

# Ventas y paradores segovianos en el Camino Real de Bayona. Estudio comparado de sistemas constructivos de la Arquitectura Popular

Luis Maldonado Ramos  
Fernando Vela Cossío

## EL CAMINO REAL DE BAYONA. VENTAS, FONDAS Y TRÁNSITO DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS

Siguiendo el *Reglamento de Postas de 1720* (Madrazo 1984: 61) el Camino de Madrid a Bayona apenas muestra grandes diferencias con el trazado de la antigua carretera radial N-I (Madrid-Irún), salvo en un pequeño tramo de Briviesca a Pancorbo, y entre Vitoria y Villafranca de Oria. En 1826, la ruta Madrid-Irún acababa de ser terminada y presentada según la *Memoria de la Comisión de Caminos y Canales de 1820* el mejor aspecto de todas las construidas en el país (Madrazo 1984: 167), lo que demuestra la excelente gestión de Betancourt a lo largo de la segunda mitad del XVIII y la terminación de las obras iniciadas después de 1803, fecha en la que se aprobaron las obras de construcción del tramo Madrid-Burgos por Somosierra. En 1820 tenemos constancia de las obras de mejora de los accesos a la carretera general desde el pueblo y la posta de Boceguillas (Madrazo 1984: 277) y en 1855 la *carretera general* Madrid-Irún estaba completamente terminada a lo largo de sus 467 kilómetros de longitud.

Del tráfico de viajeros en el tramo Madrid-Burgos deja constancia la existencia de diferentes empresas mixtas para el transporte de viajeros y mercancías. Santos Madrazo aporta datos muy interesantes referidos a tres fechas: 1760, 1800 y 1850. Hacia 1850 daban servicio entre Madrid y Burgos, entre otras, las siguientes empresas: Galera de Marcelino Ocio (con destino a Buitrago, Boceguillas, Aranda de Duero,

Burgos, Briviesca y Vitoria), Galera de Manuel Ornedo, Galeras de Ugarte, Galera de Puerta y Galera de José Arenas (Madrazo 1984: 446-447).

El tráfico de los caminos y carreteras generales a lo largo de los siglos XVIII y XIX abarcaba el transporte de personas, el de mercancías y el de correo. Para dar servicio tanto a los viajeros como a los arrieros y carreteros, existía una desigual red de postas, posadas, ventas y paradores. La posada proporciona alimento y descanso a las personas y las caballerías y su funcionamiento estuvo regulado desde 1480 por distintos reglamentos y normativas, aunque por término general se trataba de establecimientos de escasa comodidad y limpieza. Madrazo distingue entre fondas, posadas, mesones y ventas (Madrazo 1984: 474-475).

## EL TRAMO SEGOVIANO DEL CAMINO REAL DE BAYONA LA VILLA DE BOCEGUILLAS

El tramo segoviano del Camino Real de Madrid a Bayona, coincidente, en términos generales con el trazado de la antigua carretera nacional I de Madrid a Burgos (hoy Autovía del Norte) se desarrolla a lo largo de unos 40 kilómetros, desde la falda norte de Somosierra, donde se encuentra la Venta de Juanilla (municipio de Santo Tomás del Puerto) hasta el descenso al Valle del Duero una vez se supera la Serrezuela en Honrubia de la Cuesta. Las localidades de la actual provincia de Segovia que atravesaba o junto a

las que discurría el antiguo camino son, de Sur a Norte, las de Santo Tomé del Puerto, Cerezo de Abajo, Castillejo de Mesleón, Boceguillas, Fresno de la Fuente, Carabias y Honrubia de la Cuesta. De entre todas, las únicas referencias que encontramos con relación al tráfico de viajeros, de correo y de mercancías, se refieren a la ya mencionada Venta de Juanilla en Santo Tomé del Puerto y a la villa de Boceguillas.

La primera referencia a la localidad de Boceguillas la encontramos en el Fuero Antiguo de Sepúlveda confirmado por Alfonso VI en 1076. Asimismo encontramos referencias a nuestro municipio en las descripciones del Obispado de Burgos de 3 de noviembre de 1109, donde se señala que dicha diócesis alcanza hasta Boceguillas, incluyéndola, lindando con Sepúlveda: *Canatanazor, Murellum, Arganza, Mesella, Speia, Congosto, Buezo... necnon trans fluvium Doriium, Castrum Maderolum, Bozichellas usque ad civitatem Septempublicam* (Martínez Díez 1983- 331).

