

Carreteras que son y unen patrimonio. El caso de la N-623 Burgos-Santander como ejemplo de carretera paisajística



Francisco Javier Saiz Barrio

*Doctor en Humanidades y Comunicación
Universidad de Burgos*

La continua incorporación de modernas vías de alta capacidad a la red estatal española viene generando, desde hace décadas, el decaimiento de algunas carreteras nacionales menos rápidas y seguras. La disminución de tráfico en estos corredores provoca a menudo el cierre de servicios al viajero, la pérdida de actividad económica y el aumento de la despoblación. Algunas de estas vías atesoran elementos relevantes del patrimonio viario y además dan acceso a un rico patrimonio cultural y natural, teniendo el potencial suficiente para convertirse en un recurso turístico de primer nivel. Se estudia aquí el caso de la carretera nacional N-623 que discurre de Burgos a Santander por el icónico puerto de El Escudo; un trazado lleno de encanto y perfecto para la práctica de la conducción recreativa o slow travel.

Introducción

Las carreteras son una de las bases fundamentales en que se asienta la economía de cualquier sociedad. Permiten la movilidad de las personas, el transporte de mercancías y el intercambio cultural. Son infraestructuras que se constituyen en elementos esenciales de progreso y es de esa relevancia de donde nace el interés por todo lo que las rodea. Primero fueron los caminos, luego las carreteras y hoy en día son las vías de alta capacidad, seguras y cómodas, las que mejor trasladan a las personas de un lugar a otro. Esas vías rápidas son plataformas cuyo fin esencial es trasladar al destino, convirtiendo el viaje en un mero trámite, cuanto más breve mejor.

Se da la circunstancia de que algunas de esas modernas infraestructuras no han hecho desaparecer las antiguas carreteras convencionales con las que comparten origen y destino, pero sí se han convertido en la mejor alternativa de viaje rápido, dejando a las “lentas” con un tráfico residual muy mermado. Ese descenso circulatorio ha acarreado la desaparición de servicios y con ello la pérdida de empleos y la emigración de los residentes a zonas que ofrezcan mayor actividad económica y mejor calidad de vida. Muchas de las antiguas carreteras nacionales que antes vivían un continuo ir y venir de vehículos languidecen hoy, al igual que los pueblos por donde pasan, en una decadencia muy difícil de contrarrestar.

Sin embargo, en esa condición de vías poco frecuentadas, nace una oportunidad para recuperar parte del esplendor perdido. Hay viajeros que no solo tienen como objetivo el llegar al destino, sino que disfrutan “saboreando” todas las oportunidades que les brinda un itinerario en el que pueden detenerse donde quieran y disfrutar del patrimonio cultural, del natural y de los paisajes a otro ritmo, en lo que se conoce internacionalmente como *slow travel* [1]. No es, aunque por el nombre pudiera parecerlo, un viaje lento, sino un viaje maduro, inteligente, en el que el viajero “interesado” busca el conocimiento y la deleitación con lo extraordinario.

En ocasiones, esas carreteras nacionales provienen de caminos históricos sobre los que se han asentado y de los que han aprovechado algunos de sus elementos estructurales como puentes, muros, obras de fábrica menores, elementos de protección, etc. Es decir, que son vías que no solo sirven para disfrutar de una conducción recreativa y para acercarse a un patrimonio excepcional, sino que, ellas mismas, se convierten en el elemento patrimonial que vertebra todo lo demás. Discurrir por una carretera y reconocer todos esos elementos singulares se convierte en un ejercicio satisfactorio y también necesario para su preservación.

Hay casos de países que, utilizando este tipo de vías, están recuperando el pulso de sus territorios abandonados pero llenos de patrimonio. Se trata de aprovechar esos itinerarios como rutas turísticas, culturales o paisajísticas. España, como potencia turística de primer orden, tiene la oportunidad, y hasta la obligación, de aprovechar este tipo de recursos y establecer su propia red de carreteras paisajísticas en busca de un turismo de calidad que permita a esos pueblos seguir viviendo y a su patrimonio no caer en el olvido y la ruina.

Como ejemplo representativo de todo lo anterior, este artículo se referirá a la carretera nacional N-623 que discurre de Burgos a Santander por el puerto de El Escudo, atravesando algunas zonas profundamente despobladas que, con la referida disminución de tráfico, han agudizado aún más su problema demográfico.

La carretera nacional N-623 en la actualidad

Para un conductor que quiera trasladarse de Burgos a Santander o viceversa existen tres opciones principales: la primera, la más segura, desplazándose exclusivamente por autovía, utilizando la A-231 Burgos-León y la A-67 Cantabria-Meseta; la segunda, combinando autovía y carretera convencional mediante el uso del trayecto Burgos-Aguilar de Campoo (N-627 y A-73), que es la que recomiendan los navegadores (por eso aparece como la opción 1 en la figura 1); y la tercera, por carretera convencional de forma completa a través de la N-623. Esta última opción es la más corta, la más económica y la

menos contaminante de las tres, aunque también es la más lenta (itinerario 2 en el mapa de la figura 1).

La carretera nacional N-623 Burgos-Santander pertenece a la Red de Carreteras del Estado (RCE). Tiene su inicio en el p. k. 4+325, todavía dentro del municipio de Burgos, discurre de forma casi directa en dirección norte y finaliza en el p. k. 152+420, ya en la ciudad de Santander. Según el Catálogo de la RCE de 2021 del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, toda la vía es de tipo convencional menos 2,950 km que tienen la condición de multicarril y se encuentran al final del recorrido. Además, esta carretera tiene la peculiaridad de compartir trazado con la también nacional N-627 Burgos-Aguilar de Campoo desde su inicio hasta el p. k. 19+000.

