

Carlos Caballero Casado
Arqueólogo – Col. n.º 36979
Correo-e: cjcaballeroc@hotmail.com

INTERVENCIÓN ARQUEOLÓGICA EN LAS OBRAS DE RESTAURACIÓN DEL PUENTE ANTIGUO DE HORCAJO DE LA SIERRA – AOSLOS (Madrid)

Memoria final

Noviembre de 2021



El puente antiguo de Horcajo de la Sierra – Aoslos en el "Itinerario Topográfico de Madrid a Irún por Burgos y Vitoria", 1849.

Centro Cartográfico del Ejército de Tierra.

ÍNDICE

I. Estudio histórico: arqueología y caminería histórica	página 3
II. Resultados.....	Página 9
III. Consideraciones finales.....	Página 33
IV. Documentación.....	Página 35
Anexo I: Planos	

I. ESTUDIO HISTÓRICO: ARQUEOLOGÍA Y CAMINERÍA HISTÓRICA

“Si es útil facilitar el comercio levantando proyectos para ejecutar nuevos puentes, no lo es menos conservar los antiguos reparándolos de los perjuicios y daños a que siempre están expuestos como al blanco de todas las injurias, ya sean estas las del tiempo o procedidas del curso de las aguas, o por su desgraciada fábrica en los principios como también de las mismas reparaciones en otro tiempo mal ejecutadas” (Padre Pontones, 1768¹).

Los datos arqueológicos disponibles aportan escasa información sobre el origen de Horcajo de la Sierra, población que en época medieval perteneció a la Comunidad de Villa y Tierra de Buitrago (figura 1). La creación de esta Comunidad de Villa y Tierra habría tenido lugar en 1096, cuando Alfonso VII concedió a Buitrago un privilegio de repoblación. A partir de entonces, llegarán a constituir la Comunidad más de una treintena de poblaciones actualmente existentes, además de una docena larga que en la actualidad son despoblados, entre ellos, el de La Nava, que se situaría en las inmediaciones de Horcajo de la Sierra (Pastor, 2008). De este modo, Horcajo es uno de los primeros asentamientos de la comarca, controlando desde un cerro el camino que cruza por el Puerto de Somosierra.



Figura 1. La Comunidad de Villa y Tierra de Buitrago, en 1766, según Tomás López (reproducido en Pastor, 2008).

Desde el punto de vista económico, el origen del asentamiento tendría carácter ganadero y, aunque siempre ha sido un núcleo pequeño en lo que respecta a la demografía, como se verá más adelante, dio nombre a uno de los Cuartos en que estaba dividida la Comunidad de Villa y Tierra de Buitrago, dependiente de los Mendoza (Pastor, 2008: 28).

¹ Citado por León, 2020: 185

De nuevo, Horcajo será mencionado en el siglo XIV, esta vez en el Libro de la Montería, de Alfonso XI. Más adelante, el Catastro de Ensenada refleja que en Horcajo había 55 vecinos y unos 90 edificios, de los que una tercera parte estarían dedicados a actividades agropecuarias.

En 1808 se produjo un destacado episodio aislado que afectó a toda la comarca, conocido como “la batalla de Somosierra”, desarrollada, en el marco de la Guerra de la Independencia, el 30 de noviembre de 1808. Este episodio, cuya huella arqueológica ha sido estudiada en una interesante monografía (Pastor y Adán, 2001), tuvo especial incidencia en la cabecera de la Comunidad de Villa y Tierra, Buitrago del Lozoya, donde es recordado anualmente.

En 1847 el diccionario de Pascual Madoz reseña que Horcajo contaba con 87 vecinos (342 almas), lo que supone un considerable incremento con respecto al dato aportado por el Catastro de Ensenada. La mayor cifra de población censada en Horcajo de la Sierra, que incluye también la localidad de Aoslos, se alcanzó en 1930, con 489 habitantes. Sin embargo, la guerra civil y la posterior emigración del campo a la ciudad causaron un fuerte impacto en toda la comarca, especialmente a partir de los años 60 del siglo XX, cuando comenzó a reducirse drásticamente la población en la zona, lo que hizo que el municipio de Horcajo de la Sierra – Aoslos tenga en la actualidad una población de 152 habitantes².

En el apartado de caminería histórica hay que hacer una mención a las comunicaciones en época romana, si bien la información disponible es escasa. Ignorada esta zona del norte de la actual Comunidad de Madrid en la fuente itineraria principal, el Itinerario de Antonino, se ha planteado, sin embargo, la posibilidad de que Lozoya estuviese incluida en una ruta recogida en el Anónimo de Ravena que uniría las ciudades de *Complutum* (Alcalá de Henares) y *Pallantia* (Palencia); así, al menos, lo recogen Roldán y Caballero (2014: 228; v. figura 2 de este proyecto).

La solución de este camino romano hacia el norte podría pasar bien por el puerto de Navafría (Lozoya) o bien, en la hipótesis formulada por Francisco Alonso Otero (reseñada por Menéndez et al., 1994: 21), por el puerto de Malagosto (Alameda del Valle). En el caso del Puerto de Navafría, la reconstrucción realizada recientemente por Rodríguez Morales (2018) hace pasar el camino por Lozoya, localidad que, además, da nombre al Puerto ya en la temprana fecha de 1152 (Rodríguez Morales, 2018: 160). Este autor recoge, además, los argumentos para el posible origen romano de la ruta que, desde *Complutum*, se dirigiría hacia *Pirascon*, en la provincia de Segovia (Rodríguez Morales, 2018: 162 y ss.). En todo caso, de confirmarse el paso de esta ruta romana por la comarca de Buitrago, discurriría unos 20 km al sur de Horcajo de la Sierra.

² Dato del año 2020. Sin embargo, el responsable de Turismo del municipio de Horcajo de la Sierra – Aoslos nos indica que a partir de la segunda mitad de 2020 se ha producido un leve pero destacable repunte en la población residente en el municipio.

Intervención arqueológica en las obras de restauración del puente antiguo de Horcajo de la Sierra – Aoslos (Madrid)

Carlos Caballero, arqueólogo

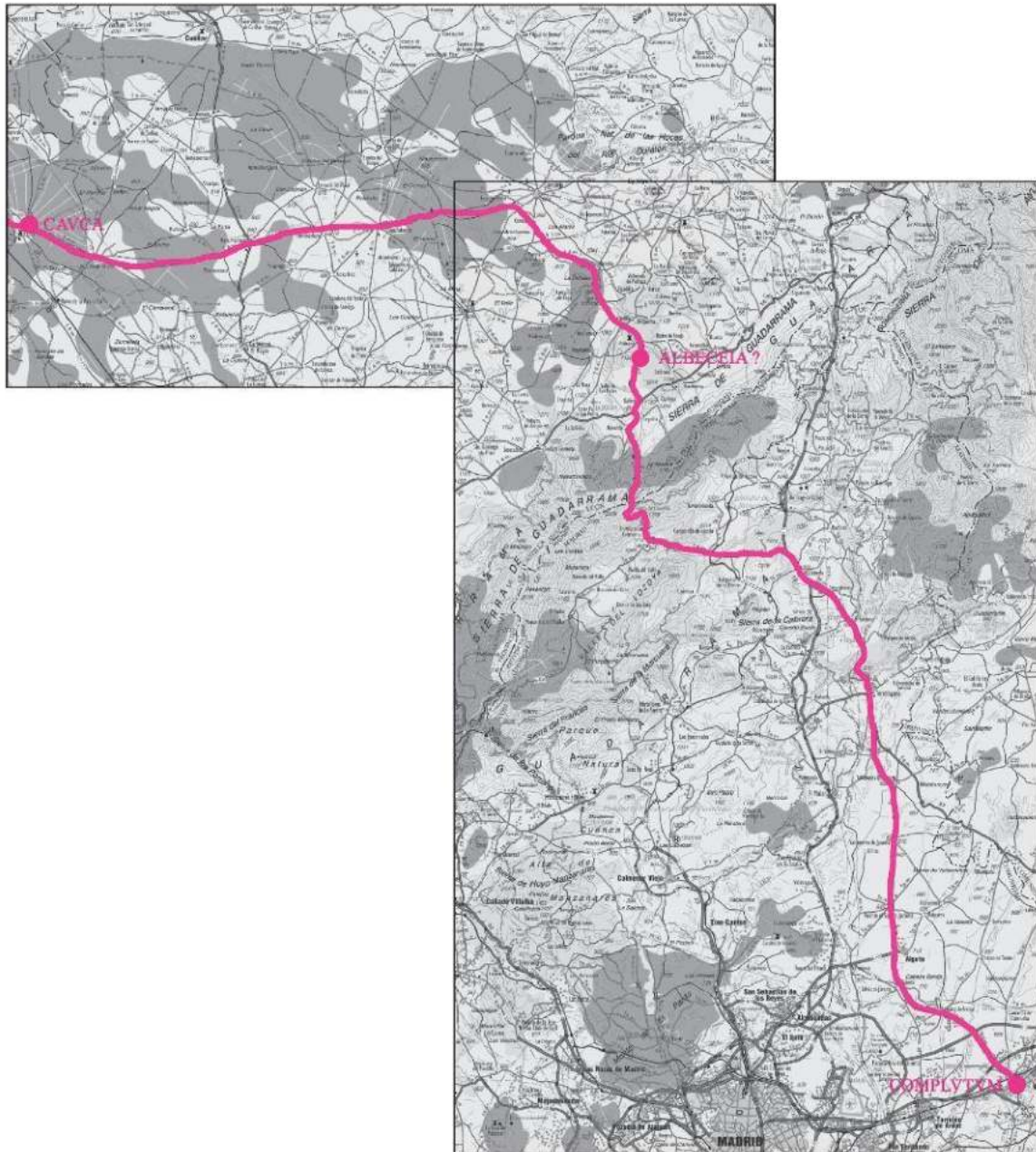


Figura 2. Hipótesis del trazado de una ruta romana entre Complutum y Pallantia, a partir de los datos del Anónimo de Ravena, según Roldán y Caballero (2014).

Para época musulmana está constatado el uso del paso de Somosierra como uno de los principales puertos que permitían franquear el camino hacia la mitad norte de la península. Al menos, a esa conclusión llegaron los trabajos de Félix Hernández Jiménez (1962).

La consolidación del paso de Somosierra como camino más directo para acceder desde Madrid hacia Francia hizo que Horcajo de la Sierra, por su proximidad a la ruta, quedase en lo sucesivo vinculado a este camino. Así queda recogido en un mapa francés de 1809, conservado en el Centro Cartográfico del Ejército, en Madrid, reproducido en el plano 2 de este proyecto. Muy poco después, en 1814, un plano detallado de la carretera de Francia muestra el paso sobre el río de los Puentes (probablemente el Madarquillos), que ha de situarse a escasa distancia del puente objeto de estudio en esta ocasión, si es

que no coincide con él (figura 3).

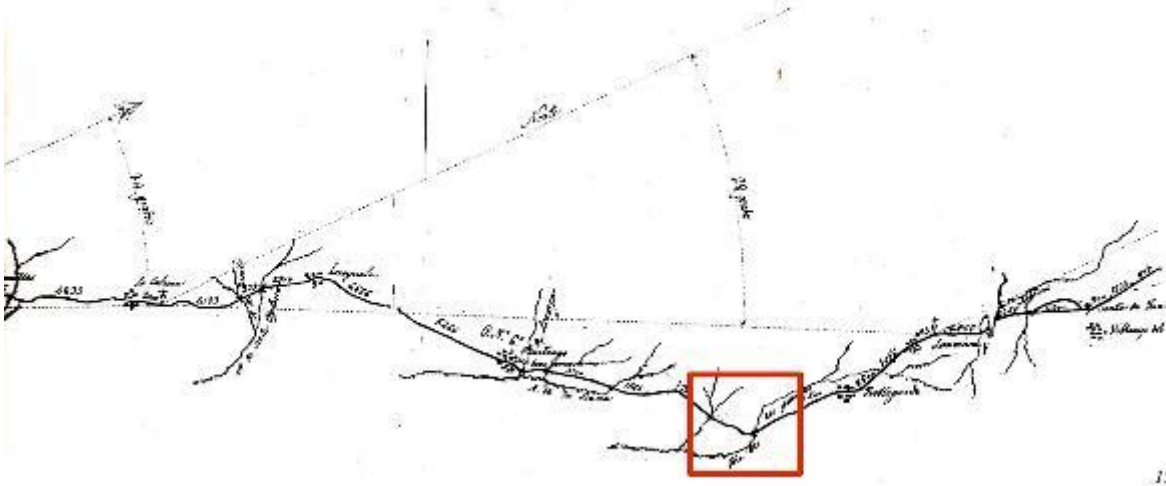


Figura 3: Plano que manifiesta la longitud, dirección y estado de la carretera de Francia desde Madrid por Somosierra hacia la villa de Bahabón (1814). Detalle. Reproducido en Menéndez et al., ¿1994?, mapa 6.