Entre el siglo XII y el XV, Boceguillas se desarrollará como una aldea más del importante *alfoz* de Sepúlveda, permaneciendo vinculada al *ochavo* de Bercimuel. Durante el transcurso de estas centurias a la base económica tradicional, agrícola y ganadera, se irá sumando como actividad de creciente importancia en la localidad la relacionada con el tránsito de viajeros y mercancías del Camino Real de Bayona, que atraviesa su centro urbano. Esta actividad caracterizará y fundamentará el desarrollo del modesto núcleo de población a partir del siglo XVI, como lo atestigua la inclusión de la villa en el *Repertorio de Caminos* de Alonso de Meneses de 1576 y, desde luego con la concesión de la categoría de Villa por el Rey Felipe II a la localidad el 20 de septiembre de 1565. Se conserva en el archivo municipal el documento de trece páginas firmado por Felipe II —con su habitual rúbrica *Yo el Rey*— y por Martín de Gaztelu, su secretario, que anota en el margen inferior de la última página «*VM. aparta y exime de lajurisdicción de Sepúlveda el lugar de Boceguillas y le da jurisdicción y le haze Villa*».

De la situación de la localidad y de su población a lo largo del siglo XVI únicamente nos informa el *Censo de Castilla* de 1591, que en su relación de vecindarios hace referencia a la Comunidad de Villa y Tierra de Sepúlveda y al *ochavo* de *Berzimuelle*. En dicho *ochavo* habitaban un total de 464 vecinos, de los que 449 eran *pecheros* (es decir, pueblo llano), 6 hidalgos y 9 clérigos. De estos, 80 poblaban Boceguillas, 75 *Torrubielo* y 25 Aldeanueva del Campa-

nario. Hace mención el Censo a 78 *pecheros* en Boceguillas y 2 clérigos. Para el cálculo real de población debemos multiplicar por cinco o por seis el número de vecinos, lo que nos indicaría un total de entre 400 y 450 habitantes. Sin mayores reseñas durante el XVII, llegamos a los datos que nos ofrecen el Vecindario de Ensenada y, sobre todo, el Censo de Floridablanca de 1787, el documento más exhaustivo con referencia a la localidad de Boceguillas de toda la Edad Moderna.

No existen apenas otras noticias de la situación del municipio durante los siglos XVII y XVIII pero la construcción durante la segunda mitad del setecientos de la nueva Casa Parroquial y de la Iglesia de N<sup>ra</sup> S<sup>a</sup> del Rosario, consolidando un nuevo centro urbano algo más al Sur del original en torno a la actual Plaza Mayor, nos inclina a pensar en un importante desarrollo de la economía local, favorecida sin lugar a dudas por el aumento de la circulación de mercancías y de diligencias en el camino de Francia. Por otra parte, el aumento del caserío a lo largo del XVIII, como lo atestiguan las diversas inscripciones que encontramos en los dinteles de algunas de sus construcciones, parece indicarnos una tendencia al crecimiento de la localidad a lo largo de este importante eje viario generando una estructura urbana de las denominadas *pueblo-calle*, que se ha mantenido nítidamente a lo largo de los dos últimos siglos, aunque amortiguada parcialmente desde los años sesenta por el progresivo crecimiento —ya planificado— del casco urbano y desde la construcción, que lo circunvala, de la Carretera Nacional I (Madrid-Burgos).

Como testimonio de la situación de Boceguillas en el siglo pasado disponemos de las descripciones que Miñano y Madoz nos ofrecen en sus respectivos diccionarios geográficos. El de Miñano, publicado en Madrid en 1826 señala:

*VR. de Esp; prov. y obisp. de Segovia, partido de Sepúlveda. A. O. , 70 vec., 332 hab., 1 parroci., 1 pósito, caja de correos y mediano caserío. Sit. En la carretera real que conduce de Madrid á Burgos por Somosierra, del otro lado de este puerto, del cual dista 7 1/3 horas de marcha militar, en cuyo intermedio está la venta de Juanilla y el Castillejo. Produce pocos granos, pero mucha leña y ganados. Dista 11 leg. de la capital. Contr. 9.924 rs.*

Miñano, Sebastián de (1826): *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*. Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta. Tomo II, p. 133.