La vía cruza campos de cereal, desfiladeros, bosques, inhóspitos y elevados páramos, profundos valles, traspasa divisorias y desciende por las praderías pasiegas hasta llegar al mar, por lo que su trazado genera un perfil longitudinal con significativas diferencias de altitud (figura 2). Así,

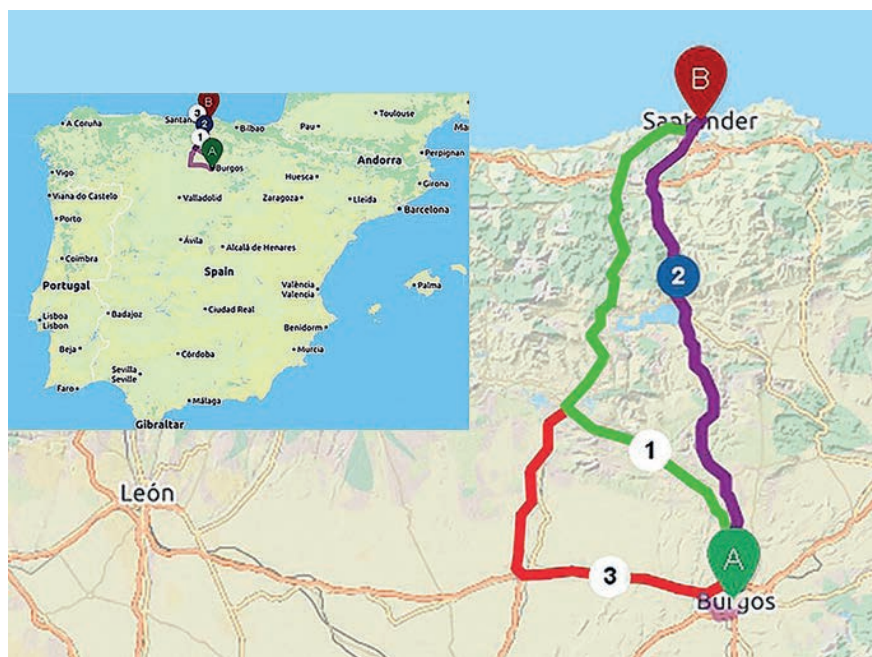


Figura 1. Michelin. Mapa de alternativas para el desplazamiento por carretera entre Burgos y Santander.

pasa de la cota 877, en el inicio de la vía, a los 1.050 m del puerto de Páramo de Masa y portillo del Fresno; después desciende hasta los 661 m en el cruce con el Ebro en Quintanilla Escalada; de nuevo la traza se eleva hasta los 1.020 m del puerto de Carrales y de allí, tras pasar junto al embalse del Ebro a 844 m, asciende la vertiente sur de El Escudo que corona a 1.011 m. Desde ese punto el perfil toma las máximas inclinaciones de toda la ruta (15,7 %) antes de llegar a la localidad de Entrambasmesas. Luego el trazado se va allanando en busca del final del recorrido en la glorieta de Cuatro Caminos, ya en Santander, a 35 m de altitud sobre el nivel del mar.

A lo largo del itinerario se pueden encontrar varios tipos diferentes de calzada: con arcén mayor y menor de 1,5 m, con tramos sin arcén pavimentado (como los 5 km del portillo del Fresno), o con trozos que son travesías con aceras minúsculas donde las fachadas de las casas están apenas a unos centímetros de la línea blanca. La N-623 atraviesa 32 poblaciones, siendo muy interesante observar la forma en que se “ordena” el territorio: en los 87 km de suelo burgalés aparecen tan solo 10 travesías mientras que en los 59 km restantes hay 22, más del doble con un 32 % menos de longitud. Una sola carretera, pero dos provincias y dos formas de ocupar el territorio muy diferentes.

Sobre el firme, al ser una carretera que ha tenido varias fases de construcción y muchas obras de reafirmado, presenta una gran variabilidad de espesores. A nivel de materiales se compone de zahorras, sucesivas capas de aglomerado asfáltico y, en muchas zonas, una banda superior de microaglomerado en frío.

La carretera tiene un marcado carácter adaptativo como consecuencia de su trazado antiguo, carente de elevados viaductos o largos túne-

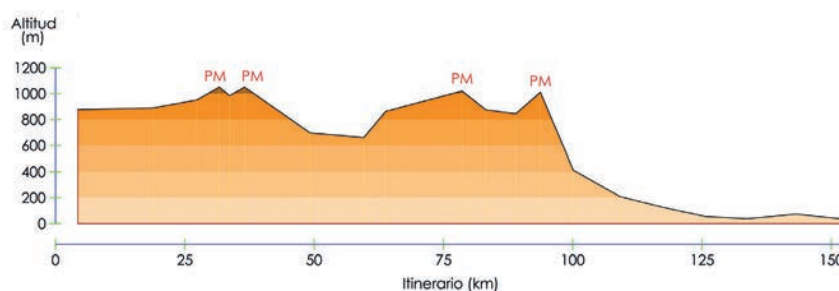


Figura 2. Perfil longitudinal de la carretera N-623 Burgos-Santander. Elaboración propia.



Figura 3. Trazado adaptativo del Alto de Escalada.



Figura 4. Puente sobre el río Ebro en Quintanilla Escalada.

les (tan solo aparecen dos, al inicio del recorrido, de 55 y 155 m). Así se aprecia, por ejemplo, en el zigzaguar de la vía acostada sobre las pendientes naturales en la zona del Alto de Escalada (figura 3).

En todo el recorrido aparece solo un carril para vehículos lentos, con una longitud cercana a los 800 m, ubicado después de la localidad de

Tubilla del Agua en sentido Burgos. Relacionado con la seguridad, hay que señalar la existencia de dos cortos tramos de concentración de accidentes (TCA) en los p. k. 128 y 145 del trazado, sobre los que el Ministerio está trabajando de forma activa para su eliminación.

Son numerosos los cursos de agua que atraviesan el eje de la

N-623. Así, se pueden encontrar desde pequeños arroyos salvados mediante discretas obras de fábrica a ríos importantes como el Ebro o el Pas que exigen estructuras de paso muy importantes. En total, el eje de la carretera cuenta con 20 puentes.

En todo el itinerario existen 10 áreas de descanso señalizadas, por lo que toca a una casi cada 15 km. Tomando solo este dato, parece una cifra muy buena que permitiría parar al viajero cada poco, pero esto no es así; todos esos espacios se encuentran en el trozo burgalés y todos menos uno están localizados en los poco más de 16 km que van del final del portillo del Fresno al puente de Quintanilla Escalada. Tal acumulación se debe a que, en las últimas décadas del siglo XX, en ese tramo se ejecutaron mejoras de trazado que rectificaron numerosas curvas, dejando algunos trozos fuera del itinerario. Acertadamente se supieron aprovechar esos espacios para recuperar un par de fuentes, instalar mesas y bancos, señalar tres discretos miradores y recuperar unos cuantos de aquellos preciosos hitos del Plan Peña que sirven para embellecer esos espacios, pero, sobre todo, para evocar los tiempos pasados de la vieja carretera nacional.