El puente, o al menos uno de configuración muy similar, vuelve a quedar reflejado en un mapa de 1849 que recoge el itinerario de Madrid a Irún por Burgos y Vitoria. En el detalle reproducido en el plano 3 de este proyecto de intervención se aprecia el paso sobre el río Madarquillos con un camino de trazado quebrado; llama la atención, además, que Horcajo de la Sierra se denomina en el mapa “Horcajo de las Posadas”, lo que podría hacer referencia a las varias ventas que, situadas en las inmediaciones de Horcajo, daban servicio al camino, como la Venta de Pío o la Venta Mea.

Entre la caminería, desempeña un papel importante la construcción de la red secundaria de carreteras, cuya evolución puede seguirse en los planos 4 a 7 de este proyecto, y que permitirá, a partir del primer cuarto del siglo XX, comunicar las poblaciones de esta comarca entre sí y, especialmente, con el gran eje de comunicación de la zona, la carretera de Francia. En 1921 la memoria de Obras Públicas recoge el proyecto de un “Camino vecinal de la carretera de Torrelaguna a Lozoyuela en su travesía de El Berruoco por Cervera, Robledillo, Berzosa, Serrada, Paredes, Prádena del Rincón, Horcajuelo y Horcajo, a la carretera general de Francia”. En la justificación de ese proyecto se indica que los pueblos citados:

“son tan humildes, tan pobres, tan primitivos, que entre todos ellos valdrán escasamente lo que la construcción del camino supone... Resulta desconsolador y muy poco edificante que a unos cuantos kilómetros de la capital de España, exista una zona que por su estado de atraso, incultura, barbarie, pueda compararse a esas otras regiones que cual Las Batuecas, Las Hurdes, etc., detuvieron su marcha progresiva, encajando su vida en los estrechos y primitivos moldes de los siglos medievales de nuestra civilización. Basta comparar los pueblos enclavados en esta zona, con los que relativamente próximos a ellos, se encuentran situados a lo largo de la carretera de Francia, y se comprenderá, hasta qué punto una vía de

Carlos Caballero, arqueólogo

comunicación, civiliza y enriquece a esos pequeños y atrasados núcleos de población” (citado en Menéndez et al., 1994?: 129)

Esta cruel descripción de la memoria de Obras Públicas no evitó, sin embargo, que las obras de este camino secundario fueran sufragadas por los ayuntamientos implicados, bajo control del Estado (Menéndez et al., 1994: 131). A raíz del trazado de este camino se construye, sobre el río Madarquillos, un nuevo puente que permite conectar Aoslos con Horcajo de la Sierra (Menéndez et al., 1994?: 132).

Por lo que se refiere al puente propiamente dicho, los indicios existentes y sus características físicas parecen poder situarlo en un momento anterior al siglo XIX, como se indica en la entrada correspondiente de la serie “Arquitectura y Desarrollo Urbano” (Torres, 1991). En este sentido, es significativo un documento de 1788, conservado en el Archivo General de la Administración, en el que se describe el estado de conservación en ese momento de los diversos tramos que conforman la carretera de Madrid a Burgos³. En ese documento se señala cómo, después de atravesar Braojos y antes de llegar a Robregordo,

“Sigue dho. término hasta pasar el puente que llaman de los Molinos de Traspuentes, de buen piso por ahora, no obstante que tiene una bajada pendiente aunque sin riesgo”

Nuestra opinión es que, aunque el documento de 1788 no menciona Horcajo de la Sierra, circunstancia que podría deberse a que el camino cruzaba a cierta distancia del núcleo de población, la descripción transcrita podría corresponder con el Puente Antiguo estudiado en esta ocasión, emplazado junto a los molinos que conforman el paraje hoy conocido como La Tejera (figura 4). En tal caso, se trataría de una noticia que confirmaría la existencia de este puente ya en 1788.

La mención de Madoz (1847) de la existencia de un puente de madera que cruza sobre el río “Madarguillos” (*sic*) podría estar haciendo referencia al otro “Puente antiguo” situado en el término municipal de Horcajo de la Sierra – Aoslos, al suroeste del núcleo de Horcajo (v. nota 1 de este proyecto). En la planimetría histórica el paso del camino de Francia está ya reflejado en 1809 (plano 2 de esta Memoria), y se mantiene sin mayores alteraciones en 1849 (plano 3). Sin embargo, en 1875 (plano 4) se aprecia cómo el paso sobre el Madarquillos se ha modificado, desplazándose hacia el puente existente apenas a 100 m aguas arriba del actual, situación que se mantendrá en 1937 (plano 7). La evolución del paso del río en La Tejera está recogida, gráficamente, por Francisco Cañizares en el blog de historia de Horcajo de la Sierra – Aoslos (figura 5).

³ Carretera de Madrid a Burgos por el Puerto de Somosierra y la Cabrera, redactado por Francisco Céspedes en 1788, AGA Sig.: 24/02463. IDD: (04)005.000. Invº 1748. Leg 653-5 - nº4.



Figura 4. El cartel identificativo de La Tejera, en la actualidad. El puente objeto de estudio se sitúa cien metros a la derecha de la imagen.



Figura 5. El paso sobre el río Madarquillos en el entorno de La Tejera. En rojo, el puente estudiado en esta intervención; en naranja, el que le sustituyó en el último tercio del siglo XIX. En amarillo, el correspondiente al primer trazado de la carretera de Burgos, de comienzos del siglo XX. A la izquierda de la imagen se aprecia el camino actual, la autovía A-1.

(Fuente: [“entrevista-a-javier-jimenez-garcia-la-tejera”](#), web del Ayuntamiento de Horcajo de la Sierra-Aoslos mantenida por Francisco Cañizares)

Ambos puentes, el estudiado en esta intervención, y el existente a poca distancia aguas arriba, se encuadran en el paraje conocido como “La Tejera”, un conjunto de casas vinculadas a los antiguos caminos en el que se han situado hornos de pan y de tejas (que

sería el epónimo), un taller para vehículos, un molino que además proveía de electricidad al caserío y dos ventas para viajeros⁴, la Venta Pío y la Venta de Mea. Ésta última que, en origen, era el último cambio de mulas antes de coronar el puerto de Somosierra por su vertiente sur, resultó muy dañada en la guerra civil y, en la actualidad, se conserva solo parcialmente⁵. Existía, además, la Venta Pío, dentro de un conjunto de posadas al servicio del camino hacia Francia que ha sido estudiado con detenimiento por Gonzalo Palacios⁶.

Finalmente, y volviendo al puente objeto de estudio, hay que indicar que la intervención arqueológica preliminar, dirigida en 2019 por Adolfo Guillén Álvarez de Sotomayor (Guillén, 2019) no resolvió las dudas acerca de la cronología de la estructura objeto de estudio, pero aportó indicios sobre la presencia del tablero original, que estaría a unos 15 cm bajo el nivel de uso actual en el caso de la entrada del puente, y a unos 50 en la zona central (plano 9 de esta Memoria).

II. RESULTADOS

Los trabajos realizados han puesto de manifiesto, por una parte, ciertas alteraciones vividas por el puente a lo largo de su historia, sin por ello alterar en lo esencial su fábrica original, además de confirmar su pertenencia a una tipología muy concreta de puentes, construidos en el centro peninsular en el último tercio del siglo. Como ya se ha indicado en el estudio histórico, un documento de 1788 vendría a confirmar la existencia de este puente en ese momento, una construcción, por lo demás, y como se verá a continuación, emparentada con otras del entorno próximo.

Efectivamente, las características constructivas del Puente Antiguo de Horcajo le sitúan en un momento muy concreto del diseño de puentes en la península Ibérica: el último tercio del siglo XVIII, cuando se planifican y comienzan a construir las primeras carreteras radiales, en un proyecto global que tiene un especial impacto en el entorno de la capital, Madrid. Aunque los ejemplos son relativamente abundantes, en este estudio se recogerán solo algunos en los que, además de la coincidencia en los planteamientos constructivos, se da también la proximidad al puente objeto de esta intervención. Además, hay que indicar que el puente de Horcajo se somete fielmente a las directrices establecidas por el ya mencionado documento de 1788 firmado por Francisco Céspedes

⁴ Informaciones recogidas en [“entrevista-a-javier-jimenez-garcia-la-tejera”](#), web del Ayuntamiento de Horcajo de la Sierra-Aoslos mantenida por Francisco Cañizares. La existencia de estas dos ventas podría, posiblemente, haber originado el apellido “de las Posadas” para el topónimo de Horcajo, como se recoge en el plano de 1849. Agradecemos al responsable de Turismo del Ayuntamiento de Horcajo de la Sierra – Aoslos mantener esta web con noticias sobre la evolución histórica del municipio, así como las comunicaciones e informaciones intercambiadas en el desarrollo de este proyecto.

⁵ Sobre la Venta de Mea, los únicos datos disponibles están en la [web del Ayuntamiento de Horcajo de la Sierra-Aoslos](#)

⁶ En su blog [“Caminante del Guadarrama”](#)

y conservado en el Archivo General de la Administración⁷ que, entre otras pautas, establece para la construcción de puentes las siguientes:

“4- Que los antepechos sean de perpiaño del grueso de pie y cuarto, y el alto de tres y medio.

6- Que el mortero o mezcla será de tres partes de arena y una de cal.

7- Que todas las bajadas y subidas de los puentes y alcantarillas deberán tener solo el ascenso o descenso de un uno y medio por ciento”.

Por tanto, de los caminos comenzados a trazar en ese último tercio del siglo XVIII se prestará especial atención al Camino de Galicia, a través de la Sierra de Guadarrama, tanto en su vertiente madrileña, como en la segoviana, y al Camino de Francia, que se sirve del puerto de Somosierra para cruzar el Sistema Central.

Se han seleccionado media docena de ejemplos, situados en Segovia y Madrid, que comparten cronología y características con el de Horcajo de la Sierra. (ver figura 6 para ver la referencia de cada número):

- Número 1: los de Cabanillas de la Sierra (sobre el pequeño arroyo Sacedón)
- Número 2: el del Enebral o del Peregrino, en Galapagar.
- Número 3: en Segovia, el de Revenga sobre el río Frío (3),
- Número 4: el del Pulimento, sobre el Cambrones, en San Ildefonso .
- Número 5: en Valsaín, el de acceso al Palacio, sobre el Eresma.
- Número 6: en Valsaín, el actualmente usado por la carretera CL – 601, sobre el arroyo de La Chorranca.

⁷ Carretera de Madrid a Burgos por el Puerto de Somosierra y la Cabrera, redactado por Francisco Céspedes en 1788, AGA Sig.: 24/02463. IDD: (04)005.000. Invº 1748. Leg 653-5 - nº4.

