

DOCUMENTACIÓN Y PROTECCIÓN DE LOS CAMINOS HISTÓRICOS DE GALICIA

Documents and protection of the Historical Ways of Galicia

YOLANDA BARRIOCANAL LÓPEZ

Universidade de Vigo

Recibido: 16/01/2013
Aceptado: 14/05/2014

Resumo:

Más allá de las rutas que forman parte del Camino de Santiago, con todo un desarrollo normativo para su protección patrimonial, el resto de los caminos históricos que surcan el territorio gallego, caso de los caminos reales de herradura, carecen de instrumentos efectivos para su protección, pese a su incontestable dimensión patrimonial. En este trabajo se pone de relieve la importancia de la documentación histórica para la determinación física de sus trazados y para la catalogación exhaustiva de los valores y elementos que forman parte de su patrimonio cultural.

Palabras clave: Caminos históricos, delimitación de trazados, protección patrimonial.

Abstract:

Beyond the routes that are parte of Camino de Santiago, with the whole normative development for their patrimonial protection, the rest the historical ways that cross Galician territory, case of the royal ways of horse-shoe, they lack effective instruments for protection, in spite of its undeniable heritage dimension. In this work the importance of historical documentation in emphasized for the physical determination of their tracings and for the exhaustive cataloging of the values and elements that are part of their cultural heritage.

Key words: historical ways, tracing delimitation, patrimonial protection.

1. La protección de los caminos históricos

La evolución del concepto del patrimonio, el enriquecimiento de los bienes históricos y culturales que lo integran y la ampliación de la tutela al ámbito territorial, justifican el reconocimiento de objetos de diversa y variada naturaleza, como las vías de comunicación, cuyos valores propios y protagonismo en el ámbito espacial en que se integran, legitiman la intervención de los poderes públicos para impulsar su preservación y revalorización.

En este sentido, la consideración de los caminos históricos como ejes que definen y vertebran el territorio, está comenzando a generar reflexiones desde distintas aproximaciones, tanto conceptuales como metodológicas, que comienzan a ser especialmente fructíferas en cuanto a la atención y sensibilización de su dimensión patrimonial¹. Este nuevo enfoque, revalorizando estas redes de comunicación y sus restos materiales en una visión extensiva dentro de la arquitectura del territorio, resulta de gran utilidad en la búsqueda de mecanismos e instrumentos de protección que contemplen las peculiaridades de su compleja realidad².

Entre estas grandes vías de comunicación, no cabe duda de que la relevancia histórica y dimensión cultural del Camino de Santiago ha justificado el desarrollo de todo tipo de instrumentos normativos de distinto ámbito institucional y territorial para su conservación y protección patrimonial, desde su declaración como conjunto histórico-artístico mediante el Decreto 2224/1962 hasta alcanzar su universalismo como primer itinerario cultural europeo en 1987 y declaración por la UNESCO, de 11 de diciembre de 1993, como patrimonio de la humanidad. También, desde el derecho autonómico gallego, la *Lei 3/1996, de 10 de maio, de protección dos camiños de Santiago* atiende los distintos aspectos de la que fue vía fundamental, *O Camiño Francés*, calificado como bien de interés cultural en la categoría de territorio histórico, así como la pluralidad de los caminos que discurren por Galicia y que constituyeron rutas históricas de peregrinación a Santiago, con distinta relevancia histórico-cultural y, en consecuencia, con diferente grado de protección³. Los trabajos iniciados para el proceso de delimitación y deslinde de estos caminos, previs-

1 MENÉNDEZ DE LUARCA, J.R. y SORIA, A. (1994): 63-93; NÁRDIZ ORTIZ, C. (1997): 66-75; SORIA Y PUIG, A. (1997): 28-37; SÁNCHEZ LÁZARO, T. (1997): 76-81; AGUILAR CIVERA, I. (2007): 231-244, (2007b): 50-71, (2010): 319-332; GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (2008): 514; RODRÍGUEZ LÁZARO, F.J., CORONADO TORDESILLAS, J.M.^a y RUIZ FERNÁNDEZ, R. (2010): 129-160.

2 Carente de una categoría propia a nivel estatal, tanto la Ley 1/2001, de 6 de marzo, del Patrimonio Cultural de Asturias, como la Ley 12/2002, de 11 de julio, del Patrimonio Cultural de Castilla y León, incluyen la categoría de «vías históricas», mientras que otras leyes autonómicas utilizan el concepto de «rutas» o «vías culturales».

3 Acerca de la insuficiente protección de los Caminos de Santiago, cfr. AMOEDO SOUTO, C. (2012): 183-218; AMOEDO SOUTO, C., y NIETO FREIRE, T. (2013).

tos en la ley autonómica, muy laboriosos y dilatados en el tiempo -pendientes aún los expedientes de delimitación de algunos de ellos-, comprenden la formulación de toda una serie de prescripciones técnicas para el estudio de su territorio histórico, contribuyendo a activar unas directrices y criterios metodológicos que pueden servir como modelo de referencia para los conocidos como caminos históricos o tradicionales, y seguir avanzando en la búsqueda de una información conjunta.

Pero si los caminos de Santiago han sido singularizados, teniendo un fuerte eje articulador en torno a su uso como vías de peregrinación, habiendo sido testigos a lo largo de su historia de ese fenómeno de relevancia universal, la peregrinación jacobea, contribuyendo, por su extraordinaria dimensión cultural, a activar todo tipo de reflexión patrimonial y legislativa, el resto de los caminos que surcan el territorio, carece de un hilo conductor para su reconocimiento que permita su protección efectiva. La falta de concreción de las rutas y la indeterminación respecto a su trazado, hace que aparezcan como un bloque uniforme, como una masa homogénea, progresivamente despojada de los caracteres que les son propios y, en principio, desconocidos desde el punto de vista de la administración, lo que en modo alguno implica la negación de su significación cultural.

