

una dura jornada: la de ascensión al puerto y el paso de la sierra.

Al correr de los años, más bien de los siglos, pensó la población trasladarse a un lugar menos umbrío, más soleado y mejor orientado: el actual emplazamiento, no sin dejar un recuerdo espiritual y religioso para aquel lugar, la ermita de la Virgen. No obstante, no debemos omitir que lo dicho puede, a pesar de todo, ser una especulación a falta de fundamento científico que lo avale.

Existe una vía muy importante en España, que pone en relación la zona suroeste Mérida (*Eméríta*), Sevilla (*Hispalis*) y Córdoba con la zona noreste Zaragoza (*Cesaraugusta*) y Tarragona (*Tarraco*), a través de Toledo (*Toletum*) y —¡atención!— Titulcia, provincia de Madrid, Sigüenza (*Segontia*) y Medinaceli. Se trata de la vía Antonina, estudiada y descrita por el profesor Martín Almagro.

Pero la vía que nos ocupa es la siguiente:

«Un poco más arriba de Titulcia salía de la vía principal citada una que pasaba por Madrid. Se han encontrado indicios en el arroyo Meaque, en la actual Casa de Campo, según el profesor Caballero, donde existió la mansión Meacum, la casa de postas de mayor importancia antes de llegar a Segovia. Al parecer, de ella se encontraron restos importantes en el siglo pasado. Desde allí la vía seguía camino hacia Las Rozas, donde al hacer la carretera, hoy día desaparecida por la actual autopista, debió de destruirse un trozo de ella bien conservado.»

Al decir del citado profesor Caballero, el arqueólogo Antonio Blázquez, en 1906, fue el primero que hizo un extenso estudio de esta vía, recorriéndola en toda su extensión. *«En Villalba, nuestro autor supone la existencia de otra mansión, Albucella o Albolcela, pero es hipótesis sin comprobar, a pesar de las dos inscripciones romanas descubiertas en ella. La vía seguiría limitando los términos de Guadarrama y Alpedrete, y los de aquél y Collado Villalba, hasta llegar al término de Cercedilla, donde, cercana a la estación del ferrocarril, cruzaría el río para seguir el valle de la Venta por su margen izquierda»* (3).

Desde su entrada por la parte sur del término se halla perfectamente localizada, porque sobre ella está construido el camino viejo de El Escorial que pasa sobre el arroyo de «Las Puentes», mediante un puente que es relativa-

mente moderno. Poco después se desvía hacia la derecha este camino, mientras que nuestra calzada, casi en línea recta (*con ligera desviación a la izquierda*), entra en la que actualmente se llama calleja de la Ermita, donde en su primera parte, al menos, se conserva el pavimento superior de piedra, «*Summa Crusta*», con gran perfección.

Sigue diciendo el profesor Caballero: *«Blázquez da muchos detalles de esta vía en las proximidades de Cercedilla, concretamente al pie de Cerro Colgado, citando la existencia de tres puentes. Uno más importante, de varios ojos (que nosotros no conocemos), otro de medio punto, de unos metros y otro algo más pequeño»*. Cito al doctor Blázquez porque fue notable arqueólogo. Es muy meritorio hacerse el recorrido de toda la calzada desde Titulcia hasta Segovia, en el año 1906, encontrando restos, recogidos y haciendo su clasificación. Aunque precisamente aquí, en Cercedilla, hable de un puente de varios ojos. El de seis metros es seguro el del Reajo, y los otros dos son el del Descalzo y el de Enmedio. No cita, seguramente por darle poca importancia, el de la Venta, en la esquina de la finca de Montes Claros.

● COLUMNA MILIARIA

Este mismo autor cita una columna

miliaria fragmentada, de unos dos metros veinte centímetros de alto, con una inscripción que se supone es de Vespasiano, incompleta y que no ha podido ser descifrada con claridad:

VSPNL QILV
CID II D «AUG» TRIB
C.. VII

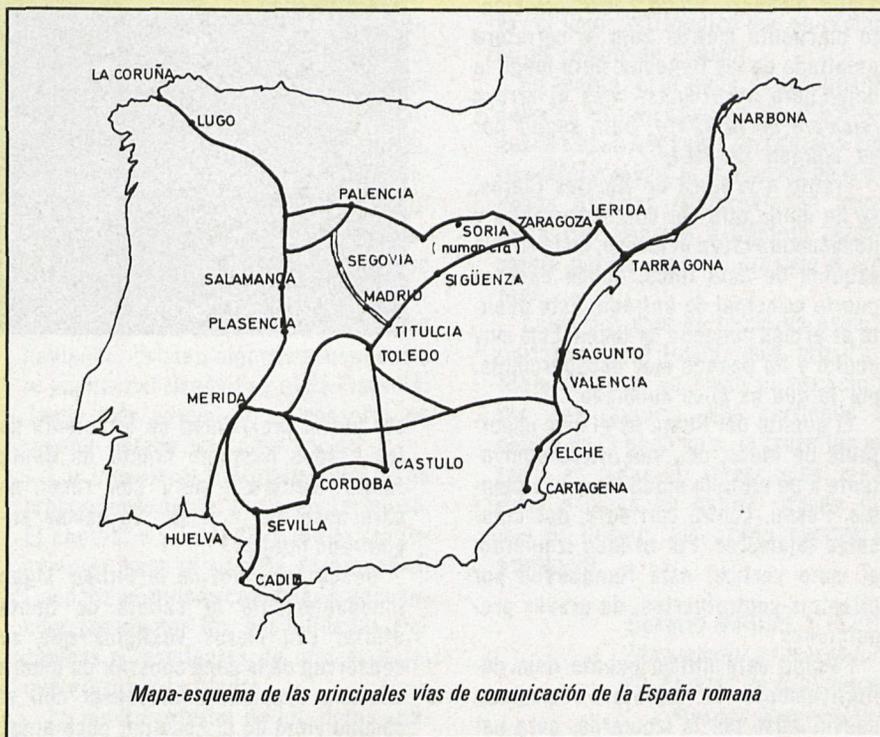
Vespasiano, emperador romano, subió al trono en el año 70, siglo I después de Cristo, y le sucedió su hijo Tito. Sus inmediatos antecesores, entre otros, fueron Calba y Nerón.

La columna miliaria se conserva en el Museo Arqueológico Nacional. Según el croquis del doctor Blázquez, se encontró en lugar próximo al puente romano de la Venta, que llamamos también de Montes Claros.

Estos hitos de sección circular, a modo de columnas, tenían la inscripción correspondiente a la fecha de construcción de la vía, reconstrucciones importantes realizadas, y recorrido en millas (*la milla tenía 1.666 metros*) desde su origen.

Con las fuentes de información estudiadas hemos confeccionado dos mapas. El primero es el plano esquemático de las principales vías romanas en la península. En él se han recogido tan sólo las vías principales, con objeto

(3) Luis Caballero Zoreda: «El camino romano de la Fuenfría». Revista de la Sociedad Deportiva Excursionista, n.º 57, septiembre 1970.



Mapa-esquema de las principales vías de comunicación de la España romana

de ver la conexión que existe entre la que nos preocupa, destacada en el plano, y la red principal. Por lo que se refiere al segundo, es el mapa del Instituto Geográfico y Catastral —*Cercedilla-El Escorial*— edición para el turismo, a escala 1 : 50.000, marcando el trazo detallado del recorrido e indicación de los puentes, desde Alpedrete al puerto de la Fuenfría.

Las calzadas romanas seguían, siempre que era posible, el curso de los ríos, y única y normalmente los dejaban cuando tenían que cruzar las divisorias de montañas. En el caso de nuestra calzada y en el tramo que nos interesa, es el río de la Venta el que sigue nuestro curso y que, después de recibir al río de «*Las Puentes*», se llamará Guadarrama.