Aproximación histórica de la vía

Antecedentes

Las vías precursoras de la actual hay que buscarlas tratando de identificar alguna calzada romana que discurriera por su entorno. Hay investigaciones que ubican en la zona de Corconte, Cabañas de Virtus y la llanura de La Virga (o Vilga) una calzada denominada “Vía del Escudo”, cuyos vestigios se hacen más visibles en la zona de Montija [2]. Sin

embargo, existen opiniones encontradas con la teoría anterior, como la del ingeniero, historiador y divulgador Isaac Moreno Gallo que se muestra escéptico sobre el origen romano de ciertos vestigios encontrados en el camino antiguo de la sierra de El Escudo [3].

Avanzando en el tiempo, los estudios de caminería medieval muestran los diferentes trazados que unieron Castilla con el mar Cantábrico durante esa época. Refiriéndose tan solo a los itinerarios que utilizaban el paso de El Escudo, se puede comprobar cómo, desde Santander, son varias las rutas que distintos investigadores han planteado como posibles para la conexión de esa capital con Burgos por el puerto de El Escudo. En su tesis, Domingo Mena identifica al menos seis vías de comunicación entre Burgos y Santander por la sierra de El Escudo y los cursos del arroyo de la Magdalena y el río Pas [4].

A finales del siglo XVIII hubo una serie de obras públicas impulsadas por el Consulado del Mar como la del llamado Camino de La Rioja que permitía la conexión de Santander y su puerto con el valle del Ebro. Esta vía, una vez descendida la vertiente sur de El Escudo, antes de llegar a Cabañas de Virtus se desviaba a la izquierda para proseguir por Soncillo hasta Frías. Su construcción se fue demorando hasta 1801. La firme decisión del ingeniero intendente Agustín de Betancourt, que adoptó como buena la solución del paso por El Escudo, acabó con la incertidumbre. La traza cántabra del camino coincidiría en gran parte con la actual N-623; luego, al entrar en la provincia de Burgos, bajaría El Escudo y tomaría dirección a Soncillo por donde transcurre hoy en día la N-232. El complicado paso del puerto se concluyó en 1804 y para finales de los años 20 ya estaba ejecutado el tramo entre Vargas y El Escudo [5].

En 1828 comenzaban las obras del camino de Burgos a Bercedo que acabarían, en tiempo récord, dos años después. El itinerario salía de la capital y pasaba por Villatoro, Vivar del Cid, Sotopalacios, las ventas de Quintanaortuño y de ahí, separado ya de la traza de la N-623 actual, seguía por Villalta, el desfiladero de Los Hocinos, Villarcayo y llegaba a Bercedo.

Por último, en 1841 se aprobaba el proyecto del Camino de Peñas-Pardas obra del ingeniero Cipriano Martínez de Velasco. Esta nueva plataforma se uniría al camino de Bercedo al sur y al de La Rioja al norte para conformar un trazado muy similar al de la N-623 actual. Las obras se prolongaron hasta 1848, año que se puede considerar como el del nacimiento del itinerario directo entre Burgos y Santander por El Escudo.

La historia de la vía

Los últimos 176 años de la carretera Burgos-Santander han dado para mucho. En este tiempo, se ha pasado de las diligencias a los vehículos autopropulsados, de la grava al asfalto, de las interminables curvas a las variantes de trazado que acomodan el viaje, de los arrieros a los turistas, de los pasos a nivel a la seguridad de un trazado sin trenes, del “espaleo” a las modernas quitanieves, del “bullir” de la carretera a la decadencia de la vieja nacional.

En la *Memoria de Obras Públicas de 1859 y 1860* [6], la vía aparece identificada, por primera vez, con el nombre de “Carretera de Burgos a Peñacastillo” (una población muy cercana a Santander).

Durante la primera mitad del siglo XX grandes cambios y eventos de enorme relevancia se sucedieron en España y especialmente en la zona de estudio. Los carruajes y diligencias empezaron a dejar paso a los



Figura 5. Pirámide de los Italianos junto a la vertiente sur del puerto de El Escudo.



Figura 6. Google Earth. Trazado antiguo y actual en el entorno del túnel de San Martín de Ubierna. Elaboración propia.

vehículos motorizados, mucho más veloces, pero también más peligrosos, y hubo que cambiar las características de las carreteras e introducir normas de circulación.

Uno de los momentos más significativos en la historia de la carretera se produjo con la puesta en servicio de la línea de transporte de viajeros entre Burgos y Santander en 1921. Fue un importante avance en las comunicaciones entre las dos provincias hermanas que se celebró con entusiasmo. Nada menos que 10.000 burgaleses esperaban en la capital castellana al primer convoy procedente de La Montaña, compuesto por cuatro ómnibus Fiat con 110 viajeros a bordo. Cinco años después, el trazado Burgos-Santander apareció como el "Itinerario II" del primer plan orientado a desarrollar las carreteras turísticas en España: el famoso Circuito Nacional de Firms Especiales.

También hubo episodios oscuros de los que la nacional fue testigo y protagonista. La relevancia estratégica de la carretera Burgos-Santander en la campaña del "Frente Norte" durante la guerra civil española fue decisiva para el transcurso de la contienda y son numerosos los "recuerdos" que aún existen junto a la vía: la construcción funeraria de la Pirámide de los Italianos, el monumento fascista de Sagardía, parapetos, nidos de ametralladoras, etc. En cuestión de infraestructuras, el repliegue del bando republicano hacia la capital cántabra dejó en la nacional un reguero de puentes volados que el Cuerpo de Ingenieros del Ejército reconstruyó con celeridad, insertando en muchos de ellos su propio escudo con la típica torre donjonada, aún visible en el puente del río Selviejo o en el antiguo de Villegar.