De esta generalidad, apenas si las calzadas mejor conservadas o las grandes rutas oficiales que aparecen recogidas en los itinerarios antiguos han sido magnificadas, superando consensos para su preservación por su singularidad morfológica o por su consideración como documentos arqueológicos⁴, pese a que también sobre algunas de ellas persisten las dudas sobre su antiguo curso y se cierne la amenaza sobre los tramos todavía conservados, sin que, además, no siempre su protección se ajuste a una categoría patrimonial propia⁵.

Pero el resto de los caminos no tienen las pretensiones de los romanos que componían las piedras según una sintaxis clásica, sino que son esos caminos de los siglos XVI, XVIII, construidos sobre la densa y compleja red de caminos de herencia medieval⁶, y en los que, en palabras de Otero Pedrayo, las aguas, los carros, las rocas, hablan un gallego petrucial. A menudo, vías sin ningún tipo de pavimentación, simples caminos de herradura, según la clasificación del *Tratado* de Fernández Mesa⁷, por donde no podía caminar sino a pie o a caballo, o a lo sumo los carros del país, pero que, como tantas veces se ha señalado, constituyeron durante siglos casi el único soporte material por el que circularon las personas, los artesanos, las

4 RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (2004): 27-32.

5 Solo la Vía Nova se encuentra en la «Lista Indicativa» o inventario de bienes susceptibles de ser declarados Patrimonio Mundial, pendiente aún de su declaración como Bien de Interés Cultural.

6 FERREIRA PRIEGUE, E. (1988).

7 FERNÁNDEZ MESA, T.M. (1750).

noticias y las arrierías que con sus mercancías proveyeron ferias y mercados, contribuyendo al florecimiento de pueblos y villas (Fig. 1).

El acercamiento a estos caminos no siempre es fácil, pues se trata de una realidad cuya complejidad deriva precisamente de su propia naturaleza dinámica y cambiante, en constante evolución, lo que exige estudios que, como algunos ya emprendidos⁸, permitan reconstruir una visión integrada de estas antiguas vías tanto en su doble dimensión espacial y temporal, como en sus múltiples conexiones con otros elementos del sistema territorial.

A esta estructura en constante transformación y reconfiguración se une su especial vulnerabilidad. La aceleración de los procesos de intervención en el territorio y desarrollos urbanísticos, que tanto están cambiando su fisonomía, hace difícil conjugar las expectativas de su conservación con el desarrollo económico y con las actuaciones que tienen, precisamente, en la mejora y aumento de las vías de comunicación su principal fundamento, siendo éste uno de los signos ineluctables de nuestro tiempo. Es evidente que las muchas transformaciones resultantes de la constante interacción del hombre con el medio físico, han ocasionado el deterioro de muchos viejos caminos hasta hacerlos irreconocibles, tanto en ámbitos rurales como urbanos, completamente transformados (Fig. 2) o desplazados por modernas carreteras, muchas veces superpuestas a su trazado (Fig. 3)⁹.

En este delicado equilibrio y necesaria conciliación de intereses, el futuro de estos caminos pasa por la atribución y fortalecimiento de su sentido cultural, en dos niveles o direcciones: Profundizar en todos aquellos aspectos relacionados con la documentación a través de las herramientas que proporciona la investigación histórica y el resto de las disciplinas con aplicación en el territorio —arqueología, historia, arte, geografía, etnografía, ingeniería, etc—, para la definición y reconocimiento de su naturaleza específica en cuanto bien cultural. Y arbitrar mecanismos apropiados para su salvaguarda, con todas las cautelas que su fragilidad aconseja, elaborando propuestas para su inserción como bienes inventariados en las políticas de ordenación del territorio de los distintos ayuntamientos afectados por su tránsito, que hagan viable su utilidad económica y social¹⁰.

8 NÁRDIZ ORTIZ, C. (1992); MENÉNDEZ DE LUARCA, J.R. y SORIA, A. (2000).

9 Como se colige de los proyectos y planos de la segunda mitad del siglo XVIII y XIX, en los que los ingenieros apoyaron sus memorias, que nos permiten confrontar estas infraestructuras con los tiempos que les precedieron y trazar su biografía constructiva. NÁRDIZ ORTIZ, C. (1992).

10 La inclusión de los caminos históricos en los planes urbanísticos sigue siendo uno de los instrumentos más eficaces para su defensa. En su ausencia, se ofrece otro mecanismo para su protección patrimonial, por la vía del art. 32.2 de la *Lei do Patrimonio Cultural de Galicia*, pero para ello, debe haber sido reconocida previamente su naturaleza cultural.

2. Valoración y registro de los caminos históricos

Aunque la naturaleza de los caminos es confusa y de contornos imprecisos¹¹, cabe considerarlos como bienes inmuebles de dominio público, pasando su protección por la definición de los usos históricos a ellos vinculados, como vías de comunicación, y por la acción vigilante de las distintas administraciones con competencia sobre el patrimonio cultural para su preservación¹².

Los caminos se definen por su propia naturaleza lineal, en virtud de la dinámica del movimiento y de la continuidad histórica de su trazado a lo largo de los siglos, constituyendo una estructura sedimentaria en la que cada momento, cada periodo, ha ido dejando su huella, no siendo su momento presente sino un eslabón más en su larga travesía histórica. Por eso, la definición de una metodología que establezca una secuencia para su conocimiento pasa inevitablemente por la investigación histórica desde un punto de vista diacrónico, a través del tiempo, que de luz acerca de los recorridos originales, sus ramificaciones y transformaciones posteriores, y que proporcione una percepción de sus rasgos característicos y de todo su potencial cultural.

La vulnerabilidad y constante evolución de estas antiguas vías aconsejan plantear propuestas de identificación y documentación que tengan en cuenta, precisamente, las vicisitudes históricas que han posibilitado su pervivencia, señalándose como prioritaria la atención sobre aquellas calzadas empedradas y tramos de trazados térreos, previos a la implantación y consolidación del automóvil, desafectados de uso, y que han logrado mantenerse frente a los sistemas más modernos, por su valor evocativo y testimonial de las trazas o recorridos originales (Fig. 4).

