LA ENCINA

Asociación para la conservación del patrimonio natural y cultural de Las Rozas de Madrid

RUTA POR LA DEHESA DE NAVALCARBÓN, LAS ROZAS DE MADRID

www.asociacionlaencina.es

fb.me/laencinadelasrozas

info@asociacionlaencina.es

@laencinaLR

LA ENCINA
Asociación para la conservación del patrimonio natural y cultural de Las Rozas de Madrid

Recorrido con paradas Dehesa de Navalcarbón

1.Introducción: Dehesa de Navalcarbón
2.Fortín de mampostería
3.Puesto de mando y observatorio blindado
4.Fortín mampostería y puesto fusil ametrallador
5.Fortín de hormigón armado y trinchera
6.Fortín de hormigón armado
7.Estudios de radio
8.Canal de Guadarrama
Recorrido

LA ENCINA

CARACTERÍSTICAS DE LA RUTA:

Recorrido: 4 Km.

Duración aproximada: 2 horas y media.

Inicio del recorrido: enfrente del recinto ferial (telaraña).

Fin del recorrido: mismo lugar de salida.

Cómo llegar:

- **En transporte público:** Líneas 625 y 2 de autobús.
- **En coche:** Travesía de Navalcarbón. Puede dejarse el coche en el aparcamiento público de la calle Castillo de Simancas, frente a la ermita de Ntra. Sra. del Retamar.

Dificultad: baja, apenas existe desnivel y se va andando en todo momento por las sendas.

Recomendaciones: Calzado e indumentaria adecuada en función de la climatología. Se recomienda llevar algo de agua y gorra.

Notas: Los menores de edad han de ir siempre acompañados de un adulto que se haga responsable. La Asociación se reserva el derecho de cancelar o modificar la ruta en función de la climatología o por causa mayor.

PARADA 1. Introducción: Dehesa de Navalcarbón.

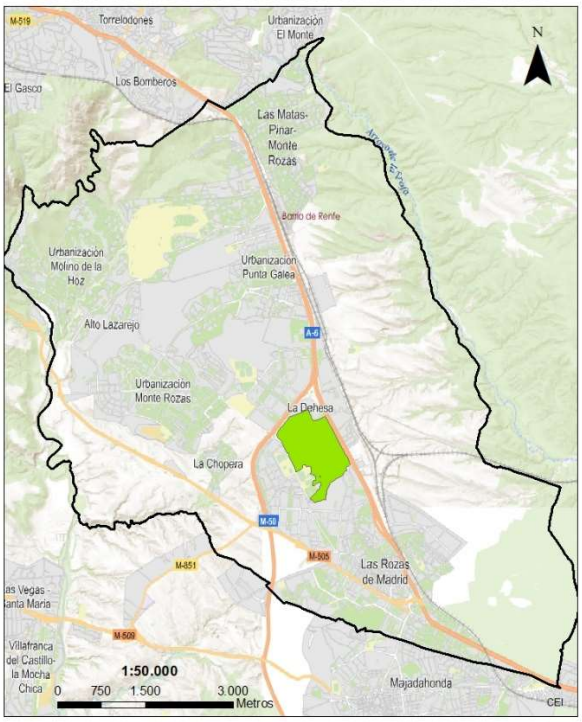
Bienvenidos al paseo por la Dehesa de Navalcarbón, somos la asociación La Encina y vamos a hacer un recorrido circular explicando los valores naturales y culturales más importantes que encontramos en este lugar de Las Rozas.

Las normas del recorrido son las siguientes:

- No tirar basura ni desperdicios, depositalos en los contenedores.
- Andar sin abandonar los caminos y senderos habilitados.
- No se permite realizar fuego.
- Evitar hacer ruidos.
- Respeta la flora y la fauna, no recolectes plantas, minerales o animales.

La Dehesa de Navalcarbón es un pequeño pinar de unas 120 Ha, localizado al noroeste del casco urbano de Las Rozas, a una distancia aproximada de 2 Km. Limita con las autopistas A-6 y M-50, Recinto Ferial, Polígono Europólis y el Barrio El Montecillo.

