

Comité del Valor histórico patrimonial de la carretera



Comité del Valor histórico patrimonial de la carretera

Asociación Técnica de Carreteras

“En el caso de que se tropiece con algún oculto pedazo de los caminos romanos, pide ese sitio particular atención. Anótese si la dirección de ese pedazo es de Oriente a Poniente o de Norte a Sur, o si sigue algún rumbo intermedio. Si junto a ese pedazo se hallare algún monumento escrito, téngase especial cuidado con él, y que los trabajadores no le echen a perder. Y apúntese en un papel la individual noticia. Si no se hallare sino únicamente el pedazo de calzada, aún eso tendrá utilidad visible para aclarar algo la geografía. Si en el sitio del pedazo o allí cerca se pone una señal interina, y con la nota de la dirección del pedazo dicho, ya se sabe algo que se ignoraba, y que jamás se podría saber ya por los libros”. Así lo escribió Fray Martín Sarmiento, escritor benedictino (1695-1772) en sus Apuntes para un discurso sobre la necesidad que hay en España de unos buenos caminos, y de su pública utilidad, y del modo de dirigirlos, de marcarlos, construirlos, comunicarlos, medirlos, adornarlos, abastecerlos y conservarlos, publicado en julio de 1757. Fray Martín sería hoy día un tertuliano o todólogo de los que tanto abundan, pues en sus escritos trató sobre multitud de asuntos de lo más variado. No obstante, fue una primera y acertada voz a favor de la defensa del patrimonio histórico vial.

Casi trescientos años después, las obras de la autovía A-11, en el tramo entre la Venta Nueva y Santiuste, en la provincia de Soria, estuvieron a punto de destrozar para siempre una buena longitud de la calzada romana en su tramo entre Augustobriga, Numancia y Uxama (en la actualidad Muro de Ágreda, Numancia y Osma), que para colmo de males ya había sido descrita por el ingeniero de caminos Eduardo Saavedra Moragas en el siglo XIX, sin que los múltiples estudios arqueológicos, patrimoniales y medio ambientales que se incorporan actualmente a este tipo de proyectos detectaran la presencia de semejante reliquia vial.



Sección del firme de la calzada romana en su tramo entre Augustobriga, Numancia y Uxama. Isaac Moreno Gallo.

Aún peores son los casos en los que se detecta perfectamente la existencia de una carretera histórica, pero se ignora o desprecia su valor, hasta tal punto de existir declaraciones de impacto ambiental que exigen su destrucción.

He aquí un ejemplo: la carretera denominada en el siglo XIX *“de segundo orden de Zaragoza a Castellón, por Híjar, Alcañiz, Morella y San Mateo”* tuvo una construcción relativamente temprana, al menos en las provincias de Castellón y de Teruel. Las primeras referencias a su construcción son de 1847, cuatro años antes de la promulgación de la primera ley de Carreteras. Entre Chert y Alcañiz tuvo que vencer las difíciles condiciones orográficas del bravo Maestrazgo, siguiendo un itinerario que ya habían descrito en el siglo XVI Villuga y Meneses. En las inmediaciones de Monroyo, la histórica carretera, perfectamente integrada en el terreno, dotada de extraordinarios muros y obras de fábrica de sillería de gran valor estructural y estético, y que fue durante tantos años cauce de vivencias de nuestros antepasados, quedó al margen del nuevo trazado. Como es lógico y legal, antes de la construcción de la nueva carretera se emitió la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (DIA), en la que se propusieron una serie de medidas complementarias para salvaguardar el medio ambiente, como suele suceder. En esa DIA, no obstante, el entonces Ministerio de Medio Ambiente incluyó una obligación que deja pasmada a cualquier persona que sea sensible con el patrimonio cultural o histórico: *“los tramos que queden sin uso se demolerán, procediendo posteriormente a la restauración morfológica y finalmente a su revegetación”*. La orden era clara: demoler el patrimonio que nos había llegado. El párrafo en cuestión, que se suele repetir en muchas DIA, podría tener sentido en casos en los que la carretera a la que se ha modificado su trazado afectara negativamente al medio ambiente o no tuviera valor histórico, patrimonial ni cultural. No obstante, la impresión que da es que no se analiza en ningún caso si la carretera abandonada tiene o no esos valores.