El acercamiento a la realidad de los caminos, sigue requiriendo la determinación física de su trazado y recorrido sobre el territorio para disponer de una realidad material, restableciendo su unidad como un todo. Es este un punto de partida imprescindible para su valoración en función de su particular mérito y para la interpretación de su patrimonio de una forma integrada, desde la pluralidad de los elementos y valores que encierran, no pudiendo ser otro el criterio que guíe la determinación de su traza que el de su autenticidad histórica, «auténtico fundamento de su valor cultural»¹³.

Ahora bien, se hace necesario establecer una serie de criterios o condiciones que permitan constatar la conservación de una serie de elementos suficientemente representativos o determinantes de su carácter específico, que justifique su protec-

11 MARTÍN-RETORTILLO, L. (1979): 93-132.

12 MARTÍN REBOLLO, L. (1998): 1123-1165.

13 AMOEDO SOUTO, C., y NIETO FREIRE, T. (2013): 184.

ción e impida la confusión con otras tipologías de itinerarios, como rutas temáticas o turísticas, sin negarse la posible promoción y rentabilización de los mismos dentro de un desarrollo sostenible.

Entre estos elementos está toda una serie de valores intrínsecos: singularidad y /o representatividad tipológica, autenticidad de los recorridos, conservación de tramos originales de distintas épocas; así como de valores patrimoniales: obras de fábrica conservadas, significación histórico-artística y/o tecnológica, etc., que permitan un veredicto favorable para su preservación¹⁴. De forma que, de su valoración y registro selectivo, de acuerdo con algunos de los criterios especificados, se puedan extraer conclusiones útiles que puedan servir durante el proceso de la práctica planificadora, o en el momento de tomar decisiones sobre el grado de protección que ha de atribuírseles, y, en consecuencia, diseñar planes de recuperación que favorezcan su viabilidad futura y rentabilidad social.

3. Documentación de los caminos reales de herradura

La protección de los caminos históricos requiere la concreción del objeto de atención, definiendo y distinguiendo unos caminos de otros, jerarquizando o priorizándolos según su mayor o menor incidencia en el territorio o su relevancia como vía de comunicación, que justifique un tratamiento específico de estudio y salvaguarda por parte de la política del patrimonio cultural.

En esta labor de «selección» absolutamente imprescindible entre la extensa red de caminos tradicionales susceptibles de ser patrimonializados y los que tal vez nunca lo sean, los caminos reales de herradura se perciben con una relevancia especial, como grandes ejes que a lo largo de los siglos supieron ir salvando las dificultades del tránsito, estableciendo un sistema de rutas cada vez más seguras para la arriería y el tráfico comercial, monopolizando una parte importante del tránsito entre Galicia y otras zonas peninsulares.

De forma que por la importancia que tuvieron, no solo en el plano económico sino también administrativo y estratégico, fueron consolidando su jerarquía como los recorridos más transitados para salvar largas distancias, pues sus trazados lineales ahorraban tiempo y esfuerzo, generando una geometría propia que los fue singularizando en el paisaje. Todo ello les hace depositarios de una rica herencia

14 Para la identificación y selección de estos valores pueden servir de base los criterios de valoración marcados por el Plan Nacional de Patrimonio Industrial, aprobados por el Consejo de Patrimonio el 20 de abril de 2001, y por el Plan Nacional de Paisajes Culturales, del Instituto del Patrimonio Histórico Español.

cultural, merecedores de ser considerados en la compleja dinámica territorial y su planificación.

Su propia idoneidad para el tránsito, dotados con el tiempo de servicios básicos de acuerdo con las necesidades para la pronta expedición de órdenes, correos y paso de tropas, o de otros equipamientos para la comodidad de los pasajeros, como la existencia de ventas, posadas u hospitales (Fig. 5), los fue convirtiendo en los viales preferentes para todo tipo de viajeros, entre los que también se encontraban ocasionales peregrinos. Y esta circunstancia es la que, precisamente, ha justificado un cambio en el marco legislativo para algunos de ellos, pues el hecho de que ciertos tramos de estas vías hayan sido asimilados como parte del Camino de Santiago, hace que, una vez delimitados, vayan a gozar de la protección dispensada por la legislación a los bienes catalogados¹⁵.

Pero quedan tramos fuera de toda protección, al no contemplarse como parte del trazado del Camino de Santiago, junto a muchos otros caminos históricos aún no reconocidos por la administración. De forma que carecen de instrumentos para su conservación, pese a que por sus valores pudieran ser acreedores también de la aplicación de acciones cautelares que ayudaran a la preservación de su identidad y que evitaran destrucciones o reformas perjudiciales.

La penuria documental y la escasez de fuentes directas para su estudio con anterioridad al siglo XVIII no son sino un reflejo de la debilidad de la red viaria, sin que todo el peso del modesto desarrollo de los flujos comerciales descansa en las condiciones deplorables de estas rutas, como ya ha sido matizado recientemente, habiéndose añadido otros factores coyunturales y de carácter socioeconómico¹⁶.

La cuestión de los serios obstáculos que la insuficiencia y mal estado de las infraestructuras camineras suponían para los intercambios comerciales en la Galicia del Antiguo Régimen -hondamente denunciado por los escritores ilustrados de la segunda mitad del siglo XVIII y comienzos del XIX (Sarmiento, Cornide, P. A. Sánchez, Lucas Labrada, Suárez Freire, etc.)¹⁷, está comenzando a recibir la atención de los estudiosos, definiendo una corriente de investigación¹⁸, en la que se incluyen desde los sistemas de transporte de tales intercambios¹⁹ a los intentos de las instituciones políticas de dotar a Galicia de la red viaria necesaria para rom-

15 Art. 1.4. *Lei 3/1996, do 10 de maio, de Protección dos Camiños de Santiago*. Una vez deslindados, les será aplicada la protección prevista en la *Lei do Patrimonio Cultural de Galicia* para los bienes catalogados.