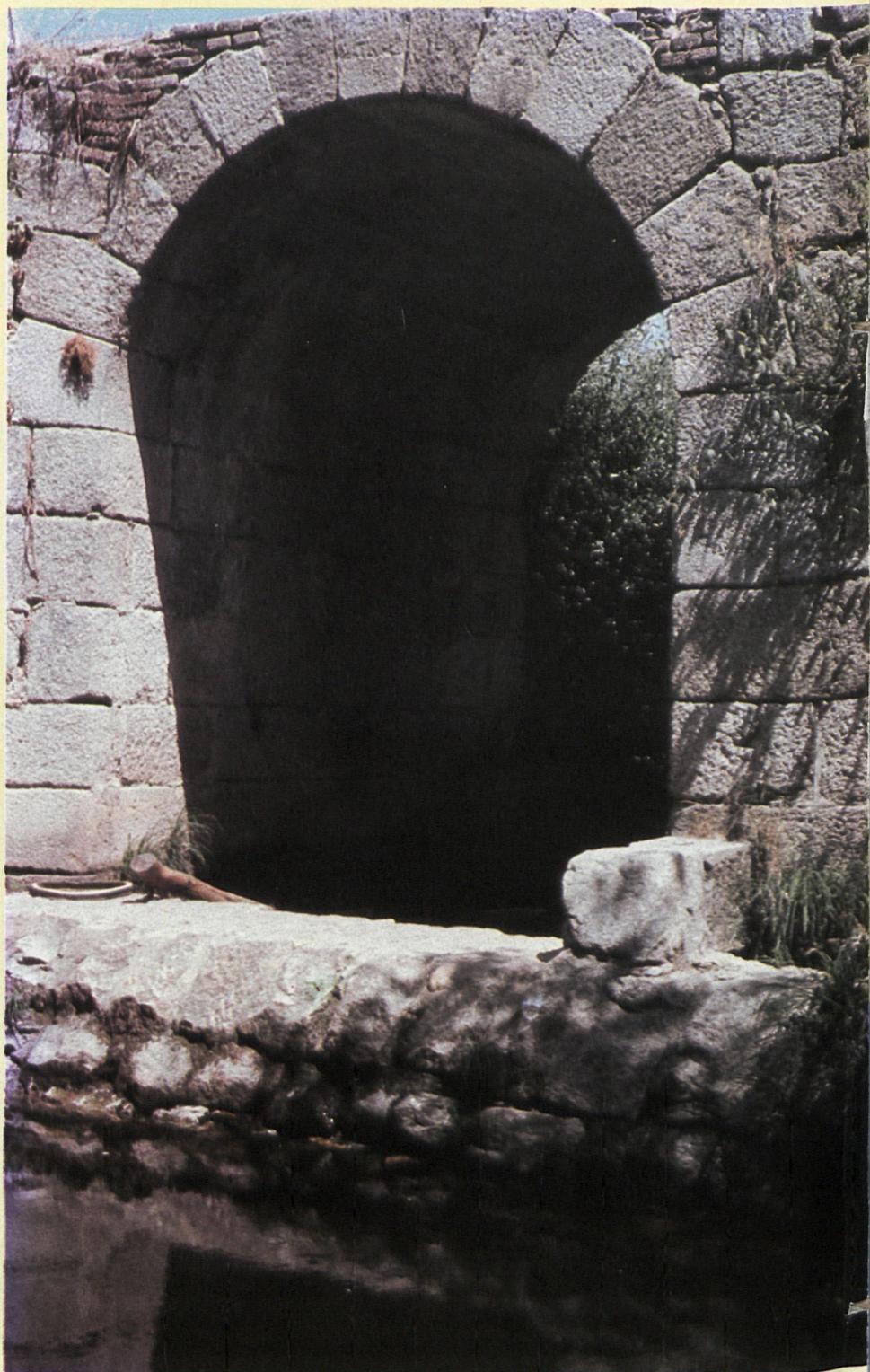
● RECORRIDO DE LA CALZADA

Pero hagamos un recorrido de la calzada, comenzando desde el puerto de la Fuenfría y en dirección sur, en descenso. Después de pasar el puerto (*viene por la otra vertiente siguiendo el río Valsain*) aparecen ya restos de la calzada. Se coloca a la margen izquierda del nacimiento y del arroyo de la Venta, hasta el puente de Enmedio que cruza, y pasa a su margen derecha, siguiendo claramente visible hasta el puente del Descalzo. (*Ha dejado a su derecha el refugio-club de Peñalara*). Sigue, a nuestro juicio, como unos ciento cincuenta metros bajo la carretera asfaltada de las Dehesas, pero luego la deja, para aproximarse más al arroyo (*siempre de la Venta*) para seguir por su margen derecha.

Frente a la finca de Montes Claros, se ha unido otra vez con la carretera y nuevamente cruza el arroyo, en la misma esquina de esta finca, donde está su puerta principal de entrada. Este puente es el más pequeño de todos. Está muy oculto y ha pasado muy desapercibido, por lo que es poco conocido.