Con el Plan General de Carreteras de 1940 o Plan Peña llegó la

sistematización de la red viaria y una nueva nomenclatura para la carretera Burgos-Santander que pasó a denominarse desde entonces N-623. Con el paso de los años fueron llegando otros planes; así, en 1950, gracias al Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas se ejecutaron variantes a la entrada y salida de Parbayón que eliminaron dos peligrosos pasos a nivel con el F. C. Palencia-Santander. En la década siguiente, gracias al Plan General de Carreteras de 1961, se puso fin a las peligrosas curvas de Ubierna por medio de la construcción del primer túnel del recorrido. Ya en los años 70 se puso en servicio el viaducto de Renedo de Piélagos que suprimió el último paso a nivel en territorio cántabro. Las dos últimas décadas del siglo XX recogieron las obras del Programa de Reposición y Conservación (RECO) del Plan General de Carreteras 1984-91, con grandes actuaciones de mejora de trazado en toda la vía que aumentaron de forma considerable la seguridad y comodidad de los viajeros. Ejemplo de lo anterior fue la eliminación de curvas en la zona de San Martín de Ubierna gracias a la construcción del túnel del mismo nombre (figura 6).

Finalmente, el siglo XXI trajo, con la construcción de la variante ferroviaria de Cabañas de Virtus (2006), la supresión del último paso a nivel del itinerario Burgos-Santander; y con la construcción de glorietas y el uso de firms especiales en algunas travesías, la mejora de la seguridad vial y la "pacificación" de algunos tramos ubicados en núcleos urbanos.

El decaimiento de la vieja nacional

En el año 1992, la puesta en servicio de la carretera nacional N-627 entre Burgos y Aguilar de Campoo ya captó una cierta cantidad del trá-

fico de la, hasta entonces, tradicional carretera de Santander. Desde 2008, a raíz de la puesta en servicio de la autovía A-67 Cantabria-Meseta, la nacional fue perdiendo tráfico y relevancia de forma muy significativa. Pasó de ser una vía fundamental para la comunicación entre Burgos y la costa cántabra a convertirse en una carretera orientada a dar acceso a los diferentes pueblos de ese territorio. En junio 2013 se inauguró el primer tramo de la autovía A-73 entre Burgos y Quintanaortuño y en 2021 se abrió otro segundo trozo de algo más de 12 km entre Pedrosa de Valdelucio y Bäscones de Valdivia. Desde 2023 se están ejecutando los 11,6 km que separan Quintanaortuño de Montorio, quedando pendientes aún tres tramos, “en proyecto”, para completar la autovía entre Burgos y Aguilar de Campoo. El ahorro de tiempo y el plus de seguridad que aportan las autovías serán cruciales para que el tráfico de la N-623 se oriente, de forma casi exclusiva, a los flujos de tipo local, la conducción recreativa y las excursiones turísticas.

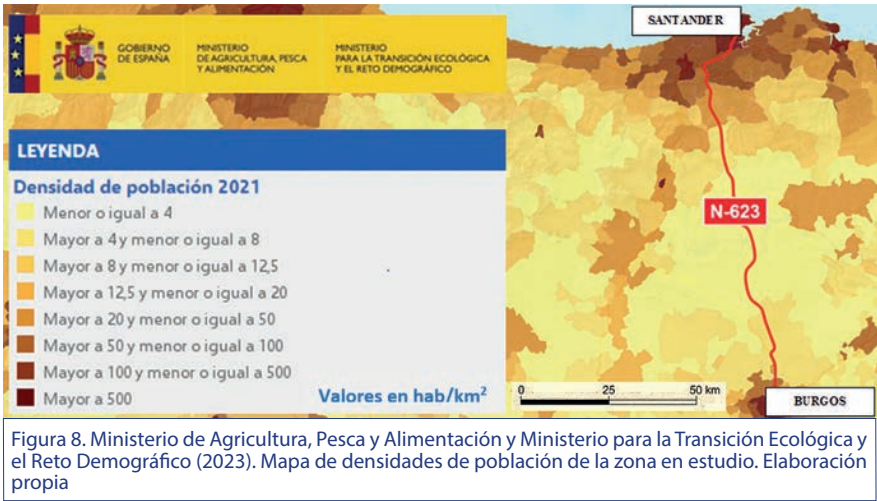
Para ver de forma concreta cómo ha evolucionado el tráfico en la vía estudiada se han utilizado los datos ministeriales de intensidades medias diarias (IMD) recogidos por la estación secundaria de aforo BU-13-2, ubicada en el p. k. 50+740, durante el periodo 1990-2019. Para sacar conclusiones acertadas hay que tener en cuenta el incremento del parque de vehículos en España con el paso de los años. Según datos del Instituto Nacional de Estadística, en 1990, el parque de vehículos en España ascendía a 15.696.715 unidades, mientras que en 2019 llegaron a 34.434.791. Esto supone la necesidad de incorporar un factor de corrección de 2,194 para equiparar los datos de 1990 con los registrados en 2019. La tabla 1 incorpora esos datos ya corregidos.

Tabla 1. MITMA (1990-2019). Datos de la estación de aforo BU-13-2 en la N-623. Elaboración propia.

BU 13-2 (N-623)	LIGEROS		MOTOS		PESADOS		IMD Total
	IMDL	%	IMDLm	%	IMDP	%	
1990	3.214	76,10	13	0,31	1.009	23,90	4.223
2019	1.090	94,13	49	4,23	68	5,87	1.158
Variación	-66 %	+18,03%	+277%	+3,92%	-93%	-18,03%	-73 %



Figura 7. Hostal Tarve en Quintanilla Vivar (izda.) y estación de servicio en Quintanilla Sobresierra (dcha.), cerrados al público hace años.



Los resultados son contundentes: reducción del 66 % de vehículos ligeros y del 93 % en el caso de pesados, mientras que el tráfico de motocicletas casi se ha multiplicado por tres, evidenciando el carácter “motero” de la ruta. La disminución general fue del 73 %, lo que deja claro el uso cada vez más marginal de este itinerario. Además, el tráfico pesado ha pasado de suponer el 23,90 % del total a tan solo un 5,87 %. Los datos anteriores indican que la N-623 es hoy una carretera con mucho me-

nos tráfico, sobre todo pesado, más segura, más cómoda para circular y especialmente adecuada para la conducción recreativa.