16 FRAX, E. y MADRAZO, S. (2001): 31-56; SOBRADO CORREA, H. (2008): 303-324.

17 DOPICO, F. (1978): 188-193; GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. (1989): 227-236.

18 BARREIRO GIL, M.J. y DOPICO, F. (1978): 171-187; GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. (1986, 1987, 1999); NÁRDIZ ORTIZ, C. (1992), (1997): 41: 66-75; BARREIRO GIL, M. J. (2001): 1-21; SOBRADO CORREA, H. (2008): 303-324.

19 GELABERT, J.E. (1978): n.º 63: 109-251; FERNÁNDEZ CORTIZO, C.: 2008: 325-352.

per su aislamiento²⁰. Pero existen menos referencias sobre otros aspectos, como la determinación de las rutas, su soporte material, firmes, vestigios físicos, trazados, estado, obras de fábrica, etc., de gran relevancia tanto para comprender en su justa medida algunas de las claves de estas limitaciones del comercio, a escala regional o interregional, como para valorar los aspectos tangibles de estas vías.

Los largos desplazamientos regioes representan una buena fuente de información para conocer la red viaria en las diferentes épocas. Pero como se comprueba desde el itinerario de los Reyes Católicos, los monarcas que se acercaron a estas tierras, obligados por la necesidad de embarque o desembarco en los puertos gallegos, eludían siempre los caminos interiores por las dificultades de su tránsito y falta de abastos para el mantenimiento de las regias comitivas, verdaderas cortes itinerantes.

La precaria realidad de las rutas es también perceptible en toda una serie de pequeños opúsculos literarios, como crónicas y relaciones de viajes, siempre valiosas y llenas de interesantes observaciones, más o menos abundantes conforme a la importancia de las propias vías. Pero estos testimonios camineros, no desdeñables para otros significados y que forman parte así mismo del patrimonio inmaterial sobre la memoria de los caminos, ofrecen siempre una visión subjetiva desde la percepción personal del viajero que transita. Así, en esta literatura se aúnan intenciones descriptivas, recuerdos vividos o imaginarios, experiencias e impresiones, centradas generalmente en la incomodidad del viaje, en la dureza de la climatología, en la naturaleza de las gentes que encuentran a su paso, en la prodigalidad de la tierra y sus productos, o en la carencia de posadas donde hospedarse que los viajeros, normalmente dignidades eclesiásticas en peregrinación a Santiago, fueron subsanando con las bien provistas mesas de los curas de las parroquias por las que pasaban.

La práctica ausencia de muchos de estos caminos térreos en los conocidos repertorios de caminos o guías para el viajero que mostraban por donde se había de ir de un lugar a otro y sus distancias²¹, justifica también su poca trascendencia desde la mirada exterior, incorporándose a los mismos solo en la medida en que se fueron transformando y adaptando al tráfico rodado²².

20 ARTAZA MONTERO, M. M.^a DE (1986): 243-251.

21 Los repertorios de caminos de Juan de Villuga (1546) y de Alfonso de Meneses (1576), muestran la incomunicación de Galicia, señalando solo cuatro rutas: el camino de Santiago a Coruña, los de Santiago y Coruña a Fisterra, y el de Santiago a San Juan de Pie de Puerto, coincidente con el Camino de Santiago.

22 Cuando en 1758 J. M.^a Escribano publica su *Itinerario español o guía de caminos para ir desde Madrid a todas las ciudades y villas más importantes de España y para ir de unas ciudades a otras, y a algunas cortes de Europa*, no consta ningún camino de ruedas o carretero, terminando en

Más allá de estas fuentes, la base documental de archivo, generada por las instituciones que históricamente tuvieron competencia en materia de reparación y mantenimiento de caminos, resulta más precisa y objetiva, materializada en toda una serie de documentos, estudios y planes elaborados en esta época, criticando o demandando buenos caminos que sirvieran al crecimiento económico. Y entre esta masa documental —memorias, informes técnicos, reglamentos, expedientes, pleitos, etc.— las inspecciones o «reconocimientos» de caminos practicados a partir del siglo XVIII, con la intención de comprobar su estado o para trazar carreteras que sirvieran a los nuevos medios del transporte, tienen el interés de aportar una información rigurosa, tanto para conocer el penoso estado de la infraestructura viaria en esos momentos, como para la verificación de su trazado a escala territorial y de los elementos patrimoniales directamente asociados al mismo.

Es en este siglo, el XVIII, cuando se producen los primeros síntomas de cambio que anuncian la transición del Antiguo Régimen a un nuevo sistema, que se materializa también en la preocupación por las vías de comunicación, impulsando un conjunto de medidas encaminadas a su mejora. El nuevo modelo de Estado y de administración centralizada implantado por los Borbones trajo notables consecuencias para el futuro de estas vías y, en particular, para los caminos reales, como elementos fundamentales del nuevo plan territorial, rompiendo un estancamiento de siglos.

Pero, con anterioridad al Real Decreto de 1761²³ para hacer caminos rectos y sólidos en España, en que se fija el sistema radial de la red, y que en Galicia se materializa con la construcción del Camino Real de Madrid a Coruña (1763-1772)²⁴, apenas si las actuaciones se plasmaron en meras reformas circunstanciales, pues se trataba de trabajos apenas planificados sobre caminos y puentes que carecían de las mínimas condiciones exigibles para el tránsito, corriendo las mejoras a cargo de las Justicias de cada partido para que las efectuasen sus vecinos²⁵. Los municipios, por medio de los impopulares repartimientos, corrían con la obligación de mantenerlos en buen estado dentro de su término. De forma que los trabajos, muy escasos en relación con su necesidad, no iban más allá de los reparos indispensables, concurriendo los vecinos a tales labores, según se colige de los libros de consistorios.

Astorga la vía de salida hacia Castilla. A comienzos del XIX solo existían dos caminos aptos para el transporte: el de Madrid a Coruña y el de A Coruña, Santiago, Pontevedra y Tui.