El puente del Reajo es el más importante de todos, con una altura equivalente a un edificio actual de cinco plantas. Posee, contra corriente, dos colosales tajamares. Por el lado izquierdo, el muro vertical está flanqueado por pilastras-contrafuertes, de graves proporciones.

Pasado este último puente deja definitivamente la carretera comarcal, desviándose por la izquierda, para pa-



sar por la proximidad de la colonia de los Prados hasta la Ermita de Santa María Nativitas, pero con recorrido para nosotros incierto. No hemos encontrado huellas.

Desde la ermita de la Virgen sigue indudablemente la calleja de Santa María, con claros vestigios que se conservan de la capa superior de piedra «*Summa Crusta*», a empalmar con el camino viejo de El Escorial, poco antes

de llegar al puente de Matasnoos—*éste sobre el río de «Las Puentes», no romano pero coincidente con otro de su mismo emplazamiento*—. Hemos llegado ya al término municipal de Cercedilla con Los Molinos.

Del trazado de la calzada, llevado al plano del Instituto Geográfico y Catastral, hemos deducido los siguientes datos:

- 1) La dirección general de la cal-

zada en el término municipal de Cercedilla es norte-sur.

- 2) La cota del puerto de la Fuenfría es de 1.796 metros.
- 3) La cota en la parte inferior es de 1.050 metros.
- 4) La ascensión en el término municipal es de 746 metros.
- 5) El recorrido real de la calzada es de 10 kilómetros y 500 metros.
- 6) El recorrido en proyección horizontal es de 9 kilómetros y 550 metros.
- 7) La pendiente general media, teniendo en cuenta todo su recorrido, es del 7,80 por 100, pero el último kilómetro del recorrido tiene una pendiente del 16,33 por 100 y en algunos tramos de ese kilómetro las pendientes pueden ser todavía mayores.

● SITUACION Y ESTADO DE LOS PUENTES

Puente de Enmedio: El de mayor altitud, a 1.600 metros de altura. El peor conservado de todos. Aguas arriba y aguas abajo, tiene considerables desprendimientos en las claves y dovelas adyacentes. Las procedentes de los derrumbamientos tienen ya parcialmen-



te cegada la entrada del agua del arroyo, en el túnel por la cara norte. De no poner rápido remedio, este puente puede llegar en poco tiempo a una *ruina irreversible*.

El del Descalzo: El más conocido de todos. El más fotografiado. Está en la terminación de la carretera asfaltada de la Dehesa. El firme se conserva en muy buen estado, pero la bóveda tiene un desprendimiento en el centro, lo que es *muy grave* para la estabilidad de la fábrica.

El de la Venta: En el esquinazo que forma la actual finca de Montes Claros, junto a la puerta principal de entrada en la carretera que sube a las Dehesas. Es el más pequeño de todos, como hemos dicho, y tiene un refuerzo superficial de hormigón en su derecha. Conserva todavía vestigios de su antepecho original. Tiene en la margen izquierda del arroyo, aguas abajo, un socavón que afecta gravemente a la cimentación y lo pone en *peligro inmediato*. Esta carretera, además, está en pleno servicio.

El del Reajo; al que llamamos también del Molino. Un puente precioso, posiblemente retocado en la zarpa por Obras Públicas, alrededor de 1917, cuando cubrió el arroyo de la Venta en el túnel del ferrocarril para construir la carretera. Cuando hemos inquirido datos en la Jefatura, nos han informado de que tuvieron que destruir parte del pretil, del que todavía ahora se conserva una porción.

Todos los puentes y los terraplenes próximos estaban protegidos por antepechos de un metro de espesor, realizados con piedra y mortero de cal de un metro escaso de altura, coronados por una tapa de piedra de veinticinco centímetros de espesor, de una sola pieza, con vuelo a cada lado de unos centímetros. La calzada en Cercedilla por el lado del terraplén, aunque éste esté separado del puente, al menos en la parte de la montaña, estaba también protegida por el antepecho de que venimos hablando. Existen algunas zonas, entre el puente del Descalzo y el de Enmedio, donde este antepecho se conserva en regular estado de conservación.

Los ingenieros ejecutaban sus obras proporcionándoles una gran fortaleza. El equilibrio y la estabilidad lo conseguían en base al sistema de gravedad. Quedaba eliminada cualquier preocupación por agotar las posibilidades mecánicas o resistentes de otro material que no fuera la piedra.