Ese descenso circulatorio en los últimos años, debido a la aparición de trazados más rápidos y cómodos, ha abocado a decenas de negocios de hostelería, talleres mecánicos y estaciones de servicio al cierre o a la pervivencia en precario hasta la jubilación del dueño. Las escasas oportunidades que se vislumbran en el futuro para este tipo de empresas

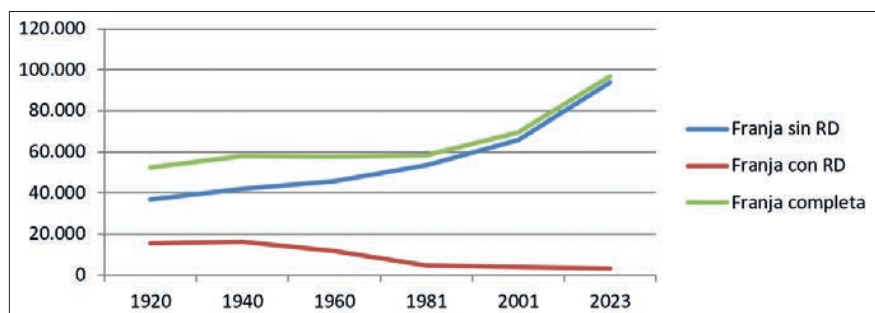


Figura 9. INE. Censo. Gráfica de evolución de la población en las diferentes franjas vinculadas a la carretera N-623 desde 1920 a la actualidad. Elaboración propia.

hacen que las nuevas generaciones busquen otros horizontes y los negocios familiares echen el cierre. Estos establecimientos, que han formado parte intrínseca de la historia contemporánea de la propia carretera y de los recuerdos de los viajeros, aparecen junto a la vía cada vez más deteriorados evidenciando la realidad de un territorio que el escritor Sergio del Molino denominó “la España vacía” (o vaciada como algunos matizan).

La sensación del viajero que sale de Burgos hacia el norte es que hasta Quintanaortuño aparecen unos pocos pueblos medianos, pero a partir de ahí y hasta la zona cántabra de Toranzo se ve muy poca “vida” al pasar. Luego, desde Vargas hasta Santander, el tamaño de las poblaciones aumenta de forma significativa por la proximidad a la capital montañesa y con ello el movimiento de personal que se aprecia claramente al atravesarlas.

La Unión Europea establece el “riesgo demográfico” para un territorio cuando su índice poblacional está por debajo de 12,5 hab/km². De igual modo se habla de “desierto demográfico” cuando el valor está por debajo de los 10 hab/km². En la N-623, ese desierto demográfico se extiende a lo largo del 90,7 % del tramo burgalés y del 28 % del cántabro. En la figura 8 se puede observar el mapa ministerial que muestra las densidades de población y el claro

predominio de los tonos amarillentos en gran parte de los territorios que atraviesa la nacional.

Por otro lado, el estudio de los datos demográficos del territorio de influencia de la N-623, desde 1920 a la actualidad, obtenidos del Censo del Instituto Nacional de Estadística (INE), evidencia, tal como se puede apreciar en la gráfica de la figura 9, un incremento sostenido de habitantes en la franja sin riesgo de despoblación (sin RD) y, por otro lado, un decaimiento poblacional en la más vulnerable (con RD), que discurre a lo largo de 96 km entre las localidades de Sotopalacios y Entrambasestas. Estas tendencias demográficas no son atribuibles únicamente a la pérdida de tráfico de la N-623, pero, sin duda, es un factor adicional a tener en cuenta sobre todo por la pérdida de ocupados que provoca en el sector servicios.

El patrimonio viario relevante de la N-623

Los trabajos aparecidos de unos años a esta parte, referidos a la cuestión patrimonial de las carreteras, confirman el interés existente en la preservación del patrimonio de las vías históricas. Especialmente relevante es el proyecto que el propio Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible a través de la Subdirección de Conservación de la Dirección General de Carreteras está

llevando a cabo en colaboración con un equipo de ingenieros de la Universidad de Castilla-La Mancha titulado *Identificación, análisis y valoración patrimonial de las carreteras históricas españolas de titularidad estatal*. Su objetivo es poner en valor el rico patrimonio viario de la red nacional, identificando todos aquellos elementos relevantes que aún perviven, preservándolos del deterioro y el olvido y “refuncionalizándolos” para servir de nuevo a la sociedad de una forma diferente [7].

En el caso de la carretera Burgos-Santander, hay una serie de elementos viarios cuyo valor les hace acreedores de ser conservados y protegidos. Ese conjunto patrimonial está compuesto por los antiguos puentes, los muros de sillería que todavía sustentan algunas partes de la carretera, los elementos de señalización y protección de la vía que han sobrevivido a los modernos, las casillas camineras, los viveros y, en menor medida, otras edificaciones que, sin formar parte de la propia vía, han contribuido a la historia de la vieja nacional de forma notable como ventas, fuentes, fielatos, portazgos, casas de postas, cuarteles de la Guardia Civil, humilladeros y algunas otras construcciones singulares.

Los puentes

Una parte patrimonial esencial de la carretera corresponde a los puentes como estructuras singulares en sí mismas que permiten sortear las dificultades orográficas y dar continuidad al itinerario. Son fuentes de referencia para los territorios estudiados obras como *Puentes singulares de Burgos*. *Unir orillas, abrir caminos* [8] coordinada por el historiador Miguel Ángel Moreno Gallo y *Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas centrales de Cantabria* [5] del ingeniero y profesor Luis Villegas Cabredo.

Es necesario precisar que gran parte de las estructuras de la parte cántabra fueron reconstruidas tras ser voladas durante la Guerra Civil y que, por tanto, no guardan su integridad original en cuanto a los materiales utilizados o las técnicas constructivas empleadas. Aunque muchas de las bóvedas pétreas fueron sustituidas por otras de hormigón, que por lógica no merecen la misma protección patrimonial, hay partes como los estribos que permanecen en parte inalterados, teniendo el suficiente valor como para considerarlas relevantes patrimonialmente. Curiosamente, en la provincia de Burgos solo se dinamitó el que franquea el río Ebro en Quintanilla Escalada (fue el primero en caer en julio de 1936). Pese a aquello, el paso sigue prestando servicio con su ecléctica estructura, resultado de roturas y reconstrucciones desde su creación allá por 1847 cuando se erigió como un hermoso puente colgante. En Carandía también se erguía majestuoso otro coetáneo y muy similar (figura 10), pero la herrumbre acabó con él y fue sustituido por uno de madera primero y por otro de pilas pétreas y tablero de hormigón después. En la actualidad, aparece bastante deteriorado dando servicio, fuera de la carretera nacional, al Barrio del Puente en la localidad de Vargas.