23 Real Decreto de 10 de junio de 1761 *expedido para hacer Caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el Comercio de unas Provincias a otras, dando principio por los de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia.*

24 GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. (1987), (1999).

25 FERNÁNDEZ-VILLAMIL, E. (1962).

Desde los momentos iniciales del siglo comienzan a arbitrarse medidas y a redactarse órdenes con instrucciones que, de forma paulatina, van incorporando la práctica de las inspecciones y reconocimientos de caminos. A este respecto, la *Instrucción de Intendentes*, de 1718, encargaba ya a los ingenieros militares un estudio detallado de cada parte del territorio, así como información en particular sobre los «caminos buenos, o malos», y los reparos que necesitaban «para hacerlos más carreteriles, ensanchándolos, o empedrándolos»²⁶, aunque, desafortunadamente, nada se hizo de este planteamiento inicial.

Pese a que a comienzos de esta década llegaba también a los concejos gallegos orden del Intendente para la composición de los caminos y reedificación de sus mesones, las únicas reparaciones fueron las que formaban las entradas y salidas de las poblaciones, por las dificultades que su ruina ocasionaba para el paso de las tropas, de los correos y para el abasto y mantenimiento de sus naturales.

No obstante, se comienzan a formar comisiones de capitulares para que, acompañados de las justicias correspondientes de los distritos jurisdiccionales de los puntos de tránsito y de maestros de obras o peritos, saliesen a una legua de las ciudades para inspeccionar y hacer el reconocimiento de los caminos reales que entraban en ellas, dando fe de su estado²⁷.

Ya en 1746, antes de la construcción de los primeros caminos que, de acuerdo con los criterios actuales, pueden llamarse carreteriles o después carreteras, la Junta General del Reino de Galicia, después de tratar «sobre lo ympracticable de los caminos reales de este Reino y las desgrazias que se ocasionan de las malas entradas y salidas de los ríos», pide al rey que los ayuntamientos tengan a su cargo el cuidado de los mismos, dando las órdenes necesarias para repararlos y ensancharlos²⁸.

A tal efecto, el Intendente, José de Avilés, dictaba una *Instrucción general para la composición de caminos del Rno. De Galicia y el Modo, método y forma en que han de componerse y establecerse los caminos*, que respaldado por el Marqués de Ensenada, iniciaba el programa de infraestructuras, aunque quedara inacabado y se echara en falta experiencia y personal especializado para su aplicación.

Y aunque todos los testimonios de la época coinciden en señalar que el mal estado de los caminos era una constante en todo el territorio gallego, en su intención la Instrucción preveía como prioritaria la reparación de los caminos reales que

26 Vid. USTARIZ, G. DE (1968): 118-119, *Teoría y práctica de comercio y de marina*, Reed. Facsímil de la e^a edición de 1742, por Ed. Aguilar, Madrid, 1968, pp. 118-119..

27 El resultado de estas inspecciones no puede ser más expresivo, siendo una de las causas de la ruina de los caminos las reparaciones hechas por las justicias de cada distrito, consistentes en su cubrición con tierra y piedra menuda, siendo necesario el hacer calzadas fuertes, iguales y permanentes.

28 *ACTAS da Xunta do Reino de Galicia*, vol. XIX: 1745-1746, edic. de Romaní Martínez, M. (2008), doc. 47-A.: 74; 212-D: 422.

comunicaban Santiago con el resto de las ciudades gallegas y los que lo hacían con Castilla, por ser las vías por donde pasaban los tráficos de la Galicia meridional y el enlace con el resto de los reinos de la corona.

De forma que fueron reconocidos los de Santiago a Coruña, Tui y Ourense, y, en la zona meridional, el que venía de Ponferrada a orillas del río Sil, y el que lo hacía por Puebla de Sanabria. Éste, en su doble dirección: por la vereda que desde A Gudiña salía a la villa de Verín en dirección a Ourense y Santiago, atravesando por las poblaciones con mayores expectativas de crecimiento, y el que iba por la Serra Seca, preferido por arrieros, acemileros y por las gavillas de temporeros que pasaban a Castilla²⁹.

El nombramiento de arquitectos encargados de su reconocimiento, que también se ocuparían de dirigir las obras por las instrucciones que se daban, recayó en modestos maestros de cantería locales —Lorenzo Gosende, Francisco Vidal y Francisco Chamadoira— cuya misión era proceder a la inspección de los sitios que precisaban ser arreglados, indicando si debían ser de calzada o cascote o si había necesidad de algún puente. Como era tradicional, estas labores correrían a cargo de las Justicias de los partidos próximos, aportando los carros de piedra y peones necesarios. Reconocimientos que se completaron con los que en agosto de 1747 hizo el maestro arquitecto José Vidal, nombrado por el Intendente para su nueva inspección, dada la incompatibilidad de los maestros a quienes se había confiado la dirección facultativa de los trabajos a realizar.

La meticulosa descripción, itinerante, de estos facultativos en la confección de sus memoriales, y su percepción de los viejos recorridos, desplazándose a caballo y experimentando personalmente las incomodidades de su tránsito, va traduciendo, con un lenguaje gráfico, la materialidad de las rutas en su discurso lineal, fijando la imagen de su realidad física antes de los primeros levantamientos cartográficos. Y la observación metódica, la concienzuda recogida de notas, nos va guiando en el laberinto territorial de la red caminera, proporcionando un caudal de datos inequívocos que explican el porqué de la precariedad de los caminos, paso a paso, pues los que los reconocieron, si bien no contaban con una especial formación geográfica, tenían una evidente mentalidad práctica para la elaboración de sus informes.

Las recomendaciones para su mejora era aprovechar cuanto se pudiera la base de los viejos caminos existentes, lo que permite no solo un conocimiento de la propia traza en ese momento histórico, sino también de los elementos que la materializan, siendo un apoyo inestimable para su comprobación y registro mediante el trabajo de campo.