El peligro de su desaparición no solamente afecta a la carretera, como elemento longitudinal que es. Tampoco se libran los monumentos o elementos puntuales, ni siquiera los más conocidos y admirados: los habitualmente solitarios puentes históricos.

He aquí otro ejemplo: el pantano de Santolea tiene tres presas, que parecen perseguir a los puentes. Ya en su día la construcción de la presa de cola obligó a demoler el puente de la carretera del siglo XIX. No fue lo más grave. En 2018 comenzó la construcción de una



Muro de contención del siglo XIX, en la antigua carretera de Zaragoza a Castellón.



Puente de Castellote, sumergido durante muchos años bajo el pantano de Santolea, una vez iniciados los trabajos de desmontaje en el año 2018.

tercera presa, ubicada justo en el punto donde, aunque sumergido desde la década de 1930, se conocía la existencia de un hermosísimo puente, probablemente del siglo XVI, elogiado en su día por el viajero Antonio Ponz. Sorpresivamente, el proyecto de la nueva presa incluyó una pequeña partida presupuestaria... para demoler el puente que estorbaba. Afortunadamente, la

presión de la gente del entorno, a veces mucho más sensible que las administraciones, consiguió que se desmontara piedra a piedra el desafortunado puente. El gozo no ha sido completo: una vez desmontado, ningún organismo público se ha preocupado de reconstruir el puente en otro lugar y sus trabajadas piedras languidecen en una explanada junto al pantano.

Las actuaciones y el futuro de las propiedades particulares relacionadas con los caminos y carreteras históricos tampoco suelen ser halagüeños. Centenares de las históricas ventas languidecen en ruinas junto a los caminos y carreteras que les dieron vida hace ya muchos años. Muchas tienen un valor menor, más ligado a la etnografía que al patrimonio, pero otras, por el contrario, tienen una historia impresionante. Sirva como ejemplo la venta de la Jaquesa, junto a la actual carretera N-234, cerca del límite de las provincias de Teruel y Castellón, que fue aduana desde el siglo XIV y en la que tuvo lugar en el año 1814 la gestación del golpe de Fernando VII contra el liberalismo y la constitución de Cádiz. Todo eso no le ha salvado de su lamentable estado ruinoso.

Debemos ser críticos. En muchos casos la pérdida del patrimonio vial se debe al puro desconocimiento del valor que tienen unos restos que nos han llegado hasta hoy, también a la falta de interés por la materia y en la mayor parte de los casos a la urgencia por ejecutar obras o parcelaciones que mejoren las infraestructuras actuales.

Pero hay también otro motivo: las infraestructuras lineales suelen quedar fuera de cualquier protección. Como muy bien afirman Rita Ruiz Fernández, José María Coronado Tordesillas y Francisco Javier Rodríguez Lázaro en su artículo *“La recuperación del patrimonio de las carreteras históricas”*, publicado en la Revista de Obras Públicas de febrero de 2013, “habitualmente, la consideración patrimonial de la ingeniería civil sigue circunscribiéndose, en España, a aquellas obras públicas asimilables a monumentos”. Es muy recomendable la lectura de ese artículo, que pone muchos puntos sobre las íes.

La declaración como bien cultural de una infraestructura lineal es rarísima en España y se ha limitado a itinerarios de valor indiscutible. En la web del Ministerio de Cultura y Deporte aparecen declarados como bienes inmuebles solo unos pocos caminos, con figuras muy variadas y en cierto modo artificiales (Sitios Históricos, Conjuntos Históricos e incluso hay una carretera-Monumento). No busque líneas históricas de ferrocarril (todos los bienes que aparecen son estaciones, es decir, edificios). Algunos tramos de calzada romana han

tenido el honor de ser declaradas bien de interés cultural, gloria que no han alcanzado otras muchas que están perfectamente localizadas.