El paso que completa la terna relevante es el elemento más antiguo de toda vía y también está fuera ya del trazado principal. Se trata del puente de Vivar del Cid, construido a finales del siglo XVI y que mantiene su estructura dando acceso al pueblo por el costado noroeste. Su estructura de casi 71 m, repartida en ocho vanos de anchuras diferentes, está formada por bóvedas de cañón de sillería modificadas con hormigón aguas arriba y asentada con contrafuertes aguas abajo.



Figura 10. Ministerio de Agricultura, Industria, Comercio y Obras Públicas (1901). Proyecto de puente provisional de madera sobre el río Pas en Carandía. Plano de alzado del puente colgante. AGA 24/5.791.



Figura 11. Puente de Vivar del Cid sobre el río Ubierna.



Figura 12. Muro de sillería en el p. k. 70+360 MD en el páramo de Bricia.

Los muros

Los antiguos muros de sillería del siglo XIX sustentan todavía hoy muchos tramos de la carretera. Ese “bien hacer” de los antiguos canteros permite seguir disfrutando de impresionantes paredes como las del Alto de Escalada o las de las zonas de Ubierna, Bricia y Carrales en Burgos. De la misma forma se encuentran numerosos muros en la

parte cántabra, ya que el trazado de la nacional discurre a media ladera, con el monte a la izquierda y el fondo del valle a la derecha, y con fortísimas pendientes.

Los elementos de señalización y protección de la vía

Hasta mediados del siglo XIX, las distancias en España se me-

dían en leguas, por lo que en vez de hitos kilométricos lo que había en los caminos eran leguarios. En Entrambasmestas, a la altura del p. k. 109+240, se localiza el único superviviente en todo el itinerario. Como se puede observar en la figura 13, se trata de un poste que bien podría ser considerado como la “joya” de los antiguos elementos de señalización de la N-623.

Otros hitos, tan vistosos como el leguario o incluso más aún, fueron aquellos nuevos que incluyó la *Instrucción de Carreteras* de 1939 del Ministerio de Obras Públicas. Tenían forma de prisma triangular con un sombrero esférico truncado y sus vivos colores en rojo y blanco fueron de los más vistosos en la historia carreteril española. Su restauración y recolocación, en condiciones de seguridad, ofrecen una oportunidad para ayudar a convertir a la N-623 en una carretera todavía más “especial”.

Hay otros elementos que siguen dando a la nacional ese toque entrañable y evocador: las antiguas barandillas de hormigón pintadas de blanco, como las que hay en Ubierna; los pretilos discontinuos que acompañaban el trazado en los altos y puertos de montaña; o las miras de nieve, poderosas y robustas como las seis que quedan en el portillo del Fresno y las cien, más estilizadas, que se mantienen erguidas al norte de El Escudo.

Las casillas camineras

Sobre las casillas de camineros de aquel nuevo trazado que unía Burgos con Santander, se halla una primera referencia, datada en 1852, relativa a la construcción de cinco en la carretera de Peñas-Pardas y otras seis en la de Santander a La Rioja. En Cantabria, según otro proyecto de 1862, existían un total de siete



Figura 13. Leguario en Entrambasmestas.



Figura 14. Hito en el límite provincial de Burgos y Santander.



Figura 15. Pilares de nieve en la vertiente norte del puerto de El Escudo.

casillas y se proponía la construcción de otras cuatro. Por medio de documentación de archivo, testimonios orales de lugareños, cartografías antiguas (fundamentalmente las planimetrías provenientes de los trabajos topográficos del Instituto Geográfico y Estadístico) y fotografías

aéreas de los Vuelos Americanos de las series A y B y del Interministerial, se ha podido confirmar la existencia de 16 casillas, ocho en cada provincia, de las cuales tan solo quedan en pie las reformadas de Cabañas de Virtus y Carandía [9].

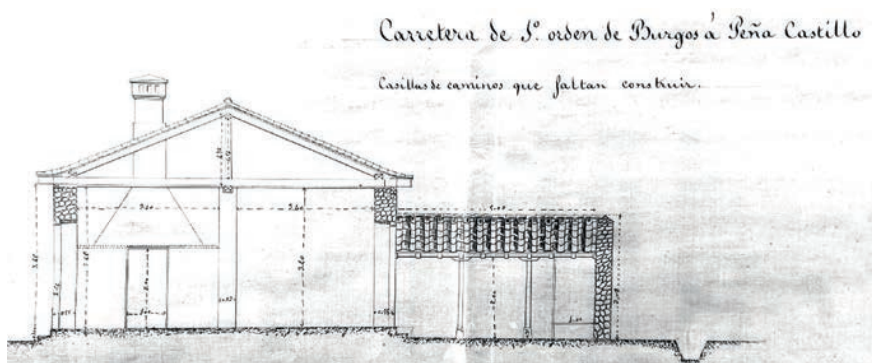


Figura 16. Ministerio de Fomento (1862). Proyecto de las casillas de peones camineros. Plano de alzado lateral de casilla caminera tipo a construir en la carretera Burgos-Peñacastillo (detalle). AGA 24/2.671.

Los monumentos y memoriales

Los márgenes de la carretera han sido siempre lugares donde colocar elementos para llamar la atención o para recordar hechos o personas mediante placas, lápidas, memoriales o incluso monumentos. A lo largo de los 150 km del itinerario son varios los ejemplos de este tipo que se pueden encontrar (se dejan fuera los relativos a la Guerra Civil): el monolito de piedra rematado por una cruz y una corona de espinas, levantado en 1984, que invita a visitar las ermitas rupestres de Valderredible; otro, de 1906, levantado para agradecer la construcción del puente de la Unión Deseada sobre el Pas; uno más junto al antiguo puente de Carandía, en homenaje al escritor de caza y pesca Enrique González Camino; y, finalmente, el que se encuentra en el punto final del recorrido, en la glorieta de Cuatro Caminos en Santander, conmemorando el VII Centenario de la Reconquista de Sevilla por parte de las naves montañesas. Además de todos los anteriores, existe otro muy especial que merece mención aparte: el monumento a Santo Domingo de la Calzada, patrón de los Cuerpos de Obras Públicas, que, desde 1955, se alza imponente al borde de la carretera nacional entre las localidades cántabras de Aés y Corvera.