29 BARRIOCANAL LÓPEZ, Y. (2011).

Así, de la lectura de estos informes vamos comprobando las características y calidad del terreno, paso a paso, que permiten su comparación con el momento presente y comprobar su grado de transformación: los tramos firmes y seguros para el paso de carros, o los trechos flojos y pedregosos, necesitados de refuerzos en su pavimento con tierra arcillosa, cascotes o losas de piedra.

Las rectificaciones del trazado se contemplaban solo para vencer los inconvenientes de tipo orográfico, sobre todo para evitar las fuertes pendientes y cuestas, a menudo de tan mala naturaleza y con tantas piedras movedizas, que dificultaban el paso de caballos y carros que transitaban por ellas no sin gran trabajo. En consecuencia, se mandaba suavizarlas con ángulos y placetas, y hacer paredes de resguardo para salvar los peligrosos y profundos despeñaderos.

Abundan las menciones a lo que, sin duda, era uno de los mayores problemas: los destrozos causados por las abundantes corrientes de agua y clima lluvioso. De forma que la mayor parte de las actuaciones que se contemplaban estaban dirigidas a quitar lodazales y manantiales de los sitios cenagosos, hacer desagüaderos para que las aguas no se detuvieran y estropearan los caminos y abrir canales colaterales o zanjas en sus márgenes que las recibieran a trechos en los sitios que se necesitase.

No falta tampoco la anotación de los daños causados por las presas de los ríos y «levadas» con las que los vecinos las conducían a los prados próximos de su propiedad, cuyas aguas salían a los caminos, impidiendo el paso, pese a las denuncias y apremios de la Justicia. O los daños ocasionados por la costumbre de cegar y entupir la corriente de los ríos bajo los puentes con «lagadeiros» donde los vecinos curaban los linos, cubriéndolos con terrones y piedras, de forma que el curso de las aguas salía de la madre de los ríos haciendo los pasos intransitables.

Eran precisas numerosas obras para mejoramiento de los caminos y sus puentes, anotándose, en consecuencia, las operaciones a hacer por los maestros que corriesen con las mismas, pues los señores jurisdiccionales de quienes dependían no se mostraban interesados en su conservación. Y así las disposiciones incidían en la advertencia a los vecinos de no estrechar los caminos ni ocuparlos dentro de los cercos de sus prados, dándoles el ancho correspondiente para que pudieran cruzarse dos vehículos; desmontar peñas y ribazos para franquear el paso; desmochar ramas de los castaños que por estar tan bajas causaban embarazo a los que pasaban; prohibiciones a los vecinos de la costumbre de practicar hoyos en las calles para hacer estiércol, que además de causar gran hediondez, según se dice «en llenándose de agua, llegaba a las cinchas de las caballerías»; quitar los postes que mantenían los parrales sobre las calles sin la altura suficiente; demoler partes de las casas que causaban tropiezo a los que transitaban en caballería o carro, como los esquinales, los balcones bajos o con demasiado vuelo y escaleras de piedra que entraban en el camino «para tener las cuadras más desocupadas» y que los estrechaban de tal for-

ma que no podía pasar más de un carro del país, etc. Acciones, que una vez llevadas a cabo, tanto han contribuido a variar la conformación morfológica de los núcleos de población a su paso.

El hecho de que en tales inspecciones itinerantes se vaya haciendo relación de los diferentes parajes por los que atraviesan los caminos, indicando las tierras labradías y propiedades que les acompañan en sus márgenes, significa también un valioso aporte para la valorización de los paisajes adyacentes que definen el marco y el entorno natural de las propias infraestructuras.

Para cumplir su cometido, los maestros de obras iban acompañados de los jueces de los cotos por los que atravesaban los caminos y de dos personas de cada jurisdicción que les iban señalando los nombres de los sitios que se habían de componer, lo que tiene un extraordinario valor para el conocimiento de la antigua micro-toponimia de estas viejas sendas, en sí misma bien patrimonial. Así como para la identificación de los hitos de referencia en los que la organización territorial se expresa, único vestigio muchas veces de realidades ya desaparecidas: las cruces de piedra, las de palo, los rollos y horcas de justicia que señalaban los marcos jurisdiccionales y los límites administrativos (Fig. 6); las espesuras boscosas desde cuyo abrigo los salteadores perpetraban robos a los transeúntes, generadoras de tantas leyendas; los «penedos» de formas caprichosas, asociados a ocultos tesoros, además de servir de referencia orientadora a los viajeros; las capillas levantadas en las entradas de los puentes y de las poblaciones, cuyo crecimiento urbanístico ha hecho desaparecer; los pilones en que bebía el ganado; las fuentes que servían de refrigerio a los pasajeros (Fig. 7), y un largo etcétera de elementos que, aunque mayoritariamente perdidos, sirven también para la restitución y evaluación del interés patrimonial de sus trazados, y cuya exhaustiva catalogación se hace necesaria.

En este espacio circundante, al que la existencia de los caminos presta su coherencia, se reflejan también las relaciones económicas que las mismas infraestructuras favorecen, como la práctica de la arriería por parte de campesinos temporeros dedicados al comercio ambulante. O las actividades productivas que se desenvuelven en sus márgenes y en las entradas de los núcleos, que van caracterizando la especialización comarcal y contribuyen a su activo patrimonial, pues nos aproximan a las formas de vida de las poblaciones a su paso, como la industria textil o los negocios de curtir cueros (Fig. 8), tan abundantes, que fueron trasladándose a lugares más apartados, pues su olor, era «mui enfadoso a los pasajeros, y las caballerías con él, reúsan pasar adelante... exponiéndolas a que se despeñen».