Intervención arqueológica en las obras de restauración del puente antiguo de Horcajo de la Sierra – Aoslos (Madrid)

Carlos Caballero, arqueólogo

- H. Puente Antiguo de Horcajo de la Sierra
1. Puente de los Arrieros, Cabanillas de la Sierra
 2. Puente del Enebral o de los Peregrinos, Galapagar
 3. Puente Alta, Revenga
 4. Puente del Pulimento, San Ildefonso
 5. Puente sobre el Eresma, Valsain
 6. Puente de la carretera, Valsain

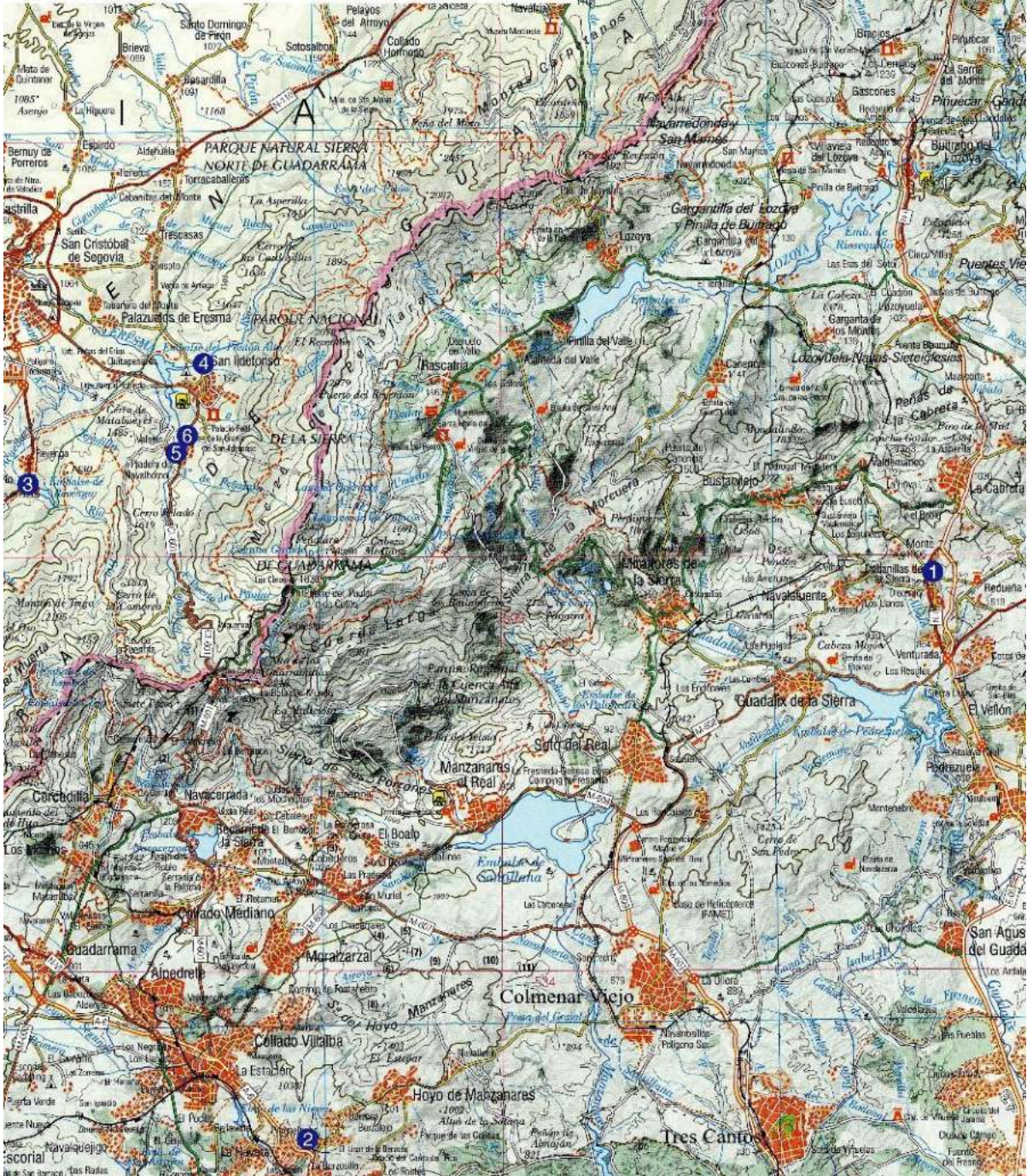


Figura 6: puentes citados en el texto. Base cartográfica, IGN, Mapa 1:200.000 de Madrid, edic. 2018

Del primero de ellos, el conocido como “Puente de los Arrieros” (Número 1 en la figura 6), en Cabanillas de la Sierra (figura 7), puede asegurarse que estaba construido en 1783 (Berlinches, 1988: 88) y, pese a compartir muchas características con el puente de Horcajo de la Sierra – de hecho, puede considerarse como el tipológicamente más cercano, junto al que se verá a continuación, en Galapagar-, cuenta con la singularidad de que el comienzo y final de sus pretiles están enmarcados por piezas de sillería rematadas en sendas volutas. Sobre él consta la realización de un completo estudio histórico y arqueológico a raíz de su restauración, en 2016 (García Alcocer, 2017).



Figura 7: Puente de los Arrieros, Cabanillas de la Sierra, estado actual

En cuanto al puente del Enebral o de los Peregrinos (Número 2 en la figura 6), actualmente casi inaccesible por haber quedado aislado por la autopista A-6, junto a cuya vía de servicio se sitúa (figura 8), consta como construido en 1786 (Berlinches, 1988: 102). Es una estructura de sillería de granito, con gruesos contrafuertes poligonales cuya sección disminuye a medida que se aproxima al tablero, y en lo esencial puede considerarse de la misma tradición constructiva que el de Cabanillas de la Sierra y el Puente Antiguo estudiado en esta ocasión.



Figura 8: Puente del Enebral (Galapagar), en la actualidad

El resto de los puentes tenidos en cuenta en este estudio se encuentran en la vertiente segoviana de la Sierra de Guadarrama, tres de ellos en el término municipal del Real Sitio de San Ildefonso (en las localidades de La Granja y Valsaín) y el cuarto, en el de Segovia, en Revenga.

En el transcurso de estos trabajos se ha visitado la Puente Alta, de Revenga (Número 3 en la figura 6), localidad integrada hoy en el municipio de la capital provincial. Se trata, probablemente, del ejemplar más monumental de todo el conjunto estudiado, con una fachada destacada sobre el resto del puente en la que sobresale un gran arco de descarga apuntado que aligera el peso que carga sobre el único ojo del puente, de medio punto (figura 9). Fue construido en época de Carlos III por el arquitecto real, Manuel Serrano, en el marco de un conjunto de obras dirigidas por él en la Sierra de Guadarrama dentro del proyecto del Camino Real de Galicia.

En San Ildefonso, junto al cementerio, se localiza el cuarto puente incluido en esta serie, el de la Máquina del Pulimento (Número 4 en la figura 6), que se diferencia de todos los demás por ser el único que presenta un arco rebajado (figura 10). Su construcción en el último tercio del siglo XVIII no ofrece dudas (Fernández Esteban et al., 2019), asociado tanto a la mencionada máquina, que formaba parte del complejo de la Real Fábrica de Cristales, como a la construcción del nuevo cementerio, situado a escasa distancia del puente. En estos dos últimos puentes citados es destacable que, como en el caso del puente de Horcajo de la Sierra, la transición de estribos de mampostería a pretilos de

Intervención arqueológica en las obras de restauración del puente antiguo de
Horcajo de la Sierra – Aoslos (Madrid)

Carlos Caballero, arqueólogo

sillería se resuelve con una pieza granítica destacada que marca el inicio de cada uno de los pretilos (figuras 9 y 10).



Figura 9: Puente sobre el río Frío en Revenga (t.m. de Segovia), obra de Manuel Serrano.



Figura 10: Puente del Pulimento, en San Ildefonso (foto: GROMA, Estudio de Arqueología y Patrimonio).

Carlos Caballero, arqueólogo

El puente que, en Valsaín, da acceso al Palacio desde la carretera de Navacerrada (Número 5 en la figura 6, foto del puente en la figura 11), parece haber sido construido originariamente en el siglo XVI (Fernández Troyano, 1994: 143), aunque presenta indicios ciertos de haber sido recrecido en épocas posteriores, seguramente en el siglo XVIII, como revela la semejanza del recrecido con el existente en el puente de Santa Cecilia, también sobre el Eresma, en La Granja (Fernández Troyano, 1994: 142). La parte añadida en ese momento presenta diversas semejanzas con el puente estudiado en Horcajo de la Sierra.



Figura 11: Valsaín, puente sobre el Eresma. Se distinguen las dos fases, la inicial, del siglo XVI, con doble rosca y tajamares hasta la altura original del tablero, y la del siglo XVIII, con el pretil, de sillería, diferenciado de los estribos, de mampostería.

Por último, se ha incluido en el estudio un segundo puente en Valsaín, actualmente en servicio para dar paso a la carretera CL – 601 sobre el Arroyo de La Chorrancia (Número 6 en la figura 6 fotografía en figura 12), que desciende desde la falda norte de Peñalara. Se carece de datos acerca de esta construcción, cuyas características remiten, de nuevo, al puente de Horcajo de la Sierra, al de Galapagar o al de Cabanillas de la Sierra.



Figura 12: Puente en Valsaín sobre el arroyo de *La Chorranca*, actualmente al servicio de la carretera CL-601.

En todos los ejemplos contrastados cabe destacar la presencia de fábrica de mampostería en los estribos y accesos, y sillería en la parte de los pretiles que se superpone a los tableros. Así se ha constatado en los seis puentes incluidos en este estudio, además de en el que da pie a él, el de Horcajo de la Sierra. Especialmente significativos resultan, en este sentido, los de Cabanillas de la Sierra y Valsaín (Palacio), en los que la primera pieza de sillería en cada pretil, a la entrada y a la salida del puente, cuenta con una decoración que simula una voluta, curva en Cabanillas, recta en Valsaín (figura 13).

En el mismo sentido, cabe destacar el embellecimiento de los pretiles y, en particular, de su contacto con los quitamiedos existentes en los estribos. Horcajo de la Sierra es un ejemplo paradigmático en el único mojón conservado, pero soluciones similares se han podido constatar en otros puentes contemporáneos estudiados, como el Pulimento, en San Ildefonso, o la Puente Alta de Revenga (figura 14).

Intervención arqueológica en las obras de restauración del puente antiguo de Horcajo de la Sierra – Aoslos (Madrid)

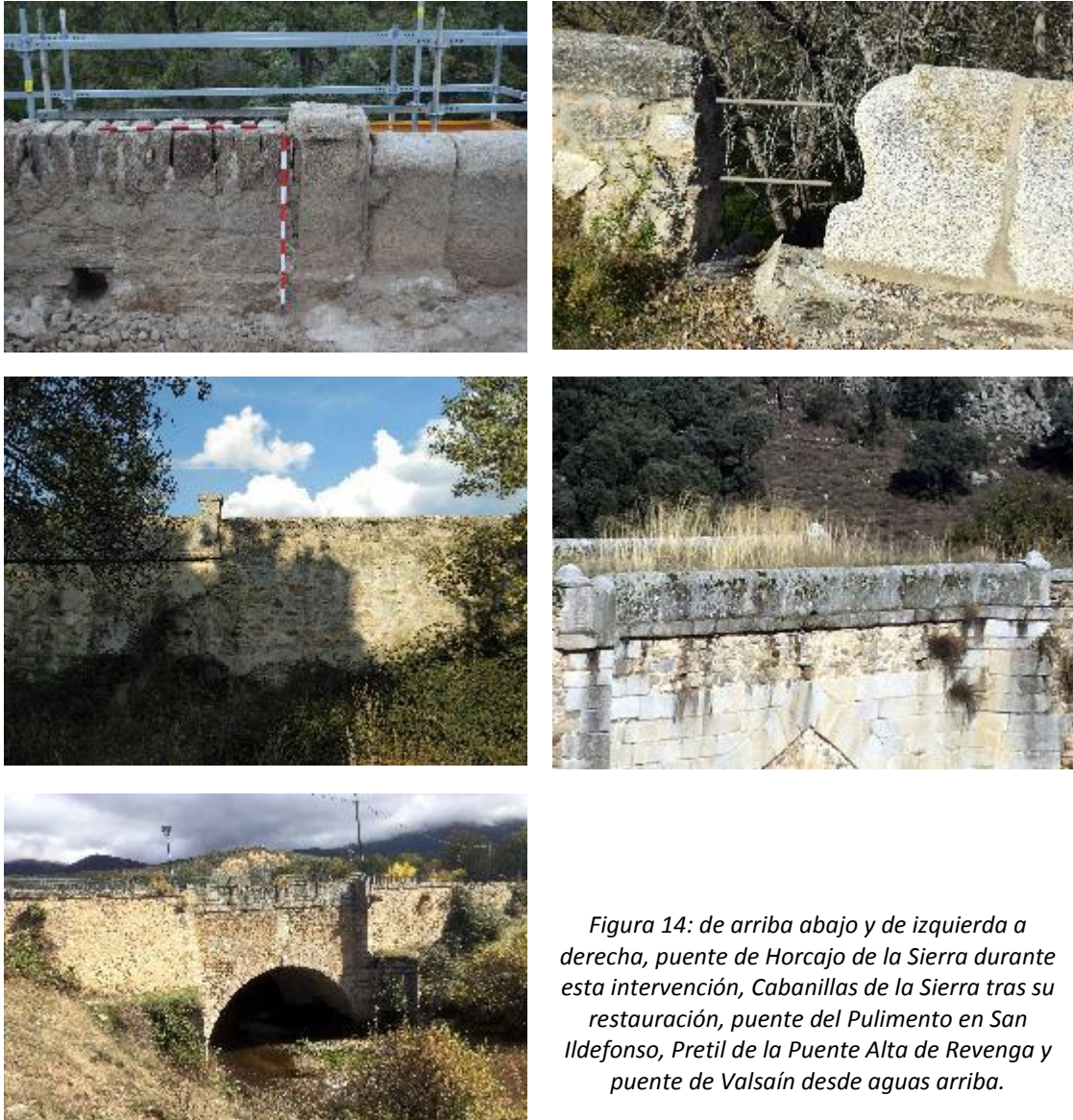
Carlos Caballero, arqueólogo



Figura 13: transición entre el pretil de los estribos y el del tablero. De arriba abajo y de izquierda a derecha, Horcajo de la Sierra, Galapagar, Cabanillas de la Sierra, Pulimento en San Ildefonso, Puente Alta de Revenga y puente sobre el Eresma en Valsain

Intervención arqueológica en las obras de restauración del puente antiguo de Horcajo de la Sierra – Aoslos (Madrid)

Carlos Caballero, arqueólogo



Por último, habría que hacer mención a las características constructivas de las bóvedas de los diferentes puentes, muy similares en todos los casos estudiados (figura 15), en los que un dovelaje de sillería bien escuadrada contrasta con las fachadas de mampostería, circunstancia que se ve atenuada en el caso del Puente de los Arrieros, donde la sillería se extiende en toda la longitud del tablero.