Un corredor con un patrimonio cultural y natural extraordinario

El itinerario Burgos-Santander genera un corredor patrimonial que en este trabajo no se limita a lo existente junto al eje de la carretera, sino que se extiende, por inmediatez de acceso, 5 km a ambos lados de esa línea, en lo que se podría considerar como una especie de



Figura 17. Monumento a Santo Domingo de la Calzada al pie de la N-623.

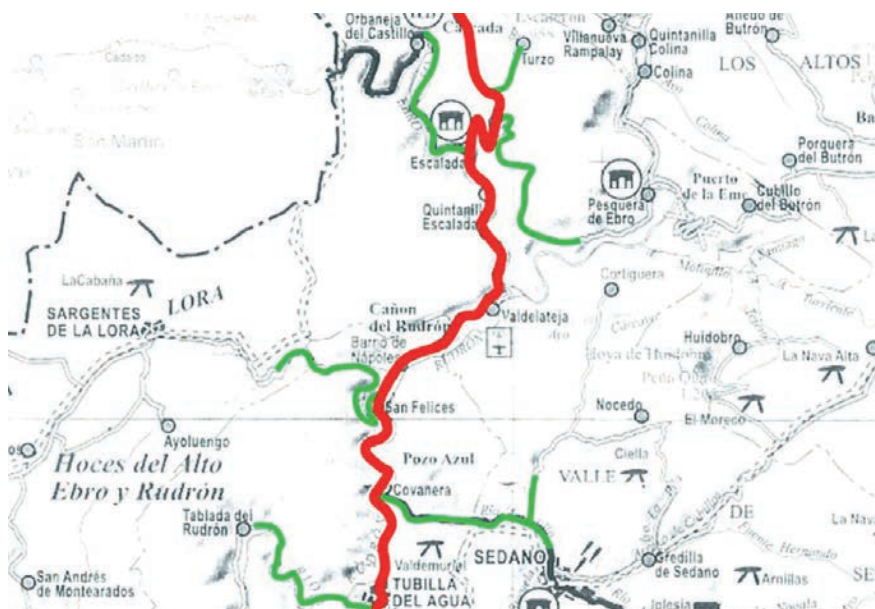


Figura 18. Diputación Provincial de Burgos. Mapa de la provincia de Burgos (detalle). Franja de interés patrimonial de la N-623. Elaboración propia.

“franja de interés patrimonial”. Ese territorio excluye los municipios de las dos grandes ciudades que la vía une para no distorsionar el estudio.

¿Y qué se puede encontrar a lo largo de los casi 142 km de tronco y sus 83 pequeñas “ramas” asfaltadas (más de 550 km en total)? La respuesta es reveladora: hasta 44 bienes catalogados de interés cultural (20 en la provincia de Burgos y 24 en Cantabria) entre monumentos, sitios históricos, conjuntos históricos, castillos, palacios, torres,

zonas arqueológicas, etc. Además existen ocho infraestructuras de difusión cultural entre museos, centros de interpretación, centros de arte, etc. En cuanto al patrimonio natural, la N-623 atraviesa hasta doce espacios protegidos, sobresaliendo por encima del resto los 36 km que discurren por el parque natural Hoces del Alto Ebro y Rudrón y los 5 km por el Geoparque Mundial Las Loras. Al relevante conjunto anterior hay que sumar la diversidad de paisajes que atraviesa la carretera. Atendiendo a las unidades recogidas en el Atlas

de los Paisajes de España, el viajero que realice el itinerario completo cambiará de paisaje hasta en quince ocasiones (tres en Cantabria); se trata, sin duda, de un trayecto que no invita al aburrimiento sino, más bien, al disfrute continuo.

Son muchos los rincones de “visita obligada” dentro de esa franja aunque, si hubiera que hacer una selección, tal vez, los 10+1 más significativos (5 en cada provincia más otro común) serían:

- El sitio histórico de Vivar del Cid y el Castillo del Cid en Sotopalacios.
- El Pozo Azul de Covanera, una de las cuevas subacuáticas más largas del mundo.
- El conjunto del Geoparque Mundial Las Loras, los campos petrolíferos de Ayoluengo (únicos en la Península) y el Museo del Petróleo de Sargentos de la Lora.
- El impresionante Cañón del Ebro en el corazón del parque natural Hoces del Alto Ebro y Rudrón.
- Orbaneja del Castillo reconocido como uno de los pueblos más bonitos de España.
- La Vía Verde del Pas entre Astillero y Ontaneda, con puentes,

estaciones y máquinas locomotoras a lo largo de su recorrido.

- La ruta y el entorno natural del Churrón de Borleña (cascada).
- Las cuevas de Monte Castillo en Puente Viesgo, incluidas en la lista del Patrimonio de la Humanidad de la Unesco; el nuevo Centro de Arte Rupestre de Cantabria y el prestigioso balneario de la localidad.
- El Parque de la Naturaleza de Cabárceno, que incluye la reserva de osos pardos más numerosa de Europa, el mayor grupo de elefantes africanos fuera de su continente y uno de los mayores recintos de gorilas del mundo.
- El Museo Etnográfico de Cantabria en Muriedas, que recoge la colección pública de patrimonio etnográfico más importante de la comunidad autónoma.

Como lugar 10 + 1, y en su condición de espacio común de ambas provincias, está el conjunto formado por el embalse del Ebro, su centro de interpretación y el balneario de Corconte como establecimiento relevante y de importancia histórica.