Localización Dehesa Navalcarbón en Las Rozas



Dehesa Navalcarbón

Término municipal Las Rozas

La fuerte presión urbanística de Las Rozas ha hecho que se haya pasado de un pequeño bosque a un parque periurbano donde los vecinos de la zona acuden para realizar deporte, pasear o realizar meriendas (especialmente durante la tradicional romería de la Virgen del Retamar, patrona de Las Rozas, el primer domingo de mayo).

En su interior se encuentran diversos restos militares de la Guerra Civil Española, unos antiguos estudios de radio y un tramo rehabilitado del Canal del Guadarrama.

Esta dehesa, conocida ya en el siglo XVIII como Dehesa Vieja, parece ser que pasó a ser conocida como de Navalcarbón en referencia a la existencia allí de carboneras para la producción de carbón vegetal. Las numerosas encinas existentes en la zona fueron sin duda las principales víctimas de las talas requeridas.

Foto aérea de la Dehesa de Navalcarbón

A lo largo del tiempo, pero muy especialmente a partir de los años 40 del siglo pasado, en la Dehesa de Navalcarbón se han realizado diversas repoblaciones forestales, basadas principalmente en el pino piñonero, que han permitido que este bosquecillo se haya mantenido hasta nuestros días, aunque reconvertido en pinar, generalizándose por ello el uso del topónimo “Pinar de Las Rozas” para referirse a este lugar.

Hoy en día es un pequeño recuerdo de las dehesas y montes poblados por robustas encinas, así como por diversas especies vegetales (quejigos, enebros, jaras, majuelos, retamas…) que en la antigüedad abundaron en la región.

Ejemplar de encina de gran porte y pinar de pino piñonero

PARADAS 2-6. Vestigios de la Guerra Civil.

Durante la Guerra Civil Española Las Rozas se convirtió en zona de importantes combates durante la fase final de la "Batalla de la Carretera de La Coruña" o también conocida como "Batalla de la Niebla", siendo el pueblo de Las Rozas ocupado por las tropas nacionales el 4 de enero de 1937.

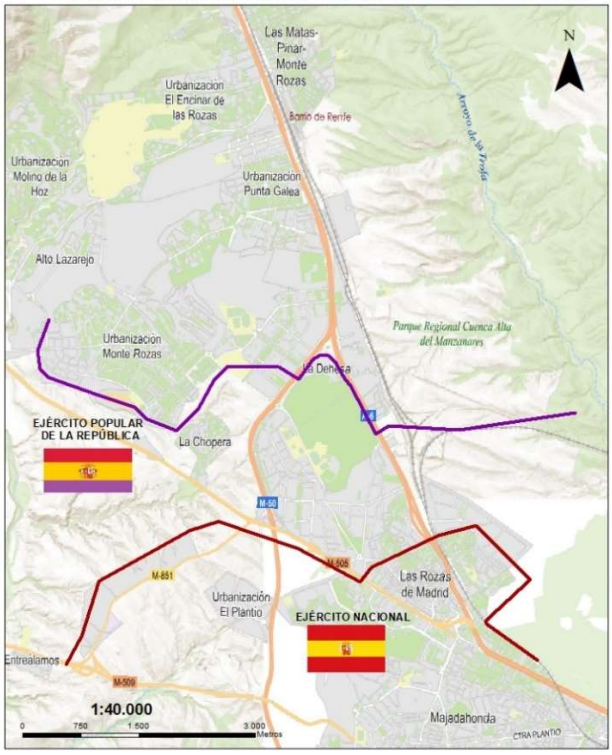
Tras los combates esta zona quedó estabilizada y esto permitió iniciar un amplio proceso de fortificación que resultó especialmente intenso en los últimos meses de la contienda.

Las fortificaciones de la Dehesa de Navalcarbón fueron construidas entre mediados del año 1938 y principios de 1939 por el Batallón de Zapadores del II Cuerpo del Ejército y la 1ª Compañía del Batallón de Obras y Fortificaciones nº 55, con la colaboración de las guarniciones desplegadas en el sector.

Estas estructuras defensivas (fortines, trazados de atrincheramiento y diversos restos de otras edificaciones militares) formaban parte de la llamada "Línea de Detención", cuya defensa correspondió a la 111ª Brigada Mixta, adscrita a la 8ª División del Segundo Cuerpo del Ejército Popular de la República.