Figura 15: Bóvedas de algunos de los ejemplos estudiados: Horcajo de la Sierra (arriba, izda.), Cabanillas de la Sierra tras su restauración y puente del Pulimento, en San Ildefonso (abajo, izda.).

Para establecer el grado de sometimiento del Puente Antiguo de Horcajo de la Sierra a los criterios vigentes en el último tercio del siglo XVIII, hay, además, que tener en cuenta los parámetros establecidos por los diferentes tratadistas, recogidos por Redondo y Aramburu – Zabala (1996) y León (2020); en este sentido, Müller (1769) señala la importancia de realizar en mampostería los estribos de los puentes, tal y como sucede en todos los casos aquí mencionados y, en particular, en el de Horcajo de la Sierra. Este puente, al igual que el de Cabanillas de la Sierra, presenta también guardacantones o guardarruedas, elementos descritos por el *Padre Pontones* como piezas de media vara (42 cm) y separadas medio pie del antepecho para que el impacto que reciban de los vehículos no se transmita a los pretilos, circunstancias ambas que se reproducen en el Puente Antiguo, donde la base de los guardacantones, aunque irregulares en sus alzados, está siempre en torno a los 40 cm de lado, mientras que la mayoría de las piezas se apoya sobre el muro y solo excepcionalmente se insertan en él. Para la anchura de los puentes, finalmente, el propio Padre Pontones considera al menos 16 pies (4,45 m), repartida entre antepechos y guarda ruedas (1 pie por cada lado), 8 pies para un carro y 4 pies para las gentes de a pie y a caballo (León, 2020: 181). En el caso del puente de Horcajo de la Sierra, la anchura del tablero es de 4,18 m, a los que hay que sumar los 35 cm de espesor de cada uno de los dos pretilos.

De este modo, se habrían disipado bastantes dudas acerca del momento inicial de construcción de un puente, el de Horcajo de la Sierra, que, por lo demás, tampoco parece haber sufrido alteraciones fundamentales en su fábrica, sin duda como consecuencia de su temprano relevo al servicio del camino de Francia, que se habría producido antes de

1875, a tenor de lo que se muestra en el plano de ese momento levantado por el Instituto Geográfico Nacional (plano 4 de esta Memoria y figura 16).



Figura 16. Detalle de la Minuta Cartográfica, hacia 1875 (Instituto Geográfico Nacional). En el centro, en la zona de La Tejera, se aprecia cómo el camino de Francia, entre los kilómetros 86 y 87, ha abandonado la doble curva que da acceso al *Puente Antiguo* estudiado en esta Memoria (ese recorrido aparece rotulado como “Trazado Antiguo”), para cruzar el arroyo Madarquillos a escasa distancia aguas arriba, donde se conserva un puente más moderno. La evolución del paso sobre el río está recogida en el croquis de la figura 7 de esta Memoria.

La fábrica del puente parece haber sufrido escasas alteraciones en su margen derecha, donde presenta paramentos de muy buena factura, circunstancia que podría también hacerse extensiva a la bóveda del único ojo (figura 17), en la que el deterioro más reseñable se aprecia en la conexión entre la sillería de la bóveda y las dovelas de la fachada aguas arriba.

Aguas abajo, el elemento constructivo más destacado que podría considerarse ajeno al programa original del edificio es el contrafuerte situado en la margen izquierda que, además, no se encuentra enjarjado con la fábrica de la fachada, como indicador de su construcción posterior. En todo caso, la presencia de contrafuertes aislados que refuerzan un único punto del puente no es un aspecto extraño a los puentes de esta cronología; entre los ejemplos estudiados aquí pueden verse también en Cabanillas de la Sierra o en Valsaín, en el puente sobre el arroyo de la Chorranca (figura 12), reforzando, en ambos casos, la fachada aguas abajo.



Figura 17. Bóveda de sillería durante los trabajos de restauración del puente.

De este modo, las principales alteraciones de la fábrica original se localizan en dos puntos: la fachada aguas arriba, en la margen izquierda, y el tablero del puente. En el primero de los casos, se aprecia un cambio en la fábrica de mampostería en el estribo, en una zona inmediata al punto de contacto con el pretil de sillería, donde el lavado del terreno como consecuencia del arrastre de agua, más acusado en ese punto en el que el camino ataca con mayor pendiente y en un ángulo más cerrado el puente, ha podido provocar sucesivos deterioros del muro y sus consiguientes reparaciones. Esta circunstancia, desde el punto de vista arqueológico, explicaría la acumulación de escombros que, cubierta de vegetación, se aprecia al pie de este estribo de la margen izquierda, y ha venido a confirmarse, durante la intervención, porque se ha producido, en ese mismo punto, un pequeño derrumbe que ha debido ser reparado. Probablemente en un derrumbe similar, anterior, debió tener lugar el desprendimiento o desplazamiento de parte del pretil aguas arriba, que se aprecia rejuntado con cemento en el punto de contacto con el muro de mampostería del estribo. El hecho, en suma, de que exista en ese punto una zapata de sillería que refuerza el puente (figura 18) facilitaría quizá que el deterioro derivado del lavado por el paso del agua se desplazase hacia el estribo.



Figura 18. Zapata de sillaría, escalonada, que *refuerza* la fachada del puente aguas arriba en su margen izquierda.

En cuanto al tablero, las alteraciones detectadas se resumen en tres tipos de acciones: destrucción del pavimento original, elevación de la cota de uso y reubicación de algunos elementos en una cota superior en función de la subida del nivel de uso.

En la mitad norte del tablero (es decir, hacia la margen izquierda) se ha documentado un pavimento de guijarros que, aunque presenta algunas lagunas, ha de considerarse como original por la ausencia de cualquier otro tipo de pavimento (en particular, enlosado), por la nivelación de este pavimento con los desagües localizados y, en especial, porque se superpone a las losas que forman la imposta del puente y sobre las que se apoyan las piezas que constituyen los pretilos y estribos (figura 19). Este pavimento se ha perdido en la zona sur del puente, y también en la zona central del área conservada en la margen izquierda, en este caso por la construcción de una cubierta de hormigón para alojar una serie de tubos con acometidas, en una obra realizada con seguridad en el siglo XX (figura 20).

Cabe pensar que, salvo esa acción que destruyó parte del pavimento y que puede datarse en el siglo XX, la elevación de la cota de uso del puente puede atribuirse a diversos momentos entre su construcción, en la década de los 80 del siglo XVIII, y la pérdida de su función como paso principal sobre el río Madarquillos, antes de 1875. La necesidad de mantener en buen estado el tablero explica, que tras cada subida de cota fuera preciso reubicar los mojones guardarruedas (o guardacantones) y garantizar la salida del agua a través de algunos de los desagües, como los localizados en la entrada norte del puente.

Intervención arqueológica en las obras de restauración del puente antiguo de
Horcajo de la Sierra – Aoslos (Madrid)

Carlos Caballero, arqueólogo



Figura 19. Pavimento de guijarros del puente, que se pierde en el último tramo del tablero.



Figura 20. Alteración del *pavimento* original por la construcción de una canalización con cubierta de hormigón.



Figura 21. Elevación de la cota de *entrada* de uno de los desagües documentados junto a la entrada norte del tablero.

En todo caso, el temprano fin del Puente Antiguo como lugar de paso del Camino de Francia, circunstancia que parece haberse producido antes de 1875, con menos de un siglo de servicio del puente, y su posterior uso preferentemente peatonal, ha facilitado la conservación de la mayor parte de sus elementos originales, con excepción de la parte del tablero afectada por la canalización construida en el siglo XX para dar servicio al área recreativa de La Tejera, uno de cuyos elementos principales, el puente del siglo XVIII, se ha podido recuperar en esta intervención.

III. CONSIDERACIONES FINALES

La intervención arqueológica realizada ha permitido reconstruir la evolución del llamado Puente Antiguo de Horcajo de la Sierra, sobre el arroyo Madarquillos, cuyas fases constructivas serían las siguientes (figura 22):

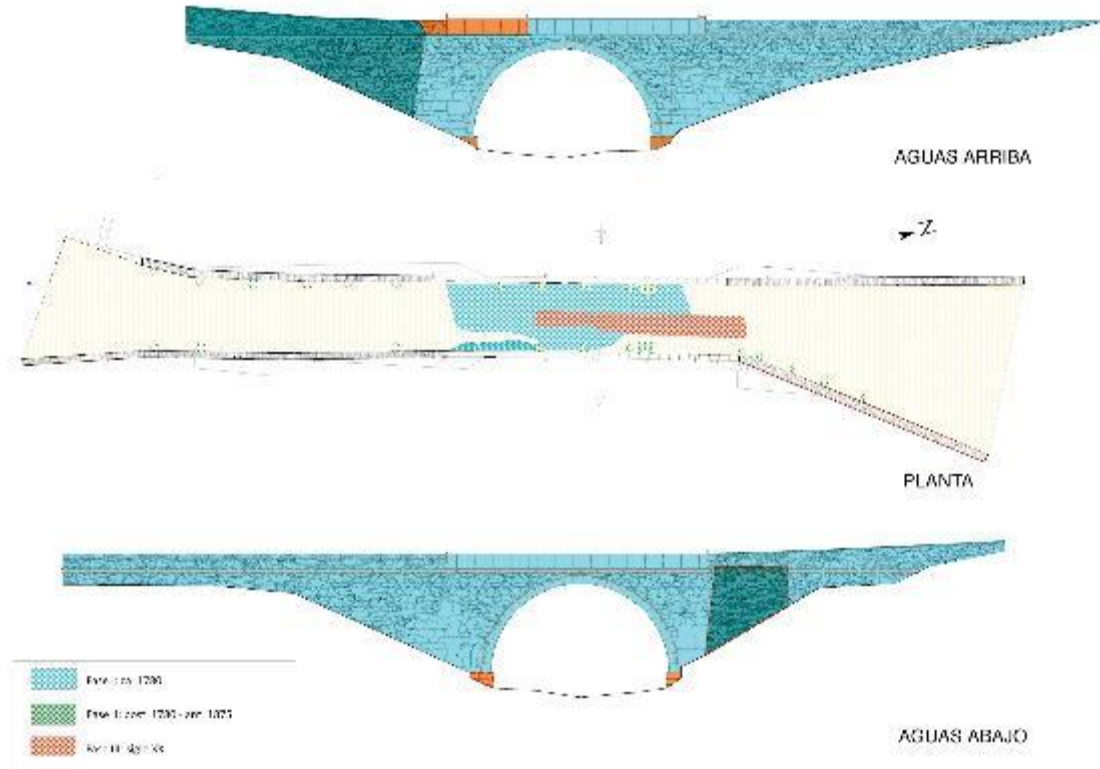


Figura 22: Hipótesis sobre las fases en la evolución del puente. Hay que indicar que en las fases II y III se han tenido en cuenta, además de la incorporación de nuevos elementos, la reubicación de otros existentes en la construcción original, como parte del pretil, los guardacantones o algunos desagües.

- **Fase I:** Construcción del puente en la década de los 80 del siglo XVIII, dentro del programa de construcción del Camino Real de Francia. La fecha vendría avalada tanto por la documentación existente (en especial, el documento de 1788 conservado en el Archivo General de la Administración), como por las similitudes estéticas y constructivas con otros puentes del entorno cercano, a uno y otro lado de la Sierra y, en particular, con los de Cabanillas de la Sierra (puente de los Arrieros) y Galapagar (puente del Enebral). A este mismo momento, o a uno inmediatamente posterior, pero separado del inicial por un lapso de tiempo muy corto, debe corresponder el contrafuerte existente aguas abajo, en la margen izquierda.

- **Fase II:** Reparación del puente en diversos puntos y elevación de la cota de uso (posterior a 1780 y anterior a 1875). Mientras el puente se mantuvo en uso se produjeron reparaciones derivadas de su mantenimiento que debieron implicar la elevación de la cota de uso del tablero y, como consecuencia, la reubicación a una cota más alta de algunos elementos, como los guardacantones o las entradas de algunas de las gárgolas, singularmente las situadas junto a la entrada norte del puente.