El origen del olvido del valor patrimonial de las carreteras históricas viene de antiguo. La Conferencia General de la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura reunida en París del 17 de octubre al 21 de noviembre de 1972, consideró como “patrimonio cultural” a los Monumentos, relacionando como tales a las *“obras arquitectónicas, obras de escultura y pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, viviendas cueva y combinaciones de características, que son de valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, el arte o la ciencia”* y a los Sitios, definidos como *“obras del hombre o las obras conjuntas de la naturaleza y el hombre, y áreas, incluidos los sitios arqueológicos, que tienen un valor universal excepcional desde el punto de vista histórico, estético, etnológico o antropológico”*. Para encajar una carretera histórica de gran valor en estas definiciones habría que intentar incluirla en los “Sitios”, aunque por su propia denominación denota algo no lineal.

La Constitución Española de 1978 es un documento legal demasiado elevado como para definir estas cosas. No obstante, en su artículo 46 indica que *“Los poderes públicos garantizarán la conservación y promoverán el enriquecimiento del patrimonio histórico, cultural y artístico de los pueblos de España y de los bienes que lo integran, cualquiera que sea su régimen jurídico y su titularidad”*. La obligación de los poderes públicos de enriquecer el patrimonio histórico o cultural es una luz de esperanza.

Curiosamente, la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español, no cita la palabra carrete-



Restos de la histórica venta de la Jaquesa.

ra en ningún artículo, frente a las cinco menciones que hace a la palabra “edificio” y cuatro a la palabra “arquitectónica”. No nos hagamos muchas ilusiones. En su artículo primero define que *“integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques, que tengan valor artístico, histórico o antropológico”*.

Como ya se ha citado al tratar sobre los escasos caminos declarados bien de interés cultural (BIC) cabe la posibilidad, algo forzada, de considerar a las carreteras históricas como inmuebles y dentro de estos, como “Sitios Históricos”. Así lo define la citada ley: *“Los bienes inmuebles integrados en el Patrimonio Histórico Español pueden ser declarados Monumentos, Jardines, Conjuntos y Sitios Históricos, así como Zonas Arqueológicas, todos ellos como Bienes de Interés Cultural”, y por lo menos define los Sitios Históricos como un “lugar o paraje natural vinculado a acontecimientos o recuerdos del pasado, a tradiciones populares, creaciones culturales o de la naturaleza y a obras del hombre, que posean valor histórico, etnológico, paleontológico o antropológico”*. Lo del lugar o paraje indica que al legislador no se le ha pasado por la cabeza que una obra lineal pueda tener esos valores.

De hecho, para poder encajar los caminos históricos se ha recurrido a definirlos como Sitios Históricos (la mayoría), como Conjunto Histórico (por ejemplo, el Camino de Santiago, en alusión clara a los monumentos que lo jalonan, no al propio camino) e incluso como Monumento (es el caso de nuestra primera carretera moderna, en Bárcena de Pie de Concha).



Carretera del XVIII en Bárcena de Pie de Concha. Wikipedia

La Ley de Patrimonio ha sido modificada recientemente para incluir otros valores que es necesario proteger, como los industriales (de nuevo enfocado a monumentos) y los cinematográficos. En lo que respecta a las infraestructuras lineales, habrá que seguir esperando o inventando figuras que no se ajustan a su auténtico valor.

Centrándonos en las evaluaciones ambientales, la Ley 21/2013, de 9 de diciembre incluye entre las cuestiones a analizar en los estudios de impacto ambiental al patrimonio cultural, al que define como el *“concepto que incluye todas las acepciones de este tipo de patrimonio, tales como histórico, artístico, arquitectónico, arqueológico, industrial e inmaterial”*. ¿Por qué no se hace en la práctica con las infraestructuras lineales?

Queda mucho trabajo por hacer, y en este sentido, la Asociación Técnica de Carreteras ha tenido la iniciativa de crear un comité dedicado al valor histórico patrimonial de la carretera y de sus elementos. Los objetivos del comité son la elaboración de informes sobre las mejores prácticas y recomendaciones que permitan la catalogación y protección de los caminos, carreteras y elementos propios de dichas vías que tengan valor histórico o patrimonial, su conservación, su defensa frente a otras actuaciones y su promoción para que sean conocidos y admirados.