Respecto al de Madoz, publicado entre 1845 y 1850, y que es más exhaustivo, recoge con relación a Boceguillas lo siguiente:

*V. con ayunt. De la prov. y dioc. De Segovia (11 leg.) y part. Jud. y adm. de rent. de Sepúlveda (2 1/2), aud. Terr. y cg. de Madrid (21): Sit. En un llano; la combaten todos los vientos y su clima es sano. Tiene 60 casas, una plaza, 3 paradores, escuela de instrucción primaria común á ambos sexos, dotada con 18 fanegas de trigo; pozos en la mayor parte de las casas, y una iglesia parroquias (N<sup>o</sup> S<sup>o</sup> del Rosario), servida por un párroco, cuyo curato es de primer ascenso y de provisión real y ordinaria; en el campo santo hay una ermita que sirve de capilla; en las afueras de la población se encuentran dos fuentes de buen agua. Confina el term. N. Aldeonte y Gragera; E. Aldeanueva del Campanario; S. Castillejo y el Olmo, y O. Barbolla: su extensión es de 1/2 leg. de S. á N. e igual distancia de E á O. El terreno es llano y montuoso, se cultivan 1,500 obradas á cada hoja, de mala calidad; pasan por este pueblo dos arroyos sin nombre que nacen en la serrezuela, lo que se unen al 1/8 de leg., su curso se interrumpe en verano, tienen 2 puentes de piedra sillería de un arco. Caminos: la carretera de Madrid a Bayona. Prod.: Trigo, cebada, centeno y akunos garbanzos; mantiene ganado lanar y vacuno. Ind.: agricultura. Pobl.: 58 vec. 218 alm. Cap. Imp.: 73,597 rs. Contr.: según el cálculo general de la prov. 20,72 por 100. El Presupuesto Municipal asciende a 4,064 rs. con 21 mrs. Y se cubre con 720 rs., prod. De propios y por reparto vecinal.*

Madoz, Pascual (1845-1850):  
*Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar.* Madrid, p. 41.

Otros diccionarios del siglo XIX nos ofrecen similar información, actualizando en cada caso la población de la localidad, de la que sabemos, por ejemplo, que era de 551 habitantes en 1882. En general, como hemos visto, todos nos informan acerca de la actividad económica principal, agrícola y ganadera, y todos mencionan su situación sobre la carretera de Bayona, razón por la cual fue Boceguillas objeto de la visita de personajes históricos, como el Cardenal Cisneros en 1517, Napoleón Bonaparte en 1808 (siguiendo a Galdós en sus *Episodios Nacionales*) o el Duque de Angulema al frente de la expedición de los *Cien Mil Hijos de San Luis* en 1823 (como relata A. Lebrún en la *Revue Hispanique* en 1914).

## LOS PARADORES DE BOCEGUILLAS

Citados como hemos visto por Madoz en su diccionario, los *Paradores* debieron constituir un tipo arquitectónico relativamente singular en Boceguillas, tanto por los materiales y sistemas de construcción empleados para su puesta en servicio como por su tamaño y organización interior.

Las jornadas que realizaban los carreteros y arrieros en los siglos XVII, XVIII y XIX eran aproximadamente de unos 40 kilómetros, por lo que un viaje de Burgos a Madrid tenía una duración aproximada de seis días, *con parada y fonda*, por ejemplo, en la Venta de Guímara, cerca de Lerma, Aranda de Duero, Boceguillas, la Venta Gamera (en Buitrago del Lozoya) y San Agustín de Guadalix, antes de recalar en la capital de España. Las diligencias, siguiendo a Santos Madrazo podían cubrir distancias de unos 40 kilómetros diarios hacia 1775, aunque en 1850 el tiempo de viaje para esta distancia se habría reducido casi a la mitad (Madrazo 1991: 156-158). Esto significa, que un trayecto en diligencia entre Boceguillas y Madrid o entre Boceguillas y Burgos, oscilaba entre los 3 y cuatro días a mediados del XVIII y el día y medio o dos días un siglo más tarde. Para atender estos requerimientos se edificaron en Boceguillas al menos cinco de estos edificios entre el siglo XVII y el XX.