La Ruta 623 como carretera paisajística

Se ha señalado el problema demográfico y de pérdida de servicios que presenta la franja de territorio que atraviesa la N-623 ¿Habría alguna forma de luchar contra estas negativas circunstancias? La reducción del tráfico, sobre todo del pesado, hace que la propia vía sea más segura e invite al disfrute de la conducción recreativa en mejores condiciones. No es esta una dinámica nueva ya que se pueden encontrar antecedentes claros de esta práctica en los bulevares de Berlín y París del siglo XVIII, las “vías parque” del Nueva York decimonónico y las National Parkways norteamericanas de 1930. En la actualidad, a las National Scenic Byways y All-American Roads estadounidenses se podrían añadir vías como la Great Ocean Road australiana, la Garden Route sudafricana o la extensa Sichuan-Tíbet, por poner un ejemplo de cada continente. En Europa son relevantes los casos de la ruta costera Wild Atlantic Way de Irlanda, la North Coast 500 escocesa, los 18 itinerarios que conforman la red de Rutas Turísticas Nacionales de Noruega, la entrañable y decadente Nationale 7 francesa o la cercana Estrada Nacional 2 portuguesa, una carretera que recorre el país de norte a sur por el interior, desde Chaves a Faro.

España, como referencia turística a nivel internacional que es, tiene sus propias carreteras paisajísticas. Si hubiera que hacer una selección de los 10 proyectos más relevantes del país, y tomando la licencia de incluir al final de la lista a la futura Ruta 623, los otros nueve más relevantes serían:

- Aragón Slow Driving. Red compuesta por 16 rutas con una longitud total de más de 3.000 km.



Figura 19. Mirador del Cañón del Ebro cerca de la N-623.

- Carreteras Escénicas de Galicia. 25 rutas insólitas por los mejores paisajes de Galicia en un proyecto denominado “Escenarios al volante”.
- Carreteras Paisajísticas de Albacete. 17 rutas paisajísticas agrupadas en cuatro comarcas que se promocionan con el lema “Vive tu road movie”.
- Carreteras paisajísticas de Ciudad Real. Es el proyecto más joven y plantea la consideración de carreteras paisajísticas para 8 recorridos (uno doble) identificados con la denominación CP-X.
- Grand Tour de Cataluña. 5 itinerarios que componen, en sí mismos, el propio tour circular a través de toda la comunidad. Hay uno más, denominado “ruta icónica” que recorre la región de una forma alternativa a los anteriores.
- Pirineos Road Trip. El único caso que tiene carácter transnacional gracias a que los Pirineos son “un país que no tiene fronteras”, como dice su eslogan.
- Carreteras paisajísticas de Extremadura. Proyecto que ha logrado identificar y señalar 17 pequeños tramos en 11 carreteras diferentes con un recorrido total de 200 km.
- The Basque Grand Tour. 8 recorridos que generan un conjunto casi circular, donde aparecen 3 rutas costeras y 5 de interior, para una extensión total de casi 1.000 km.
- The Silent Route. 63 km de ruta panorámica por la A-1702 de Teruel, con un marcado carácter motero gracias a lo sinuoso del recorrido.

Todos los ejemplos anteriores incorporan el concepto de “viaje lento” o *slow travel* con un enfoque experiencial, donde lo importante no es el

destino sino el propio camino, en la idea de disfrutar de la conducción, el paisaje y el patrimonio cultural y natural cercano al itinerario.

A la vista de lo señalado en los apartados anteriores, la carretera nacional N-623 reúne todas las condiciones para constituirse en una carretera paisajística fantástica. Sin embargo, la sola existencia de la carretera en las condiciones actuales tal vez no sea suficiente para poder funcionar como un recurso turístico completo, por lo que implementar dinámicas de valorización enfocadas a potenciar el carácter de la vía como ruta sería muy recomendable. Se podrían poner en funcionamiento algunas acciones concretas: señalización específica del itinerario, reposición de elementos viarios históricos significativos respetando al máximo las condiciones de seguridad (hitos, defensas, etc.), construcción de nuevas áreas de descanso, instalación de miradores singulares, uso de realidad aumentada para que los viajeros puedan visualizar elementos desaparecidos como los antiguos puentes colgantes de Quintanilla Escalada y Carandía, creación de puntos de información con fotografía histórica, aprovechamiento de la literatura y el cine desarrollados en la franja y presencia activa en la web y las redes sociales para difusión de la ruta, entre otras.

Como se ha podido comprobar, la N-623 es una carretera singular ubicada en un entorno patrimonial extraordinario. La implementación de esta vía como ruta turística favorecería la preservación de todos esos bienes a través de la incorporación de un turismo de calidad, contribuyendo a mejorar la actividad económica de la franja y luchando activamente contra la despoblación de la misma. Los mimbres están, ahora solo hay que tejerlos para que la Ruta 623 sea una realidad.

Bibliografía

- [1] Cabanilla Váscquez, E. A. (2011). Turismo lento o slow tourism para disfrutar de los pequeños detalles. *Kalpana*, (5), 33-36.
- [2] Abásolo Álvarez, J. A. (1975). Comunicaciones de la época romana en la provincia de Burgos. *Burgos: Aldecoa*.
- [3] Moreno Gallo, I. (2001). Características de la infraestructura viaria romana. *Ingeniería y Territorio*, (56), 4-13.
- [4] Domingo Mena, S. (2015). Caminos Burgaleses: los caminos del Norte (siglos XV y XVI) (tesis doctoral). Universidad de Burgos, Burgos.
- [5] Villegas Cabredo, L. (2020). Un viaje por los caminos y puentes de las comarcas centrales de Cantabria. Santander: Ediciones Universidad de Cantabria.
- [6] Ministerio de Fomento (1860). Memoria de las obras públicas en los años 1859 y 1860. Madrid: Imprenta Nacional.
- [7] Galán Bueno, P., Ruiz Fernández R., Coronado Tordesillas J. M. y Nava-reño Rojo, Á. (2024). El rescate y recuperación de carreteras históricas: Proyecto IVAPCHETE. Estudio y recuperación del tramo Almuradiel-Santa Elena en la N-IV. *Rutas*, (198), 28-36.
- [8] Moreno Gallo M. Á. (Coord.) (2018). Puentes singulares de Burgos. Unir orillas, abrir caminos. Burgos: Diputación Provincial de Burgos.
- [9] Saiz Barrio, F. J. (2024). El patrimonio viario como elemento de desarrollo territorial. El caso de la carretera nacional N-623 Burgos-Santander: caracterización, estudio histórico y propuesta de valorización (tesis doctoral). Universidad de Burgos, Burgos.

* Todas las fotografías son obra del autor del artículo ❖