Desde el momento de la constitución del comité se han establecido una serie de líneas a seguir. La primera de ellas es la redacción de un documento que incluya una serie de recomendaciones para el inventariado, catalogación, visualización, señalización y protección de elementos materiales de valor histórico o patrimonial relacionados con las carreteras y caminos, y en concreto:

- Recomendaciones para el inventariado, catalogación y visualización de estos elementos, como son el trazado y tramos conservados de antiguas calzadas romanas, de caminos medievales y de otros caminos antiguos que conserven en gran medida su infraestructura original y de los tramos fuera de servicio de antiguas carreteras; los elementos de las carreteras que todavía se encuentran en sus lugares originales; las obras de fábrica históricas y las obras auxiliares de las carreteras históricas, como son las casillas de camineros, las casas de portazgos o de pontazgos o esculturas e hitos anexos.
- Recomendaciones para la señalización de caminos históricos y para dar a conocer la información sobre dichos caminos. Es imprescindible que sean señalizados los principales elementos de deter-

minados caminos históricos, para evitar que sean confundidos con caminos rurales o vías sin gran valor histórico y evitar su destrucción causada por el desconocimiento de su existencia. Los elementos patrimoniales de mayor valor también deben disponer de información sobre su origen e historia.

- Técnicas de conservación de carreteras y caminos históricos y de sus elementos patrimoniales. Se trata de investigar y divulgar las técnicas de conservación de este tipo de caminos y de sus principales elementos.
- Recopilación de la legislación existente en cada territorio sobre las figuras legales de protección de los elementos históricos de caminos y carreteras, y confección de un documento con recomendaciones para llevar a cabo dicha protección legal y promover su catalogación urbanística. Es una de las tareas fundamentales. Este tipo de elementos suele estar olvidado por los catálogos urbanísticos o por las declaraciones como bienes de interés cultural. Es necesario conocer en profundidad la legislación existente en cada territorio, promover la protección legal de los principales elementos y la catalogación urbanística de la mayoría.
- Recomendaciones para la selección, señalización informativa y valores del entorno de carreteras y caminos históricos. En los últimos años se están potenciando, desde el punto de vista turístico y de la conducción placentera, las denominadas “carreteras paisajísticas”, que a su vez son un impulso para determinados negocios de servicios de sus inmediaciones. Poder recorrer con el mismo espíritu tramos antiguos de carreteras o de caminos históricos debe ser potenciado. Para conseguirlo, deben mantenerse adecuadamente y contener la información y divulgación precisas. El aprecio por sus vías históricas por parte de la población de su entorno favorece su mantenimiento y su conocimiento.

En otra línea se pretende trabajar en la investigación, colección, ordenación, catalogación y disposición de libros, artículos y contenidos digitales sobre elementos de las carreteras con valor histórico o patrimonial. Resulta de gran interés la creación de una biblioteca digital pública que incluya libros técnicos históricos, relaciones de itinerarios históricos, libros sobre la historia de calzadas, caminos, carreteras, puentes y elementos relacionados, relatos de viajes, artículos de revistas técnicas históricas, mapas y planos históricos, grabados, dibujos y fotografías históricas, etc. Se trata, en definitiva, de preservar y dar a conocer el patrimonio relacionado con las carreteras, a veces inmaterial, y de facilitar la tarea de los investigadores. Es también muy interesante promover un portal de contenidos digitales, es decir, una recopilación crítica de blogs y publicaciones digitales sobre la historia de caminos y carreteras y el mantenimiento de sus elementos patrimoniales.

Se desea promover publicaciones sobre las buenas prácticas y ejemplos existentes que dan a conocer los elementos patrimoniales e históricos de las carreteras. El impulso de museos y centros de interpretación de carreteras históricas es muy importante para dar a conocer su valor entre la población. No hay que olvidar la crítica necesaria para que los contenidos sean rigurosos y ciertos.

Finalmente, es fundamental mantener la concienciación de los profesionales y de la población del valor que tienen estos elementos, mediante la publicación de artículos en prensa, revistas y en espacios públicos de internet. Entre estas actividades, se considera fundamental que las administraciones exijan la inclusión de un anejo específico, en las memorias de los nuevos proyectos de construcción o de conservación de carreteras y de otras actividades que afecten al territorio, para prever la protección de los vestigios históricos. ❖