Los más antiguos, ubicados en las inmediaciones de la calle Real, podemos suponerlos del siglo XVIII o quizás anteriores. Hemos localizado dos que han sufrido diversas transformaciones. El primero está situado en la calle Real, muy cerca de la Plaza Mayor y con entrada por la calle de la Farma-

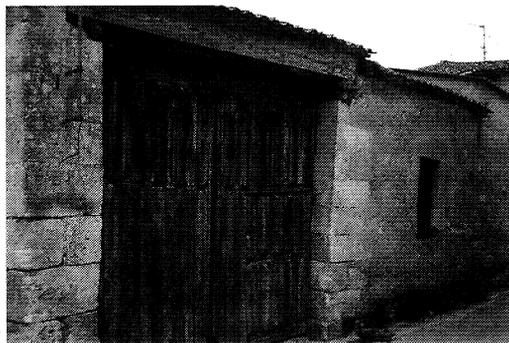


Figura 1  
Parador 1. Boceguillas (Segovia)



Figura 2  
Parador 2. Boceguillas (Segovia)

cia; de él se conserva en un estado relativamente bueno la mitad meridional del edificio original. El otro se encuentra en el tramo norte de la calle Real, esquina a la calle de Sevilla, y presenta mayores transformaciones.

En la calle Bayona se localizan otros tres, uno de los cuales estuvo en servicio hasta los años veinte del presente siglo. De cronología más reciente —seguramente del siglo XIX— y con altura de dos plantas, disponían en la baja de una nave con dos grandes portones a cada lado construida con muros perimetrales de piedra y pies derechos de madera elevados sobre grandes basas monolíticas para protegerlos de los golpes que pudiera producir el movimiento de los vehículos en el interior. En esta dependencia pasaban la noche las caballerías y el propio arriero custodiando su mercancía, mientras

en la planta superior se habilitaba la cocina, el comedor de viajeros y, en los paradores más importantes, algunos dormitorios para los que realizaban el viaje en diligencia. Hacia los años treinta ya no quedaba prácticamente ninguno en funcionamiento, transformándose algunos en edificios más apropiados al nuevo tipo de tráfico en la carretera nacional, básicamente fondas, y desapareciendo definitivamente otros, reconvertidos en edificaciones auxiliares (establos, graneros, etc.).

El presente trabajo se centra en los dos paradores del siglo XVIII situados en la calle Real, dado que su estado actual nos permite un análisis constructivo lo suficientemente pormenorizado así como el planteamiento de una hipótesis de trabajo razonable.

### Características constructivas de los paradores de Boceguillas

Tanto los materiales de construcción elegidos como los sistemas empleados nos remiten a un tipo de edificación que se encuentra más próxima a la arquitectura culta que a la arquitectura popular. Las características de esta arquitectura popular que actualmente conserva tanto el municipio como su comarca quedan reseñadas en el epígrafe 4 del presente trabajo. Con respecto a lo que podemos llamar arquitectura culta en el municipio tenemos que acudir, básicamente, al edificio de la Iglesia Parroquial, terminado en 1797, y al de la antigua Casa Parroquial, de 1743. Se trata de una arquitectura de construcción robusta, de fábrica de piedra caliza y argamasa de cal, en la que observaremos sillerías bien escuadradas alter-

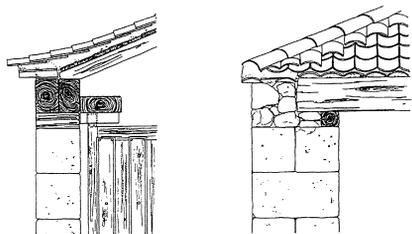


Figura 3  
Reconstrucción teórica del parador 1

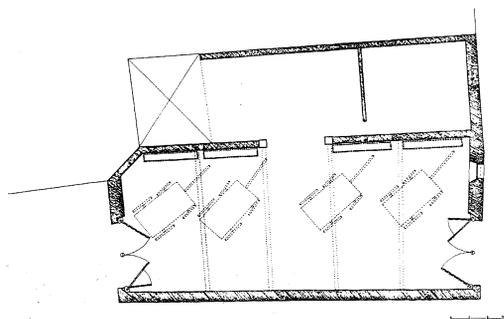


Figura 4  
Reconstrucción teórica del parador 1

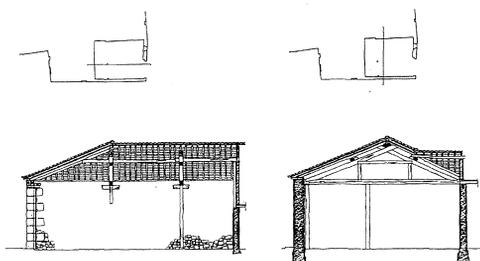


Figura 5  
Estado actual del parador 1

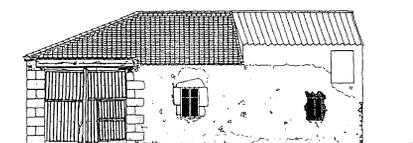


Figura 6  
Estado actual del parador 1

nando con mamposterías de distintas calidades, con armaduras de madera en las cubiertas y presencia, modesta, de elementos decorativos. Ambas edificaciones forman parte de la Plaza Mayor que, como ya hemos mencionado, constituye un espacio urbano conformado en el siglo XVIII junto al antiguo camino real.