La piedra exterior de los muros apa-

rece en seco, sin rejuntar, pero los rellenos entre ellos los hacían con hormigón ciclópeo de cal y piedra. Y, como siempre procuraban ir cerca de los arroyos y los ríos, era frecuente que esta piedra del hormigón fuera canto rodado. Así observarían gran parte del empuje de los rellenos contra los muros, evitando la fatiga de los mismos. Su objeto principal era la obra sólida y duradera y, con gran sentido práctico, evitaban para lo sucesivo gastos de conservación y mantenimiento.

Las soluciones eran algunas veces atrevidas pero, en todo caso, sabían combinarlas inteligentemente, con soluciones elementales, prácticas y sobre todo poco costosas.

Estos datos que damos referidos a nuestra vía romana no pueden estimarse como de carácter general, porque sólo responden a lo que hemos observado. Los especialistas dan mayor importancia a los aspectos social, económico, político o militar y guerrero que la vía cumple, pero no es frecuente el estudio de la calzada, o del puente, desde el punto de vista constructivo.

Si bien el marqués de Lozoya, en el esquema de las principales vías de comunicación, cita nuestra vía Titulcia-Segovia, como vía secundaria a efectos militares y de comercio, el ingeniero de caminos Carlos Fernández Casado, gran especialista en vías y puentes romanos, escribió en la revista de Obras Públicas en el año 1974, un artículo titulado «*Madrid y el Manzanares*», en el que resalta la importancia de esta vía desde otro punto de vista: el lugar estratégico que se produce en el centro de España.

En efecto, este lugar estratégico resulta de que existía una vía N-E a S-O, desde César-Augusta (*Zaragoza*) a Emérita (*Mérida*) y otra, *la nuestra* de N a S, desde Astúrica (*Astorga*) que empalmaba con Segovia a Cástulo (*actualmente pueblo muerto, próximo a Linares*).

Estas dos vías en forma de aspa se cruzaban en Titulcia, muy próximo a Madrid, y son ya como el anuncio de las vías radiales, que partiendo del centro de la península la cruzarían más tarde en todas las direcciones, creándose además un centro urbano que, con el tiempo, alcanzaría capital importancia.

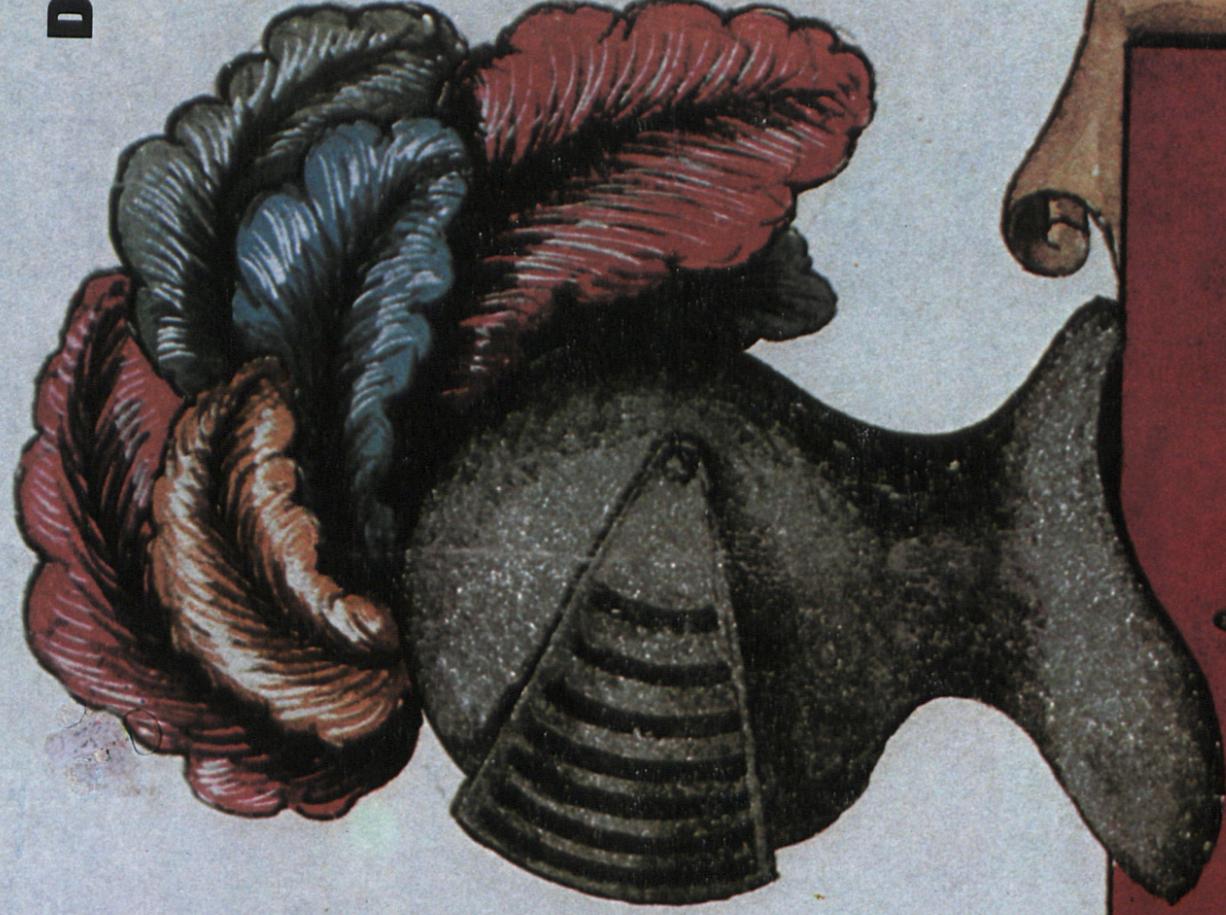
Cesario MIGUEL Y ECED
(*Aparejador conservador del Palacio de Biblioteca y Museos Nacionales*)