Carlos Caballero, arqueólogo

- **Fase III:** Perdida su función original, tras la construcción, antes de 1875, del nuevo puente del Camino de Francia, el Puente Antiguo dejó de sufrir el deterioro derivado del uso, aunque debió seguir desempeñando un papel secundario en las comunicaciones de lo que, con el tiempo, habría de convertirse en el pequeño núcleo del La Tejera. Ya en el siglo XX, con casi toda seguridad en la segunda mitad, tiene lugar la única agresión constatada sobre el puente, la apertura de una zanja, posteriormente hormigonada, que desmanteló parte del pavimento original, de guijarros.

Una última nota, en fin, sobre metodología para cerrar este estudio. Creemos que siempre habría de volverse al modélico artículo de José Antonio Fernández Ordóñez y Julio Martínez Calzón (1991) en el que se resumen los principios básicos de la rehabilitación de puentes antiguos, texto que viene a dar continuidad a lo dicho por el *Padre Pontones* en 1768, en la cita reproducida al comienzo de este trabajo; además, consideramos que, en el tiempo transcurrido desde la redacción de ese texto de Fernández Ordóñez y Martínez Calzón de finales del siglo XX, se ha incorporado a la rehabilitación de “viejos” puentes una metodología adicional, la arqueología de la arquitectura, cuya labor no tiene sentido si sus conclusiones no se integran de ninguna manera al resultado final, que no debe ser otro que devolver a la ciudadanía el patrimonio que le pertenece, rehabilitado, debidamente explicado desde el punto de vista histórico, y con unos criterios que conjuguen el resultado de los trabajos realizados por equipos multidisciplinares.

Madrid, 22 de noviembre de 2021

Fdo.: Carlos Caballero Casado
Arqueólogo col. nº 36.979

IV. DOCUMENTACIÓN

IV.1 Bibliografía

Berlinches, A. (1988), Coord.: *Carlos III en la Comunidad de Madrid. Arquitectura y obra civil en el medio rural*, Madrid

Castillo, M.A. (2014): En torno a la Corte. Sobre puentes y canales en el siglo XVIII, *Patrimonio cultural vinculado con el agua. Paisaje, urbanismo, arte, ingeniería y turismo*, Badajoz

Ejecución de transcripciones literales de los manuscritos de las respuestas al cuestionario enviado al Cardenal Lorenzana de los resúmenes coetáneos y de los resúmenes de Tomás López acerca de los términos de la actual provincial de Madrid. Trad. por M.M. Gartín Galán y J. A. Sánchez Belén. Inédito. Madrid, Diputación Provincial. 1983.

Fernández Esteban, S.; Martín Espinosa, A.; Pastor, P. y Callejo, M.J. (2019): Recuperación de la Casa del Pulimento en la Real Fábrica de Cristales de La Granja (Segovia): estudios previos, *I Simposio Anual de Patrimonio Natural y Cultural de ICOMOS España*, Madrid

Fernández Ordóñez, J.A. y Martínez Calzón, J. (1991): Cuatro ejemplos de rehabilitación de antiguos puentes, *O.P.*, 19

Fernández Troyano, L. (1994): *Los pasos históricos de la Sierra de Guadarrama*, Madrid

García Alcocer, V. (2017): Intervención en el puente histórico de Los Arrieros en Cabanillas de la Sierra (Madrid), *ReUSO. Sobre una arquitectura hecha de tiempo*, Granada

García Melero, J.E. (1996): Los puentes y la Comisión de Arquitectura (1786 – 1808), *Espacio, Tiempo y Forma*, serie VII, Historia del Arte, 9

Gómez Bach, A. (2020): El Pont Nou de Manresa (Bages) i la implementació de l'arqueologia de l'arquitectura, *Estudis sobre ceràmica i arqueologia de l'arquitectura. Homenatge al Dr. Alberto López Mullor*, Barcelona

Guillén Álvarez de Sotomayor, A. (2019): *Memoria final de la actuación arqueológica para la restauración del Puente Antiguo, Horcajo de la Sierra (Madrid)*, Memoria de intervención inédita depositada en la Dirección General de Patrimonio Cultural de la Comunidad de Madrid (expdte. CONT/0123/2019).

Hernández Jiménez, F. (1962): Estudios de Geografía Histórica Española, XIII: El Fayy al-Sarrat, actual puerto de Somosierra, *Al-Andalus : revista de las Escuelas de Estudios Árabes de Madrid y Granada*, 27/2, págs.267-298

Jiménez de Gregorio, F. (1978): Notas geográfico-históricas de los pueblos de la actual provincia de Madrid en el siglo XVIII. *Anales del Instituto de Estudios Madrileños*, XV. Pp. 284-285.

León, F. J. (2020): Construcción y reparación de puentes según cuatro tratadistas españoles de la Edad Moderna, *Sueño e Ingenio. Libros de Ingeniería Civil en España*, Madrid

Madoz, P. (1847): *Diccionario geográfico – estadístico – histórico de España y sus posesiones de Ultramar*, Madrid, tomo IX (s.v. “Horcajo”).

Menéndez, J.M.; Arbáizar, S.; Fontanals, A. y Sánchez Lázaro, T. (1994?): *Evolución histórica de*

los itinerarios del noreste en la Comunidad de Madrid, Madrid

Müller, J. (1769): *Tratado de fortificación o Arte de Construir los edificios militares y civiles*, Madrid

Pastor, F.J. (2008): *Restauración del recinto amurallado de Buitrago del Lozoya. Una villa medieval fortificada a los pies de la sierra madrileña*, Madrid

Pastor, F.J. y Adán, M.J. (2001): El campo de batalla de Somosierra (30 – XI – 1808), *Arqueología, Paleontología y Etnografía*, 10

Pizzo, A. (2016): El puente romano de Alcántara: nueva documentación arqueológica y evidencias constructivas previas, *Arqueología de la Arquitectura*, 13

Redondo, M.J. y Aramburu – Zabala, M.A. (1996): La construcción de puentes en el siglo XVIII: innovación y tradición, *I Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Madrid

Rodríguez Morales, J. (2018): La vía ¿romana? del Puerto de Lozoya, *El Nuevo Miliario*, 18/19

Roldán, J.M. y Caballero, C. (2014): Itinera Hispana. Estudio de las vías romanas en Hispania a partir del itinerario de Antonino, el Anónimo de Ravena y los Vasos de Vicarello, *El Nuevo Miliario*, 14.

Torres Solana, V. (1991): Horcajo de la Sierra, Aoslos, *Arquitectura y Desarrollo urbano. Comunidad de Madrid, Zona Norte III*, Madrid.

Vila Carabasa, J.M. (2009): Estudio arqueológico del puente de Pedret (Cercs, Barcelona), *Arqueología de la Arquitectura*, 6

Vila Carabasa, J.M. (2020): Anàlisi estratogràfica del Pont Vell de Montblanc (Conca de Barberà), *Estudis sobre ceràmica i arqueologia de l'arquitectura. Homenatge al Dr. Alberto López Mullor*, Barcelona

IV. 2. En Internet:

Del Blog sobre Horcajo de la Sierra – Aoslos, mantenido por Francisco Cañizares González, las siguientes entradas (consultadas en noviembre de 2021):

<https://egelesta.net/norte/2021/08/24/entrevista-a-javier-jimenez-garcia-la-tejera/>

<https://egelesta.net/norte/venta-mea-casa-de-postas/>

Del Blog “Caminante del Guadarrama”, mantenido por Gonzalo Palacios, la siguiente entrada, consultada en noviembre de 2021:

<https://caminantedelguadarrama.wordpress.com/2021/01/02/hospederias-en-los-siglos-xviii-y-xix-por-el-puerto-de-somosierra-1a-parte/>

Del Blog “Una ventana desde Madrid”, la entrada de Lourdes Morales dedicada a Horcajo de la

Sierra – Aoslos, consultada en noviembre de 2021:

<https://www.unaventanadesdemadrid.com/comunidad-de-madrid/horcajo-de-la-sierra-aoslos.html>

IV.3. Archivos

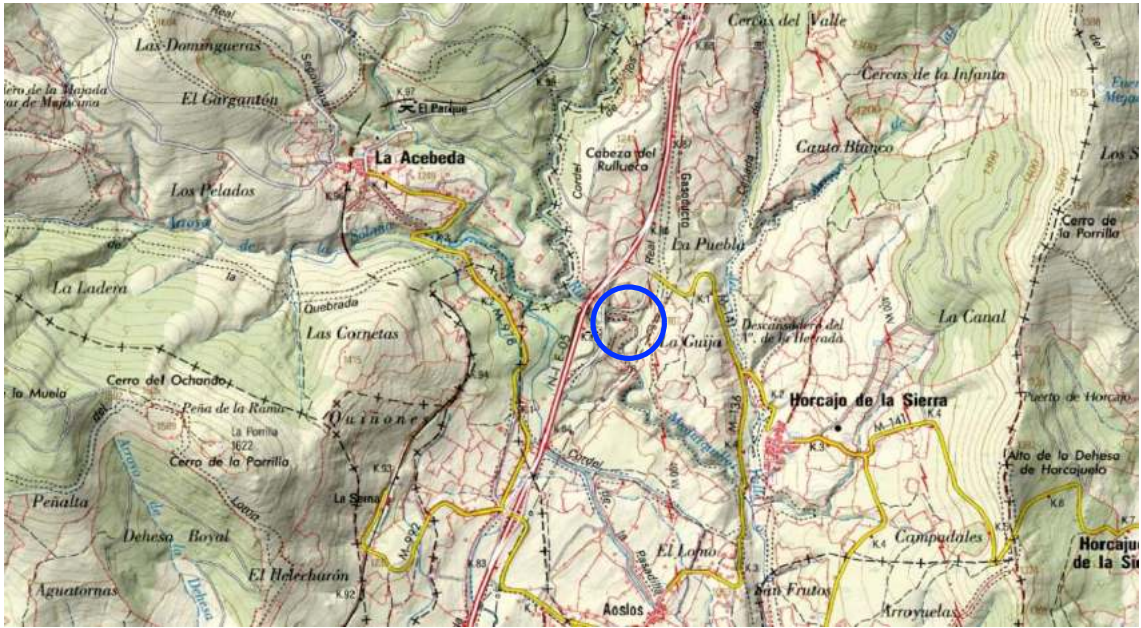
Archivo General de la Administración

Método que se debe observar en la construcción de los puentes, alcantarillas y trozos de camino que tienen necesidad de hacerse de nueva planta en la Carrera desde Madrid a Burgos por el puerto de Somosierra y La Cabrera, redactado por Francisco Céspedes en 1788, Sign. AGA 24/02463, Legajo 653-5 (consulta realizada el 8 de noviembre de 2021).