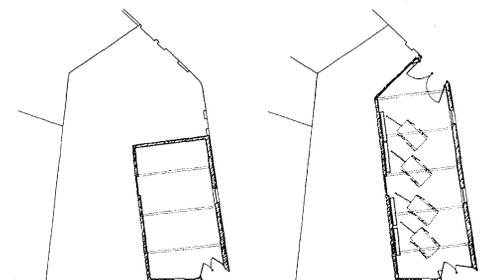


Figura 7  
Estado actual y reconstrucción del parador 2

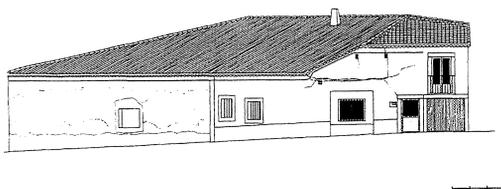


Figura 8  
Estado actual del parador 2

Los paradores estudiados muestran muros perimetrales de fábrica de mampostería de piedra —con argamasa de cal— reforzada con sillares de excelente factura y dimensiones en las esquinas, en los recercados de los huecos y portones de acceso y en los soportes interiores. Las cubiertas se resuelven exteriormente a la usanza de Segovia, es decir, con teja árabe colocada a canal sin doblar con cobija sobre entortado de barro y tablero de *ripia*. La estructura de madera de estas cubiertas está ejecutada mediante elementos de gran longitud que conforman una armadura de pares y tirante con un refuerzo de puente que podemos considerar una *cercha* muy elemental, solución poco corriente en la arquitectura popular en la que, como veremos, predominan soluciones del tipo *par* y *picadero*.

El elemento más destacable de estos edificios lo constituyen los portones de acceso, de dimensiones apropiadas al uso al que se destinan. Están formados por un gran cargadero, formado por dos o tres escuadrías de madera, dispuesto a la altura del alero que se apoya sobre los recercados de piedra de la puerta mediante unos *tizones* formados por rollizos transversales al muro, que al tiempo servirán para anclar los elementos de forja que conforman las bisagras de la



Figura 9  
Estado actual del parador 2

carpintería. Esta carpintería se compone de un cerco principal y de travesaños sobre los que se clavan con *belloteros de forja* las tablas para el cerramiento. El montante interior del cerco permite el giro de la puerta mediante su alojamiento en una pieza de piedra labrada en su parte inferior y de una pletina metálica convenientemente doblada en la parte superior. Este mecanismo está reforzado con un tirante de madera, de disposición inclinada a modo de tornapunta, que rigidiza la puerta. La puerta tiene un giro superior a los 90° gracias a la labra que se da a los sillares del recercado, en forma de *ele*, lo que permite retranquearla con respecto a la cara exterior del muro, de manera que el cargadero la proteja a modo de alero.

#### LOS SISTEMAS TRADICIONALES DE CONSTRUCCIÓN EN LA COMARCA NORDESTE DE SEGOVIA

La arquitectura popular de la comarca nordeste de Segovia, en la que se encuentra situado el municipio, tanto desde el punto de vista de las tipologías de edificación como de los materiales y sistemas constructivos, pone de manifiesto la adecuación de los espacios domésticos, auxiliares, de servicios y agropecuarios a las características del medio natural y a las formas tradicionales de la vida social y económica. La comarca nordeste de Segovia comprende buena parte de las llamadas *Campiñas de cereales* que se extienden, entre la Sierra de Ayllón y Somosierra, al Sur, y la Serrezuela, al Norte, y desde la Tierra de Ayllón, al Este, hasta el macizo calcáreo de Sepúlveda, al Oeste.

Los materiales de construcción que observamos son los habituales de la arquitectura popular: tierra, piedra y madera. La tierra se empleaba para la fabricación de adobes, en revestimientos exteriores e interiores y en los pavimentos de la mayor parte de las edificaciones. La piedra, normalmente caliza extraída de las canteras de Sepúlveda o de la Sierra de Pradales, era el material más utilizado en la ejecución de los principales muros de carga, para el recercado de huecos, en la construcción de zócalos y cornisas, y excepcionalmente en los pavimentos. Por último, la madera, de roble, enebro, álamo o chopo, quedaba reservada a las estructuras interiores, a los entramados de los muros, a las armaduras de cubierta, a las escaleras y a las carpinterías.

