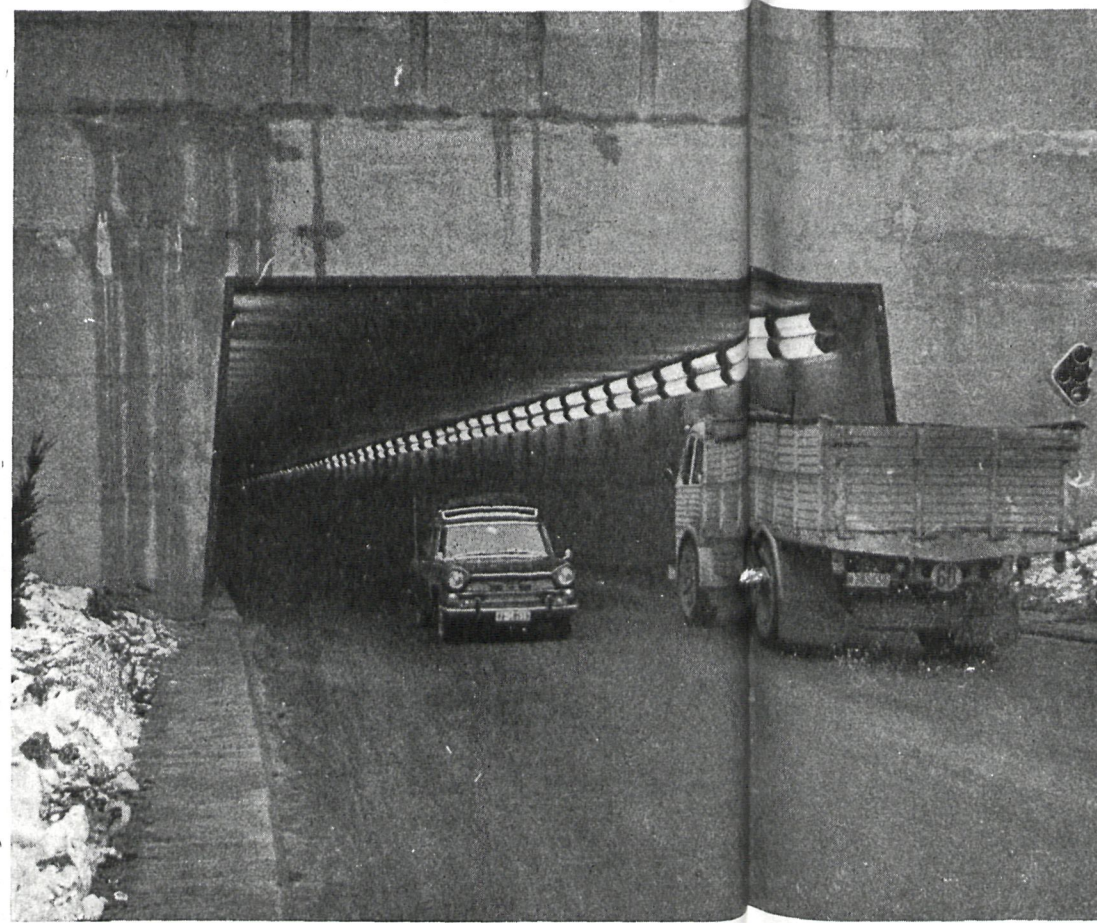
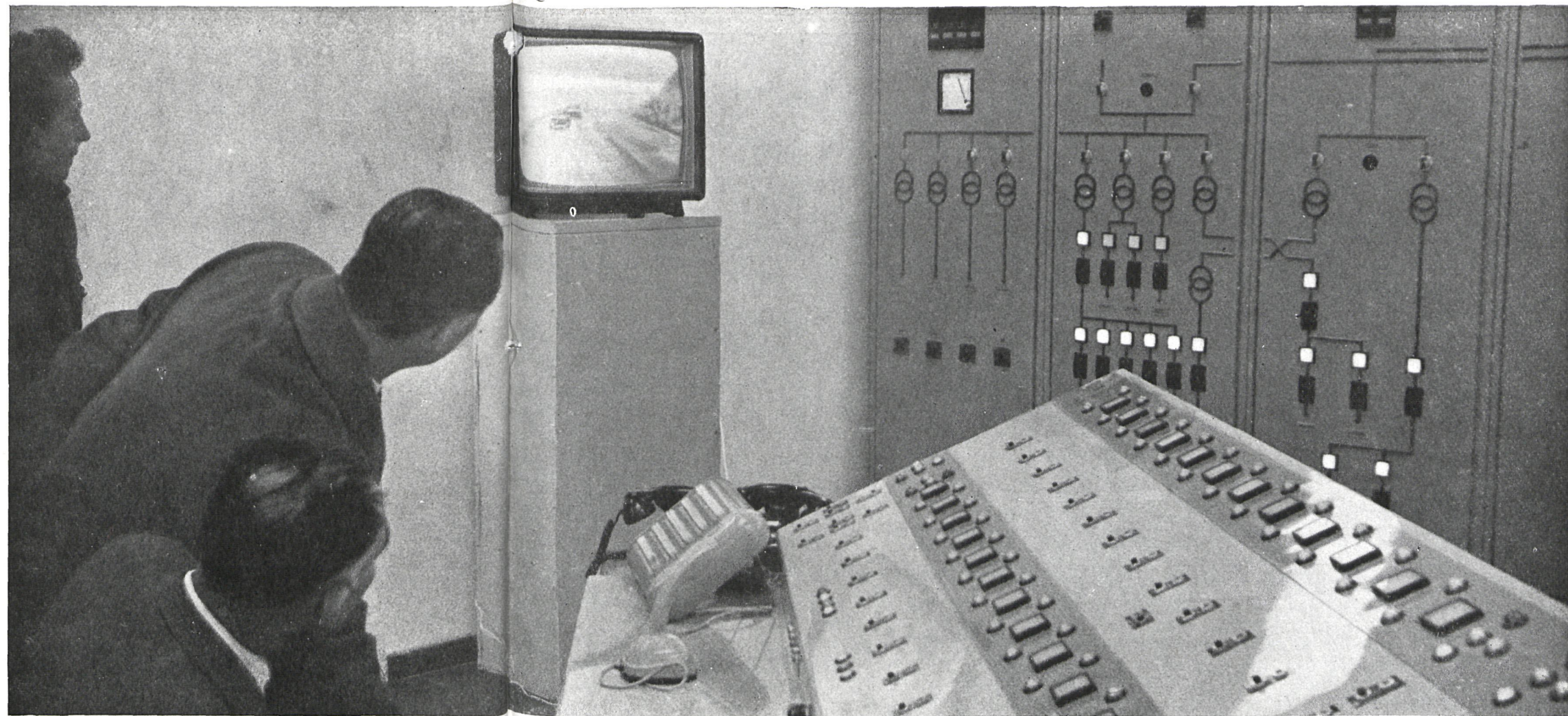
gen tan pasada como esa noción de un camino en que acechaban los lobos y los bandidos y era fácil perderse a pleno día. En una fase de tiempo relativamente corta cambia radicalmente un estilo viajero. El túnel de Guadarrama ha logrado esta innovación.

# **EL TUNEL, ABIERTO**



***Amplia información gráfica de la inauguración***





Como complemento al reportaje de la construcción del túnel de Guadarrama, dedicamos cinco páginas completas a la información gráfica del momento feliz de su inauguración. El acontecimiento ocurrió el día 4 de diciembre de 1963. Francisco Franco, Caudillo de España, abrió brillantemente la primera carretera española de peaje. (Reportaje gráfico Rogelio Leal.)