Junto a los trazados, en sus márgenes, se inserta así mismo un importante patrimonio construido cuya presencia se justifica por la propia existencia de la infraestructura, como las casas que servían de taberna, de las que luego haría relación el Catastro de la Ensenada. O las ventas para descanso de los pasajeros, dispuestas

en los despoblados y en los difíciles pasos de montaña, cada cuatro leguas, como las de la Serra Seca (Fig. 9), aunque «sin ninguna abitación», pues no eran sino pobres mesones de arrieros, de forma que las casas de los propios vecinos y sus cuadras servían para los huéspedes y sus ganados, lo que nos devela la propia debilidad de la infraestructura caminera.

Sin olvidar otros elementos funcionales tan ligados a los caminos, como los viejos puentes de piedra con sus estructuras arqueadas, dispuestos sobre los cauces de los ríos, donde se situaban los marcos divisorios jurisdiccionales y solía pagarse portazgo de caballerías cargadas y vacías, que además de conferir sentido a las vías las fueron dotando de pasos estables y permanentes.

Los datos reseñados permiten comprobar el número de puentes y sus nombres. Puentes que, pese a su solidez, apenas si mantenían las mínimas condiciones exigibles, sometidos al continuo embate de las aguas y al riesgo de las crecidas, sin que los llevadores de los derechos de paso que gravaban la circulación de mercancías cumplieran con el deber de su conservación. Así como apreciar las características constructivas de sus fábricas originales (Fig. 10), muchas de ellas medievales y alguna de origen romano, cuyo valor histórico y patrimonial va más allá de las simples exigencias prácticas³⁰.

Por la estrechez de sus calzadas y para su seguridad, los inspectores señalaban la necesidad de colocar resguardos o pretilos de cantería y enlosados de piedra, formando calzadas en sus entradas y salidas, actuaciones accesorias que tanto han contribuido a variar la imagen de las fábricas originales. O fabricar nuevos puentes, con arcos rebajados y rasantes horizontales, más anchos, para que por ellos pudiera pasar todo género de carruajes y con suficiente elevación para que las aguas tuvieran buena corriente, añadiendo nuevas tipologías a la arquitectura de los caminos.

Los puentes de fábrica eran relativamente pocos, resultando más abundantes los simples pasos adintelados de piedra seca, cubiertos de losas de piedra o pizarra, sin resguardo alguno, de forma que a duras penas se podía pasar, sino a pie, cuando los ríos iban muy crecidos. Soluciones fáciles, rápidas y económicas de ejecutar que permitían salvar los regatos y pequeños cursos de agua, y que por su sencillez morfológica, no suelen aparecer recogidos en los catálogos de los planeamientos urbanísticos.

Elementos todos ellos, con independencia de su rango arquitectónico, constitutivos del patrimonio de las antiguas rutas, que deben ser valorados no solo individualmente, como monumentos singulares, sino en la lógica de las infraes-

30 NÁRDIZ ORTIZ, C. (1991): 35-62; ALVARADO BLANCO, S.; DURÁN FUENTES, M.; NÁRDIZ ORTIZ, C. (1999); DURÁN FUENTES, M. (2004).

estructuras a las que sirven, como parte de un conjunto. Pues se trata de trascender su mero inventario para cohesionarlos con las propias vías, en su contexto, de manera que su valoración patrimonial implique «la consideración conjunta de ambas realidades»³¹.

En definitiva, estos documentos seleccionados prestan un nuevo horizonte de reflexión sobre la precariedad de los antiguos caminos, sobre el reconocimiento material de la red y la inequívoca identificación de su trazado en un momento dado, y sobre su incontestable dimensión patrimonial, permitiendo reconsiderarla no en sus fragmentos, sino desde la visión que les expropia, a escala territorial. Pues, en su conjunto, todos estos elementos identificados, con independencia de su conservación o no, o de su diferente categoría individual, forman parte de lo que se ha venido en llamar el «mosaico diacrónico del territorio», construido a través del tiempo³².

Estos y otros manuscritos posteriores, junto a los proyectos ingenieriles que llevarían adelante las transformaciones de los caminos para su adaptación al tráfico rodado a partir de la segunda mitad del siglo XVIII, forman un bloque de estratos, una urdimbre, para conocer la realidad dinámica de los caminos y la articulación de los elementos patrimoniales que van definiendo su carácter, como un potencial para impulsar la toma de conciencia de su identidad y poder seguir avanzando en su activación patrimonial.

4. Conclusiones

El valor patrimonial de los caminos históricos, todavía poco valorado, y su insuficiente regulación por parte de la normativa vigente, han sido las razones que han motivado el planteamiento de este trabajo.

La *Lei 3/1996, do 10 de maio, de protección dos camiños de Santiago*, reconoce como tales a todas las rutas históricas reconocidas documentalmente (art. 1º), quedando dentro del marco de la ley la ruta principal, el Camino Francés, bien de interés cultural, y las siete rutas que se enmarcan dentro de la denominación general de «Camino de Santiago», para las que, una vez hecha su delimitación, les será aplicada la protección prevista en la *Lei do Patrimonio Cultural de Galicia* para los bienes catalogados. Quedan fuera de esta regulación otras vías de comunicación, para las que sólo se ofrece la posibilidad de su protección por vía del art. 32.1 de la *Lei do Patrimonio Cultural de Galicia*: «A Consellería de Cultura deberá ser informada dos

31 RODRÍGUEZ LÁZARO, F.J., CORONADO TORDÉSILLAS, J.M.^a y RUIZ FERNÁNDEZ, R. (2010).

32 VERDUGO SANTOS, J. (2005): 94-105.

plans, programas e proxectos, tanto públicos coma privados, que pola súa incidencia sobre o territorio poidan implicar risco de destrucción ou deterioración do Patrimonio Cultural de Galicia», lo que concede una ampla discrecionalidad frente a la posible arbitrariedad de su aplicación a la hora de frenar cualquier desarrollo urbanístico que atente contra sus valores culturales.

La documentación de la materialidad física de las vías y su significación cultural, en cada época histórica, se manifiesta como un momento fundamental e imprescindible del engranaje, para ajustar la compleja realidad de los caminos al reconocimiento de su interés. Su identificación desde coordenadas históricas es el mecanismo primero para la apertura de un proceso de estudio, de carácter abierto y multidisciplinar, que ayude a valorar su singularidad desde una óptica integral.