El sistema constructivo empleado responde a solu-

ciones de carácter netamente popular. La estructura suele organizarse mediante muros portantes y pies derechos, forjados de escuadrías o rollizos de madera y cubiertas del tipo *par y picadero*. Los muros de carga pueden resolverse con mampostería de piedra caliza recibida con mortero de tierra, con fábrica de adobe o mediante entramados de madera y plementería, de piedra en la planta baja y de adobe en las superiores. Las cubiertas son de estructura de madera del tipo ya mencionado, tablero de ripia o chilla, mortero de nivelación y asiento de barro y material de cubrición de teja cerámica curva, colocada a la usanza tradicional de Segovia, como ya comentábamos sin doblar las tejas canales con cobijas. Los aleros de las cubiertas se resuelven de dos maneras: bien con *tejaroz*, bien con canes de madera. Es relativamente excepcional la presencia de cornisas de piedra, aunque existe alguna. El *tejaroz* constituye una solución elemental pero ingeniosa de evacuación de aguas; consiste en la colocación de tejas en cobija *a más ganar* en los encuentros de muros y cubiertas, formando dos, tres o, muy raramente, más hiladas. Esta solución, cuyo fin es el de preservar las fachadas de los agentes atmosféricos, emplea el material tradicional de cubrición, la teja árabe, para sustituir los aleros de madera. Los huecos, en general de pequeño tamaño, suelen estar ejecutados con dintel, jambas y alféizar de piedra, en una sola pieza. Otras veces muestran cargaderos de madera y casi siempre están protegidos por rejas de hierro forjado.

Para las divisiones interiores se emplean sistemas de construcción variables según su ubicación. En planta baja se resuelven con muros de mampostería de piedra y sobre todo de fábrica de adobe. En las plantas superiores se procura la ejecución de soluciones más ligeras, mediante entramados de madera y plementerías de adobes colocados a *espina de pez*. En ambos casos, el acabado final lo conforma un trullado de barro que se aplica en capas sucesivas de grosor progresivamente menor. En el caso de espesores excesivos puede emplearse una malla realizada con clavos y cuerda de esparto.

#### CONCLUSIONES

A la vista del análisis realizado podemos concluir que los paradores constituyen un tipo de edificación relativamente singular en la que, por la importancia

económica y las características de la actividad para la que están diseñados, se emplean sistemas de construcción más próximos a lo que podríamos llamar arquitectura culta que a lo que conocemos por arquitectura popular. La necesidad de obtener superficies diáfanas en el interior para una adecuada circulación de los vehículos obliga al empleo de soluciones de cubierta más complejas y de mayor luz interior que las tradicionales de par y picadero, por lo que se recurre al uso de cerchas. Asimismo, y para garantizar la estabilidad de estas soluciones de cubierta los muros perimetrales aumentan su espesor, desechándose el empleo de fábricas de adobe, de muros armados o de muros entramados, soluciones todas ellas de uso corriente en la arquitectura tradicional de la localidad y la comarca. Desde el punto de vista funcional, los edificios constituyen un tipo peculiar por su extraordinario desarrollo longitudinal así como por la presencia de los dos portones para entrada y salida de los vehículos y caballerías. Podemos suponer que por tratarse de edificios destinados a una actividad lucra-

tiva distinta de los usos agrícolas y ganaderos tradicionales que formaban parte de la vida económica de estos municipios se emplearon para su edificación los recursos extraordinarios, tanto en los materiales como en los sistemas de construcción, que han generado las características tipológicas que hemos podido observar.

#### **BIBLIOGRAFÍA**

- Madoz, Pascual (1845-1850): *Diccionario Geográfico-Estadístico-Histórico de España y sus posesiones de Ultramar*. Madrid.
- Madrazo, Santos (1984): *El sistema de transportes en España, 1750-1850*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, canales y Puertos / Ediciones Turner.
- Madrazo, Santos (1991): *La Edad de Oro de las diligencias*. Madrid, Nerea.
- Miñano, Sebastián de (1826): *Diccionario Geográfico-Estadístico de España y Portugal*. Madrid, Imprenta de Pierart-Peralta.