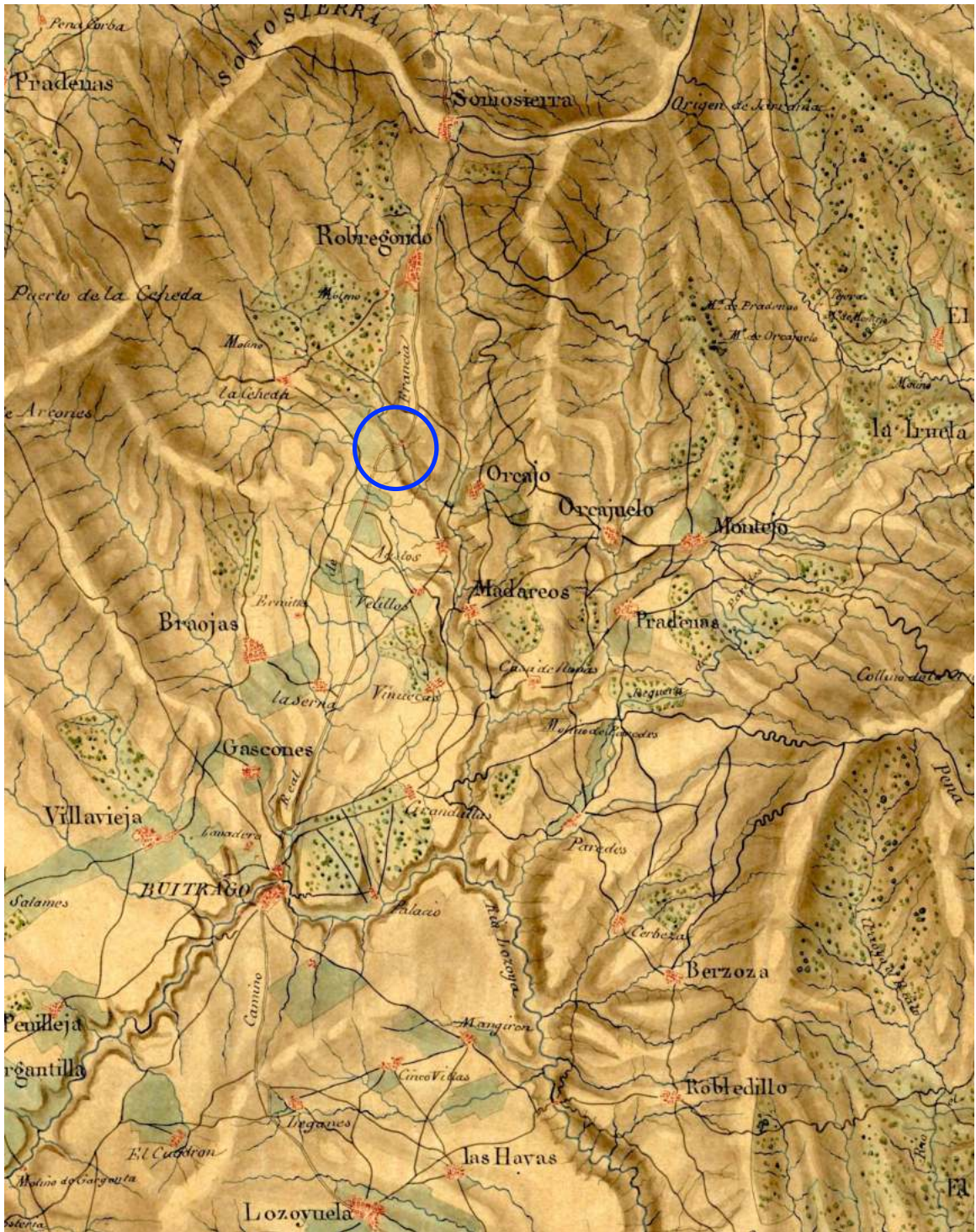
Intervención arqueológica en las obras de restauración del puente antiguo de
Horcajo de la Sierra – Aoslos (Madrid)

Carlos Caballero, arqueólogo

ANEXO I. PLANIMETRÍA



Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)		Plano 1
Situación		
Juan Gómez y Carlos Caballero, arqueólogos	2021	Fuente: SIGPAC / PLANEA



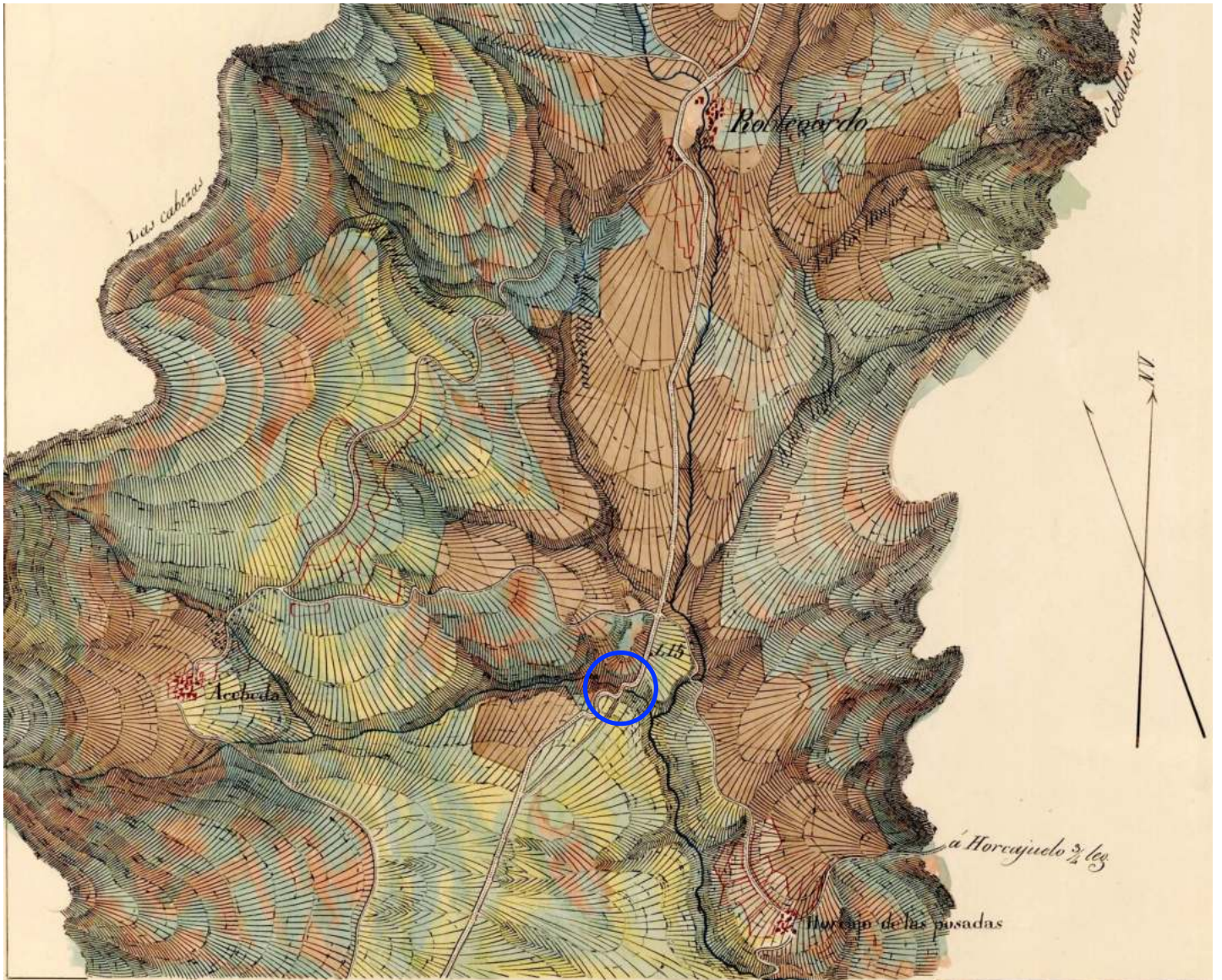
Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Ajos (Madrid)

Planimetría Histórica, I: Mapa que comprende la provincia de Madrid, la parte occidental de Guadalajara..., ca. 1809

Plano 2

Carlos Caballero, arqueólogo 2021

Fuente: Quirós y Castañón, 2008



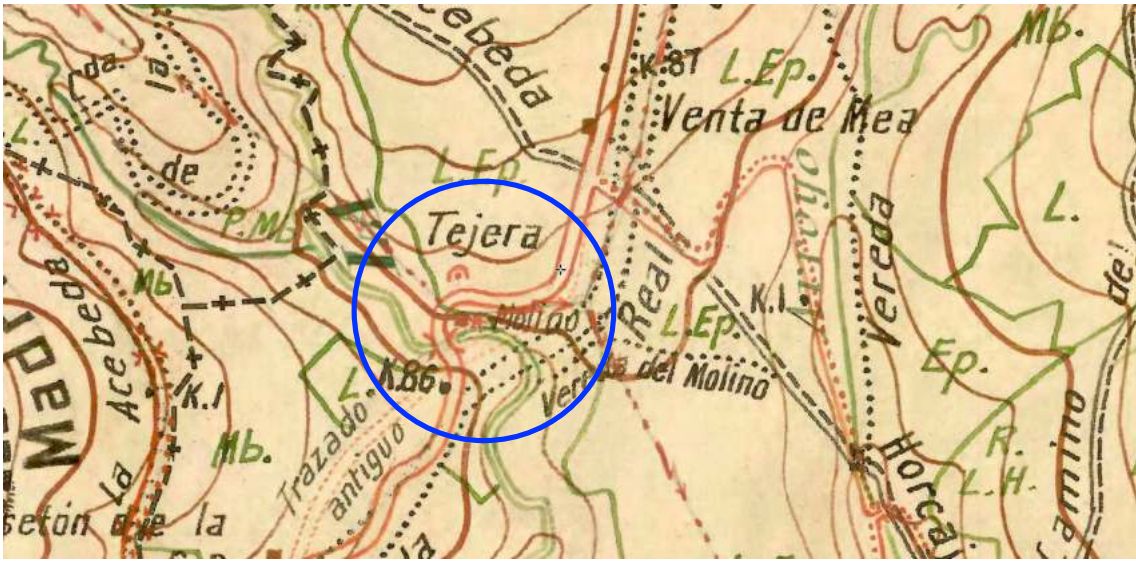
Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Ajos (Madrid)

Planimetría Histórica, II: Itinerario topográfico de Madrid a Irún por Burgos y Vitoria, 1849

Plano 3

Carlos Caballero, arqueólogo 2021

Fuente: Magallanes, 2004



Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)

Planimetría Histórica, III: Minuta cartográfica, 1875

Plano 4

Carlos Caballero, arqueólogo 2021

Fuente: Instituto Geográfico Nacional



Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)

Planimetría Histórica, III: Carta gráfica de los servicios de correos en la provincia de Madrid, 1907

Plano 5

Carlos Caballero, arqueólogo 2021

Fuente: Magallanes, 2004



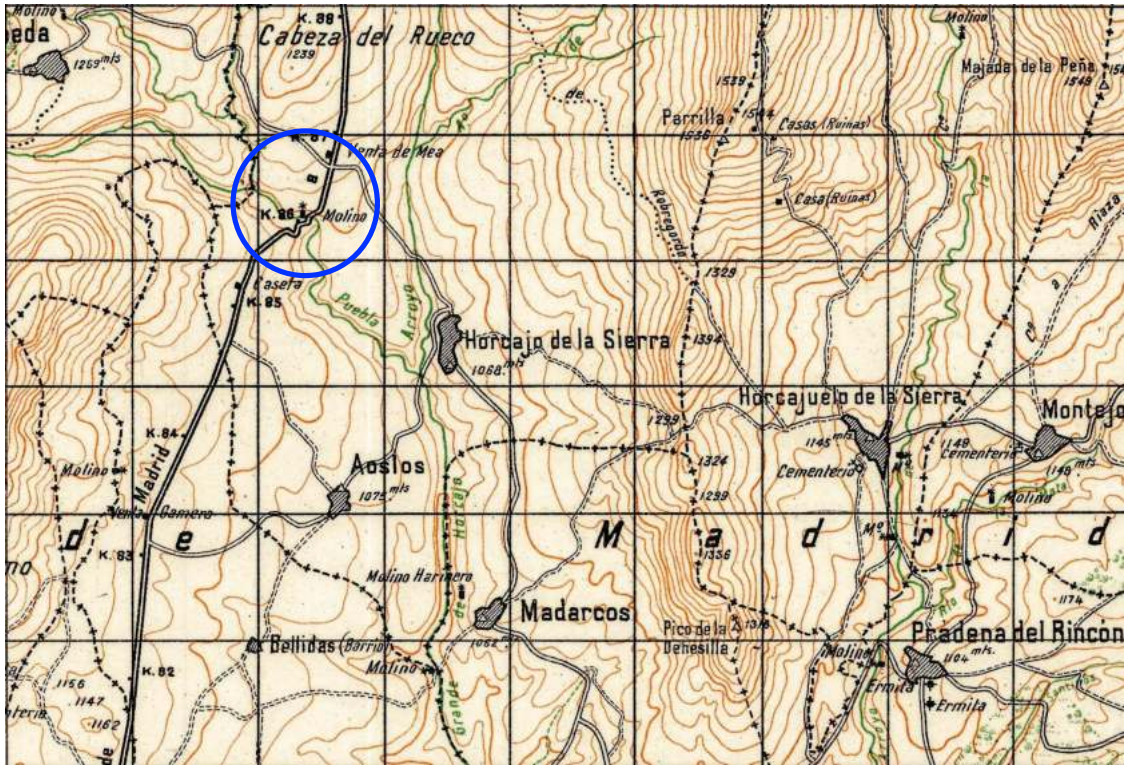
Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)