MECO

El escudo de la villa de Mecó trae en campo de gules seis roeles en oro, tres al diestro y tres al siniestro, separados por una espada de plata, con empuñadura de azul y la taza y la cruz en oro. Sobre el todo, yelmo de plata, con siete mirillas y realzado con empenachado de cinco plumas intercaladas de púrpura, oro, sinople, gules y azul.

La villa de Mecó, «MIACUM» de los romanos según algunos historiadores, aunque otros opinan que la fundaron los moros tras la conquista de Alcalá, dándole el nombre que hoy tiene, que significa «pelado» como lo era su campo por aquel tiempo. Se sabe que es población muy antigua. En las respuestas a las relaciones de los pueblos de España, de Felipe II, el 13 de abril de 1579, decían que fue aldea de Guadaluajara, de la que dista tres leguas, y que es *villa* «de más

LOS ESCUDOS DE NUESTRA PROVINCIA



de cien años a esta parte, y que antes no lo era, y que han oído decir que antes era de la Corona Real», por lo que el «privilegio de villazgo» debieron de solicitarlo en los últimos años del reinado de Enrique IV, o en los primeros del de Isabel I, ya que lo consiguieron en el año 1479.

A la 31 pregunta declararon: «no haber cosa notable en la dicha villa, más de una iglesia que se va haciendo de cantería y crucería que ha más de treinta años que se comenzó y están hechas sólo las tapias». Este templo tuvo el privilegio de la famosa «BULA DE MECO», conce-

dida por el Papa Clemente XIV, el 12 de septiembre de 1772, a petición de Carlos III, para restringir el «derecho de asilo» que tenían los delincuentes en las iglesias españolas, siendo suprimido por la Bula, quedando en todo el arzobispado de Toledo solamente la iglesia de

Mecó, con este privilegio. El templo tardó mucho en construirse, pero se terminó bien; es hermoso, con tres grandes naves y bella cúpula y aspecto de catedral. Guarda un relicario notable.

Mecó se eximió de la obligación que tenía de «las cinco leguas» a favor de Madrid, en el año 1629, reinando Felipe IV, quedando incluida en el lugar de los pueblos comprendidos en «las doce leguas».