Esta línea constituía un segundo escalón defensivo que se extendía entre la orilla derecha del Manzanares y la orilla izquierda del río Guadarrama. Su objetivo era la contención del enemigo en caso de que pudiese traspasar la primera línea.

Línea del frente en Las Rozas durante la Guerra Civil



Línea detención

Línea del frente

La mayor parte de las construcciones que hoy en día encontramos en la Dehesa de Navalcarbón son fortines de mampostería, variando su tamaño en función de que su uso fuera para ametralladora o para fusil ametrallador. Éstas fortificaciones están construidas principalmente con piedra granítica (también encontramos algunos sillares de caliza), hormigón y ladrillo macizo. La planta suele ser cuadrada con un frontal semicircular (tienen forma de D) en el que se abren entre una y tres troneras de tamaño variable.

Todos los fortines de este estilo han perdido total o parcialmente su gran cubierta con forma de caparazón y construidas en hormigón reforzado con cascajo de piedra. La causa principal de este deterioro está en la actividad chatarrera que tras la guerra se desarrolló en la casi totalidad de los frentes. La estructura interior metálica de muchas de estas construcciones suponía una sugerente fuente de ingresos en los penosos años de la posguerra, siendo ésta, la principal causa de su destrucción. La erosión, el abandono y el paso del tiempo han hecho el resto.

Nidos de ametralladora en la Dehesa de Navalcarbón

También se conserva, muy deteriorada, una construcción en cuyos muros se combina la mampostería de granito con el hormigón armado, cuya tipología se diferencia claramente del resto. Se trata de un observatorio blindado, elemento muy importante en la organización del frente. Muy próxima al observatorio encontramos una pequeña y curiosa construcción de grandes sillares de caliza y planta cuadrada, correspondiente al puesto de mando de la posición.

Los fortines que mejor estado de conservación tienen son dos nidos de ametralladora de estructura cilíndrica, con la planta en forma de “ojo de cerradura”, construidos en hormigón armado. Tienen tres grandes troneras frontales y una más pequeña en un lateral trasero, frente a la entrada. En su interior se conserva una estructura de hormigón para la colocación de un arma automática. De éstos, el que se encuentra junto a la residencia tiene en su cubierta una inscripción grabada en el cemento fresco, en la que puede verse “1938 Viba los Hobreros. Luisito Oyaregui”. De esta misma tipología existe una construcción similar y en buen estado de conservación en Monte Rozas, en el lugar conocido como

"Nava los Santos" (actuales terrenos de la UNED). Hay otra más en "Fuente del Cura", pero este fortín, al contrario que sus compañeros, se encuentra totalmente destruido. Otro de estos fortines de hormigón armado desapareció al construirse el centro comercial Las Rozas Village.

Junto a estas construcciones podemos encontrar interesantes trazados de trincheras y otras huellas de donde debieron de ubicarse diversos parapetos y puestos excavados y reforzados con sacos terreros y otros elementos que no han soportado el paso del tiempo. Todas las fortificaciones estaban unidas por túneles, trincheras cubiertas y otros elementos que hoy sólo se conservan parcialmente.

Los tramos largos de trincheras solían construirse con un trazado en zigzag para minimizar los efectos de los proyectiles que pudieran estallar dentro de la trinchera.

Trincheras con trazado en zigzag e interior de un nido de ametralladora

A partir del año 2017 un equipo de arqueólogos e historiadores recuperaron nueve construcciones de la Guerra Civil, dentro del Plan regional de Fortificaciones de la Guerra Civil de la Comunidad de Madrid, en colaboración con el Ayuntamiento de Las Rozas.

Al tiempo que se recuperaron estas construcciones salieron a la luz restos de munición y otros objetos comunes como peines, botellas, material médico, tinteros o latas de alimentos, etc.

Una vez concluyeron estos trabajos los restos recuperados se musealizaron con el objetivo de permitir su visita e interpretación.

PARADA 7: Estudios de radio.

El edificio de Radio Las Rozas, antes R.K.R. se encuentra en la Dehesa de Navalcarbón, junto a la Vía de Servicio de la A6. Estas instalaciones, que en su día fueron cuna de periodistas, hoy se encuentran cerradas por el Ayuntamiento, su propietario, desde el año 2003.