Planimetría Histórica, IV: provincia de Madrid a escala 1:200.000, 1922

Plano 6

Carlos Caballero, arqueólogo 2021

Fuente: Magallanes, 2004



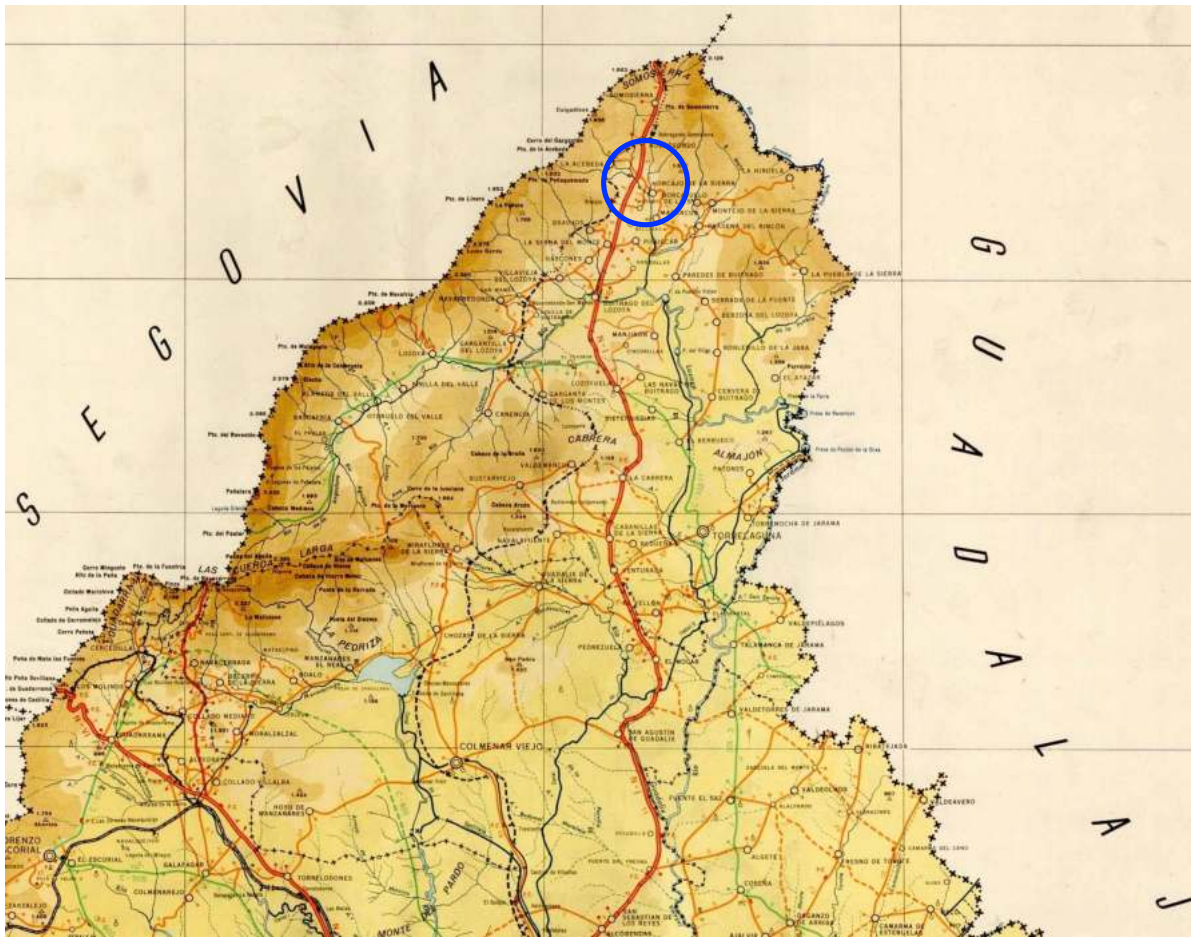
Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antigo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)

Planimetría Histórica, V: Mapa Topográfico Nacional 1:50.000, edic. 1937

Plano 7

Carlos Caballero, arqueólogo 2021

Fuente: Instituto Geográfico Nacional



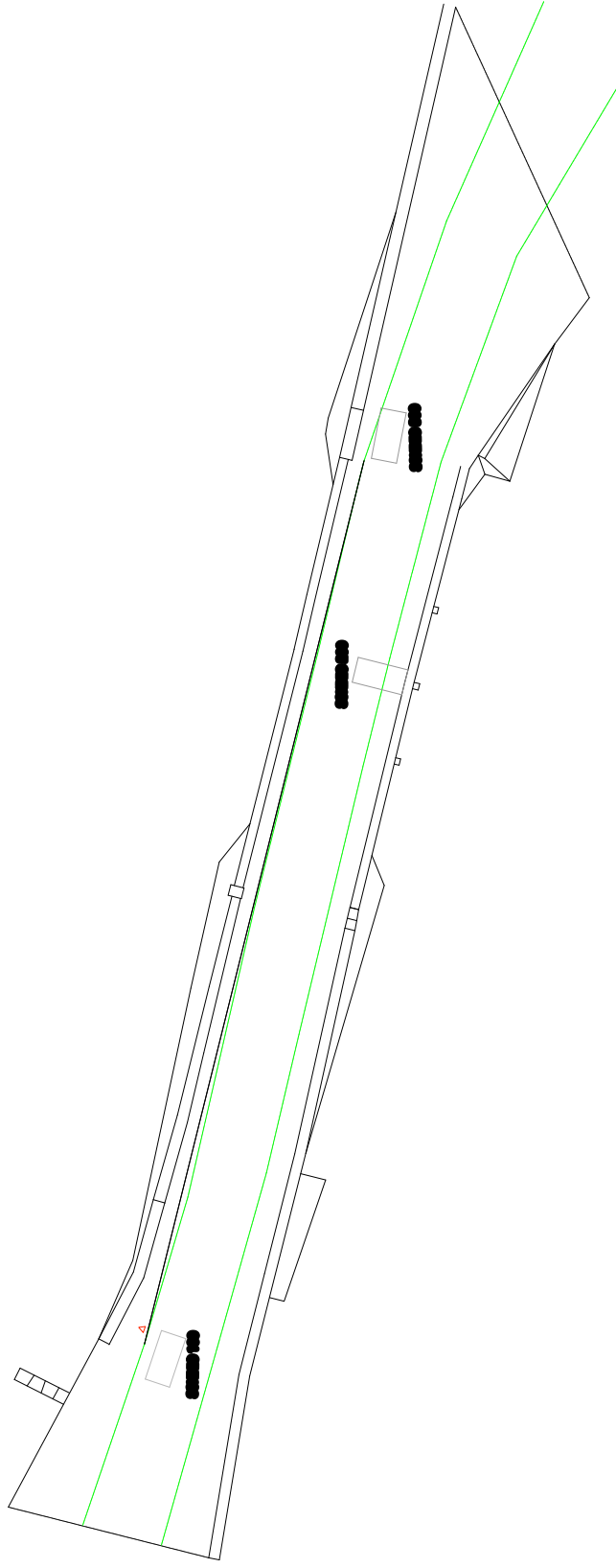
Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)

Planimetría Histórica, VII: provincia de Madrid a escala 1:200.000, 1946

Plano 8

Carlos Caballero, arqueólogo 2021

Fuente: Magallanes, 2004



Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)

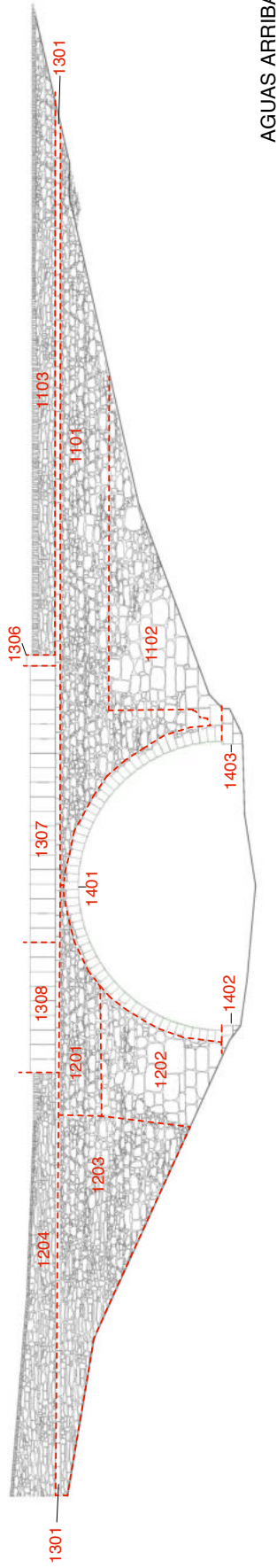
Planta general con la intervención arqueológica de 2019

E=1:200 0 1 2 m
(original DIN A 3)

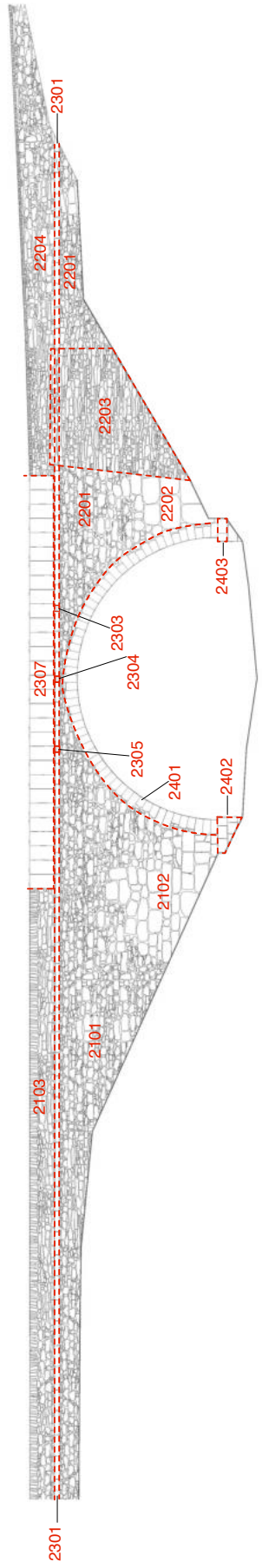
Plano 9

Carlos Caballero, arqueólogo 2021

Fuente: Comunidad de Madrid / Adolfo Guillén, arqueólogo

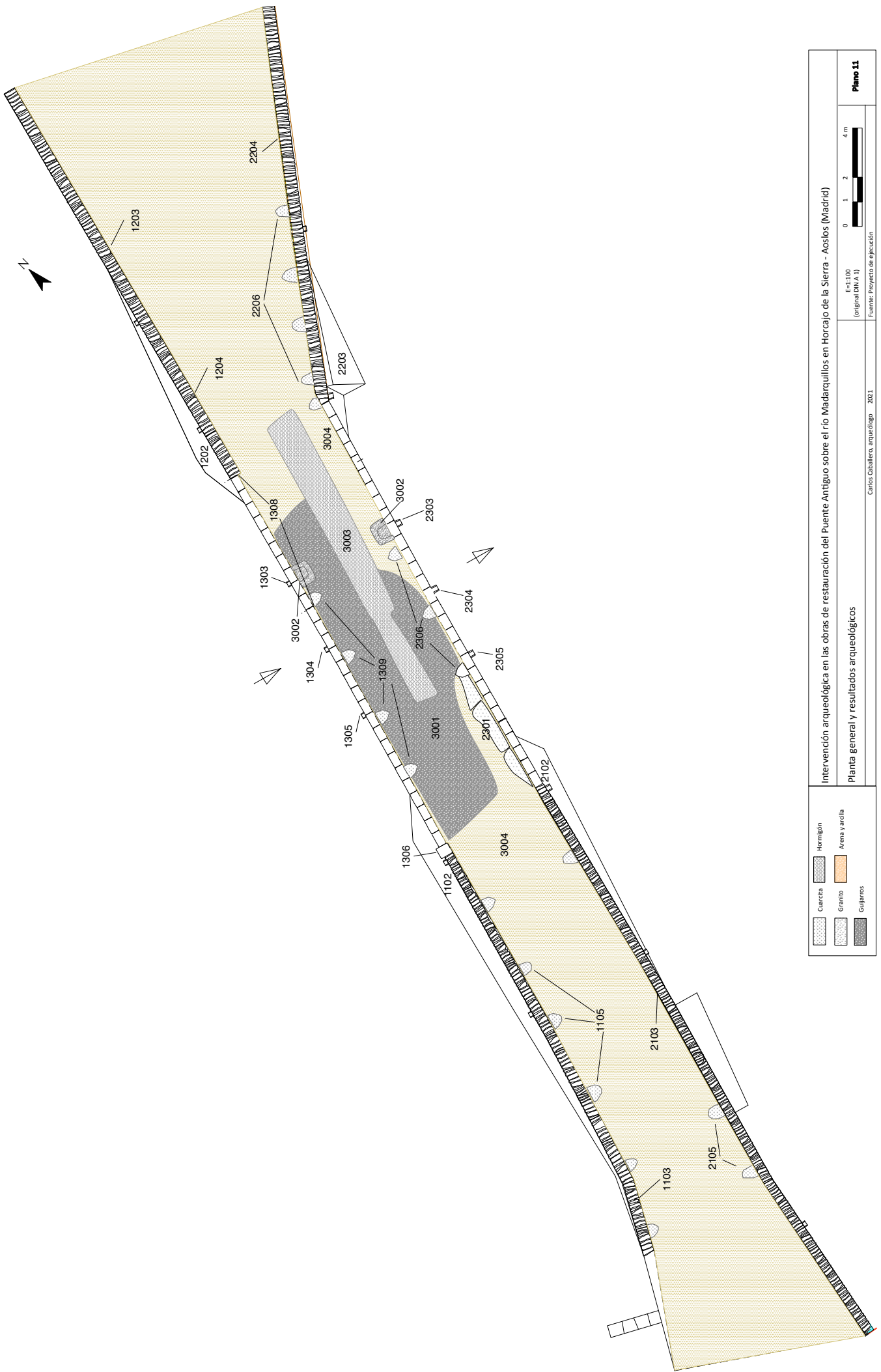


AGUAS ARRIBA



AGUAS ABAJO

Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)	
Alzados. Identificación UEC	E=1:100 (original DINA 1)
Carlos Caballero, arqueólogo 2021	Fuente: Proyecto de ejecución
	0 1 2 4 m
	Plano 10



Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aosios (Madrid)

Planta general y resultados arqueológicos



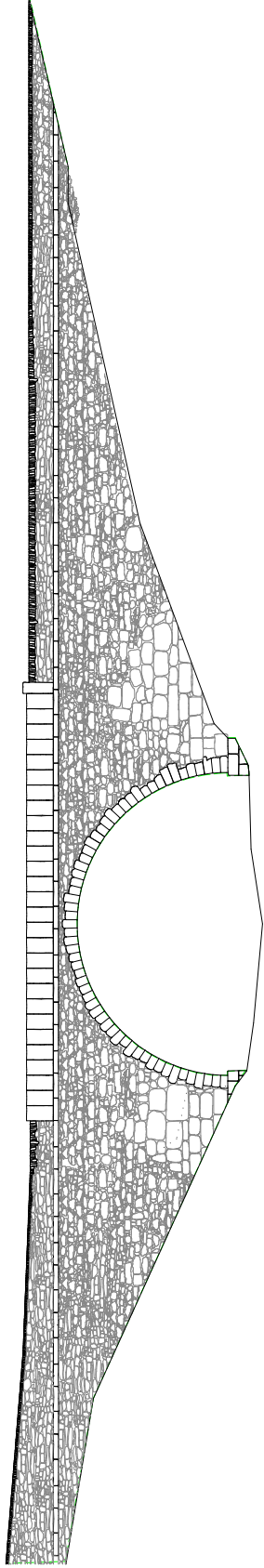
E=1:100
(original DIN A 1)

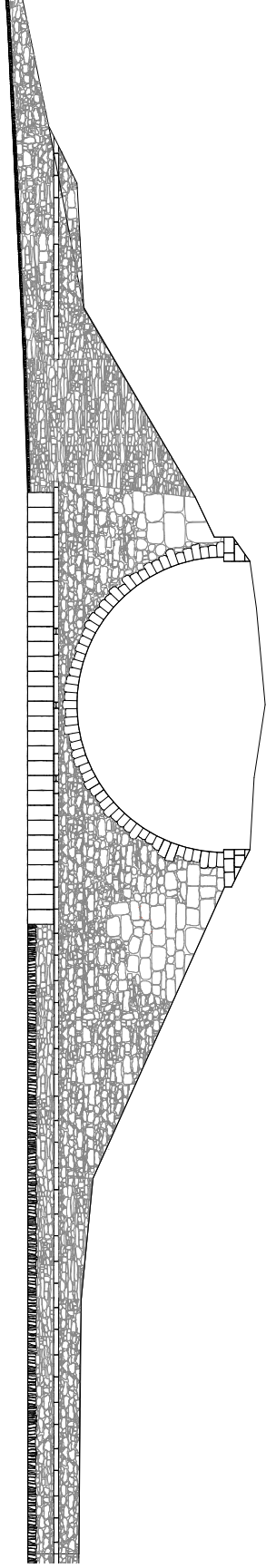
Fuente: Proyecto de ejecución

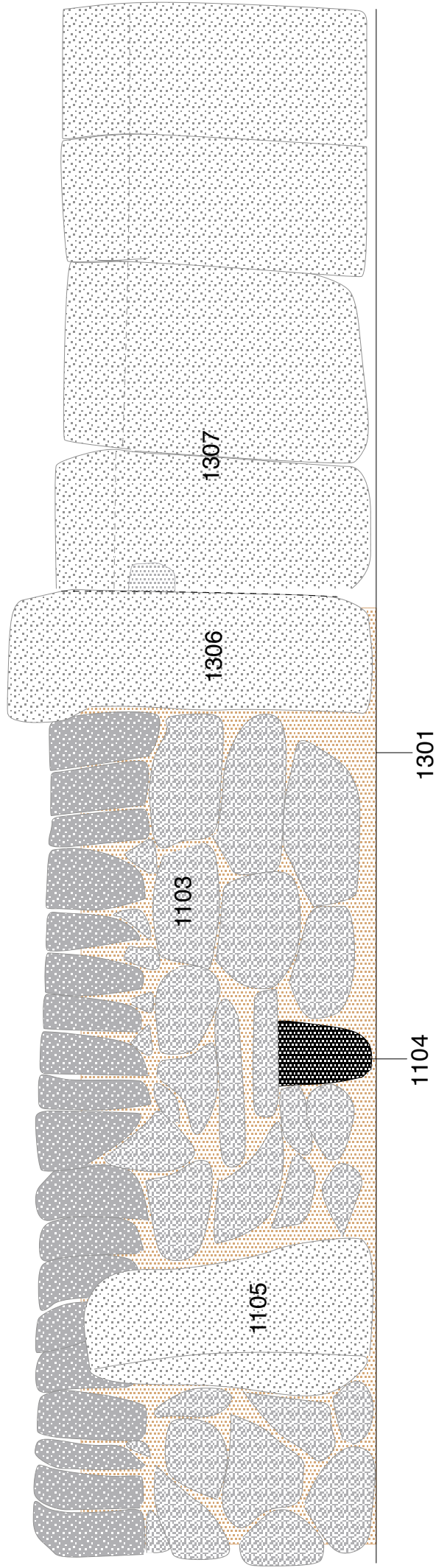
Carlos Caballero, arquitecto. 2021

Plano 11

	Cuarcita		Hormigón
	Granto		Arena y arcilla
	Guijarros		

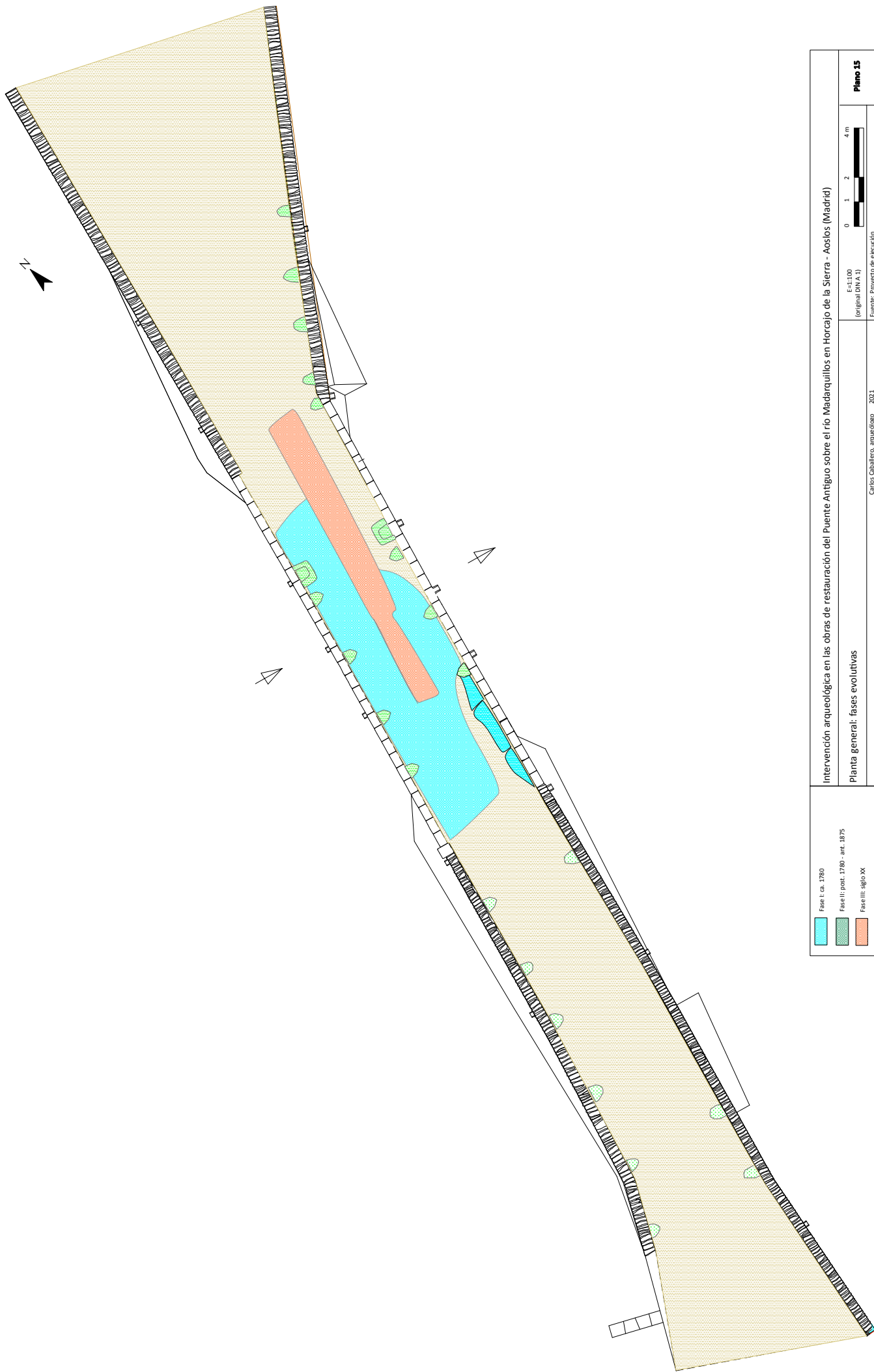






<p>Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)</p>		<p>Plano 14</p>	
<p>Detalle del pretil aguas arriba</p>		<p>E = 1:20 (original DIN A4)</p>	
<p>Carlos Caballero, arqueólogo 2021</p>			

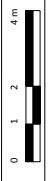
- Granito
- Cuarzita
- Gneiss
- Mortero

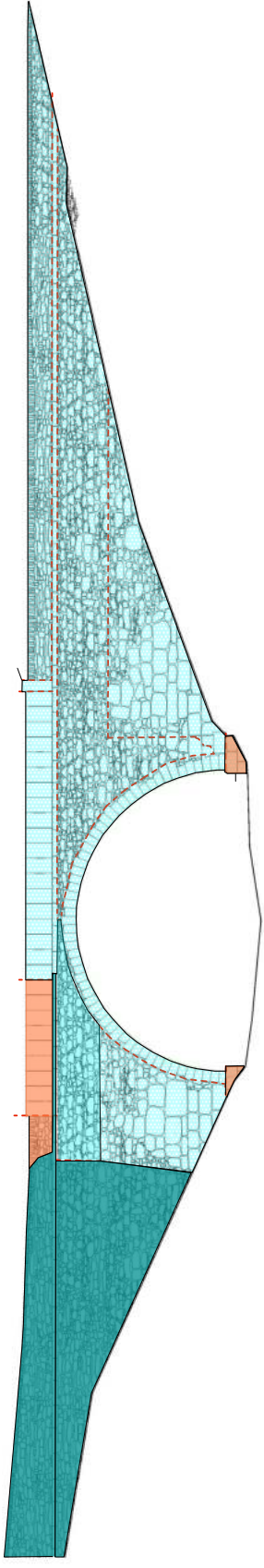


Fase I: ca. 1780
 Fase II: pont. 1780 -ent. 1875
 Fase III: siglo XX

Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aosios (Madrid)
 Planta general: fases evolutivas
 Carlos Cebalero, arquitecto. 2021

E=1:100
 (original DIN A 1)
 Fuente: Proyecto de ejecución
Plano 15





AGUAS ARRIBA



AGUAS ABAJO

<p>Fase I: ca. 1780</p> <p>Fase II: post. 1780 - ant. 1875</p> <p>Fase III: siglo XX</p>	<p>Intervención arqueológica en las obras de restauración del Puente Antiguo sobre el río Madarquillos en Horcajo de la Sierra - Aoslos (Madrid)</p>
<p>Hipótesis sobre la evolución del puente: alzados</p>	<p>E=1:100 (original DIN A 1)</p> <p>0 1 2 4 m</p> <p>Fuente: Proyecto de ejecución</p>
<p>Plano 16</p>	