Florentino CASTAÑEDA Y MUÑOZ
(Foto: R. LEAL)

Tras la aprobación de su Plan General de Ordenación



ON la aprobación, por parte de la Comisión de Planeamiento y Coordinación del Área Metropolitana de Madrid, de su Plan General de Ordenación, la Villa de Getafe está protagonizando ya el comienzo del que será su nuevo futuro. Un tiempo venidero que, de aquí al año 1990, le donará una nueva fisonomía, un equilibrio urbano, una importante y necesaria racionalización como primer enclave urbano e industrial de la provincia de Madrid. El Plan, gestado en tiempos de la anterior Corporación Municipal, allá por el año 1973 y culminado ahora con el «visto bueno» definitivo del Área, significará para Getafe cambios sustanciales, apoyados en tres premisas básicas: inmensas dotaciones de parques, creación de más de 23.000 viviendas y de más de 24.000 puestos de trabajo en industrias, y logro del

techo poblacional óptimo, establecido en los 230.000 habitantes para el año 1990.

La historia —a veces polémica— del Plan General de Getafe se inició a finales del año 1973, como apuntábamos antes, en que se iniciaron los trabajos encaminados a hacerlo realidad, por recomendación de la propia COPLACO, y como modificación del Plan General de los pueblos del alfoz de la capital. La iniciación de su redacción y proyectos fue realizada por un equipo a cuya cabeza se hallaba el arquitecto urbanista Justo Uslé. Estudios geológicos, de suelo, de ambiente, etcétera, fueron los primeros pasos a seguir. La Comisión de concejales del Ayuntamiento que colaboraba con Justo Uslé hablaba ya en sus reuniones de conseguir, a través del Plan, unas formas más racionales, tanto para los habitantes del actual Getafe como para esos 230.000 de que hablará su futuro.

verdes hay que añadir, además, las 67 hectáreas que se crearán en los sectores del centro, con lo que el Plan General dará a la Villa un total de 217 hectáreas de zonas verdes, el triple de las 67 ahora existentes.

La consecución de un Getafe plano, desmasificado, humanizado, es parte fundamental de la filosofía con la que se concibió el gran proyecto. La Villa, que quiere dejar de ser una mera «ciudad-dormitorio» dependiente de modo vital de Madrid, quiere también alejarse de las grandes densidades poblacionales, de las que el Parque de Las Margaritas es hoy, para muchos, claro ejemplo. Así, el Plan, que actúa sobre un total de 1.725,7 hectáreas, marca la pauta de una densidad de sólo 25 viviendas por hectárea bruta, que será la menor existente en toda la geografía española, en lo que se refiere a vivienda colectiva. Además, en la búsqueda de ese modelo de ciudad plana —hay que insistir en ello— se pensó en bloques de cuatro alturas, como máximo, excepto en un pequeño sector. Junto a todo esto, el aprovechamiento medio de la totalidad del suelo urbanizable programado alcanza el 0,2861, lo que da también idea de esa búsqueda de desmasificación.

Y, por fin, el tercer gran pilar de la concepción del Plan General: cubrir las necesidades vitales de los 230.000 habitantes del techo poblacional. Además de los parques Norte, Sur y Oeste, que de por sí marcan un gran servicio a la comunidad, la actuación traerá de la mano la construcción de 23.162 nuevas viviendas, una gran parte de las cuales se ubicarán en sectores cercanos a los tres pulmones verdes. Y, junto a esa creación de residencia para los getafenses, la realidad básica para hacer posible

● CAMPOS DE ACCION

Como bases fundamentales del Plan, se estructuraron tres grandes campos de acción, apoyados siempre en esa filosofía de una mayor racionalización: creación de grandes parques, consecución de un Getafe plano, que dé las espaldas a la masificación del bloque de cemento y cubrir las necesidades vitales para esos 230.000 habitantes previstos.

En el capítulo de los grandes parques, el Plan General concibe un anillo verde formado por el Parque Norte (70 hectáreas), el Sur (también 70 hectáreas) y el Oeste, con 10 hectáreas en lo que era el viejo prado de Acedino.

A estos tres grandes pulmones



- Una ciudad moderna y humanizada, con la vista puesta en el futuro.
- **PARQUES:** Los del norte, sur y oeste, piedras de toque de sus zonas verdes.
- **VIVIENDA:** El Plan supondrá la construcción de 23.163 nuevos pisos o residencias.
- **INDUSTRIA:** Serán creados 24.460 nuevos puestos de trabajo.
- La Villa se prevé alcanzará un techo ideal de 230.000 habitantes para 1990.
- El Ayuntamiento abrió un buzón de sugerencias vecinales y paralizó licencias de construcción, como salvaguarda de las metas perseguidas.