El Ayuntamiento cerró estos estudios por una supuesta falta de viabilidad presupuestaria, tras más de 20 años de funcionamiento. El paso del tiempo ha hecho que este espacio, con tanta historia entre sus paredes, esté muy deteriorado.

La única forma de llegar a estos estudios, aunque se ven perfectamente desde la Vía de Servicio, es cruzando la Dehesa a pie, ya que el acceso se cerró durante las obras en la carretera.

Las Rozas además tiene asignada la frecuencia 107,6 FM, que estuvo emitiendo desde estas instalaciones.

Edificio de Radio Las Rozas

PARADA 8: Canal de Guadarrama.

En la Dehesa de Navalcarbón se encuentran restos del Canal de Guadarrama, que fue una infraestructura hidráulica realizada a finales del siglo XVIII que no se llegó a terminar de construir, solo pudieron ejecutarse los primeros 27 km del Canal y la Presa de El Gasco, su embalse regulador. Sus restos se conservan dentro de los términos municipales de Galapagar, Las Rozas de Madrid y Torrelodones.

El "Proyecto de un canal navegable desde el río Guadarrama al océano que pasara por Madrid, Aranjuez, La Mancha y Sierra Morena: Orden y método para acertar en su ejecución" fue redactado por el ingeniero francés Carlos Lemur en 1785. El proyecto pretendía hacer navegable el río Guadarrama desde la presa de El Gasco, situada en la confluencia de los términos municipales de Torrelodones, Galapagar y Las Rozas de Madrid. La función de este embalse era derivar agua desde el Guadarrama hasta el Manzanares, con objeto de que este último río incrementara su caudal y hacer factible su navegación.

Presa del Gasco

El canal se unía posteriormente con el Jarama hasta llegar a Aranjuez (Madrid) y al río Tajo. Se dirigía después a Tembleque (Toledo) y, sin salir de la provincia toledana, conectaba con una nueva presa, que se había proyectado construir sobre el cauce del Riansares, cerca de Corral de Almaguer. Según el plan previsto, era necesario que este río aportara la totalidad de su caudal, para facilitar la remontada de la depresión del Tajo.

A su paso por La Mancha, el canal confluía con el Cigüela y el Záncara para después entroncar con un canal subsidiario, surtido de las aguas del Jabalón, mediante una presa de captación localizada en los alrededores de Villanueva de los Infantes (Ciudad Real).

Trazado del Canal de Guadarrama convertido en canal de piragüismo en la Dehesa de Navalcarbón

Pasado Almuradiel (Ciudad Real), recibía las contribuciones de los ríos Cabezomalo y Magaña, antes de atravesar el desfiladero de Despeñaperros. Superado este punto, se unía con el Guarrizas, el Guadalén y el Guadalimar, hasta llegar a Córdoba y Sevilla, confluyendo con el Guadalquivir, río que es navegable desde esta última ciudad hasta su desembocadura en Sanlúcar de Barrameda (Cádiz).

Carlos Lemaur recurrió en su proyecto a un sistema de esclusas económicas, que hubiese permitido salvar los desniveles del terreno y las divisorias atravesadas por el canal. Las de mayor dificultad técnica se encontraban en Tembleque (Toledo) y en los altos del río Jabalón, en la provincia de Ciudad Real.

En 1789 se puso fin a las obras, tras el derrumbe del paramento de aguas abajo de la presa de El Gasco, debido a la presión hidrostática de las filtraciones provocadas por una tormenta.

Los restos más relevantes son el cajeado, que se mantiene prácticamente entero, y las 34 obras de fábrica repartidas a lo largo del canal. Se trata de pequeños acueductos, a través de los cuales se daba paso inferior a los arroyos con los que el canal se cruzaba en su trazado.

Parte del tramo del Canal de Guadarrama que atraviesa la Dehesa de Navalcarbón se habilitó, en el año 2003, como canal de piragüismo.

El Canal de Guadarrama y la Presa del Gasco están en trámite de ser declarados Bien de Interés Cultural por la Comunidad de Madrid.