Frente al abandono de estas rutas, su lectura, atendiendo tanto a su escala individual como territorial —con la delimitación de su trazado, localización de los tramos que aún conserven características originales de distintas épocas, estudio y catalogación de elementos y vestigios materiales— ayudaría a salvar el escollo de la falta de su reconocimiento dentro de las organizaciones administrativas afectadas por su tránsito. Esta apreciación histórica permitiría disponer también de un marco de referencia que justifique la aplicación de un régimen de protección que podría concretarse a través de los catálogos de los planes generales de ordenación municipal para, en caso de urgencia, adoptar las medidas cautelares necesarias para salvaguardar sus amenazados valores, conjugando además su preservación con los intereses de la industria del turismo y la economía cultural que lo acompaña.

BIBLIOGRAFÍA

- ACTAS da Xunta do Reino de Galicia. Vol. XIX: 1745-1746 (2008). Edic. de ROMANÍ MARTINEZ, M., Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- AGUILAR CIVERA, I. (2007a): «La obra pública y el territorio: su conservación y valoración patrimonial», en *Actas del V Congreso Internacional "Restaurando la memoria": patrimonio y territorio*, Valladolid: vol. I, 231-244.
- AGUILAR CIVERA, I. (2007b): «Patrimonio Cultural de la Obra Pública. Acciones del pasado, propuestas de futuro», en *Jornadas «El Patrimonio industrial y las obras públicas»*, Zaragoza: 50-71.
- AGUILAR CIVERA, I. (2010): «El transporte en el paisaje industrial. Trazados y redes en el territorio», en *Patrimonio Industrial y Paisaje, V Congreso Conservación del Patrimonio Industrial y de la Obra Pública en España*, Ferrol, TICCIH España: 319-332.
- ALVARADO BLANCO, S.; DURÁN FUENTES, M.; NÁRDIZ ORTIZ, C. (1999): *Pontes históricas de Galicia*, A Coruña, Xunta de Galicia.
- AMOEDO SOUTO, C. (2012): «La desprotección judicial del Camino de Santiago», *Civitas. Revista española de derecho administrativo*, n° 155: 183-218.
- AMOEDO SOUTO, C., y NIETO FREIRE, T. (2013): *Camiños de Santiago. 50 años de desprotección patrimonial dun itinerario cultural*, Pontevedra, Nigratrea.
- ARTAZA MONTERO, M. M.^a DE (1986): «La Junta del Reino y las carreteras de Galicia (1775-1834) », *Revista «José Cornide» de Estudios Coruñeses*, 23: 243-251.
- BARREIRO GIL, M.J. (2001): «El atraso económico y el sistema de transporte terrestre en la Galicia del siglo XIX», *Revista Galega de Economía*, v. 10, n° 1: 1-21.
- BARREIRO GIL, M.J. y DOPICO, F. (1978): «Os camiños da provincia de Santiago. Introducción ó estudio do transporte na Galicia do Antigo Réxime», *Museo de Pontevedra*, 32: 171-187.
- BARRIOCANAL LÓPEZ, Y. (2007): *Xornadas galegas de Xoana I de Castela e Filipe o Feroso. Segunda viaxe a España. Quinto centenario 1506-2006*, Guías do Patrimonio Cultural, 11.
- BARRIOCANAL LÓPEZ, Y. (2011): *O Camiño Real de Castela a Santiago por Ourense, base do camiño de peregrinación Via da Prata*.
- DOPICO, F. (1978): *A Ilustración e a sociedade galega. A visión de Galicia dos economistas ilustrados*, Vigo, Galaxia.
- DURÁN FUENTES, M.(2004): *La construcción de puentes romanos en Hispania*, Santiago de Compostela, Xunta de Galicia.
- FERNÁNDEZ CORTIZO, C. (2008): «Arrieros y traficantes en la Galicia rural de la época moderna», *Obradoiro de Historia Moderna*, 17: 325-352.
- FERNÁNDEZ MESA, T. M. (1750): *Tratado legal y político de caminos públicos y pesados*, Valencia.

- FERNÁNDEZ-VILLAMIL, E. (1962): *Juntas del Reino de Galicia*, Madrid, Instituto de Estudios Políticos.
- FERREIRA PRIEGUE, E. (1988): *Los caminos medievales de Galicia*, Ourense, Boletín Auriense [Anexo nº 9].
- FRAX, E. y MADRAZO, S. (2001): «El transporte por carretera, siglos XVIII-XX», *Transportes, Servicios y Telecomunicaciones. Revista de Historia*, 1: 31-56.
- GARCÍA FERNÁNDEZ, J. (2008): *Estudios sobre el derecho del patrimonio histórico*, Madrid, Colegio de Registradores de la Propiedad y Mercantiles de España.
- GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. (1987): *El Camino de acceso a Galicia en el siglo XVIII*, A Coruña, Diputación Provincial.
- GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. (1989): «Os ilustrados e os camiños de Galicia», *Grial*, 102: 227-236.
- GARCÍA-FUENTES DE LA FUENTE, M. (1999): *Galicia incomunicada por red viaria en el siglo XVIII*, A Coruña, Universidad da Coruña.
- GELABERT, J. E. (1978): «Aspectos del sistema de transportes entre Galicia y Castilla en los siglos XVII y XVIII», *Archivos Leoneses*, 63: 109-251.
- MARTÍN REBOLLO, L. (1998): «Régimen jurídico de los caminos», en CASSAGNE, J. C. (dir.): *Derecho Administrativo*, Buenos Aires: 1123-1165.
- MARTÍN-RETORTILLO, L. (1979): «Tipología y clasificación de los caminos en el Derecho español», *Revista de la Universidad de Buenos Aires. Publicación dispuesta en homenaje al prf. Rafael Bielsa*: II, 93-132.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, J.R. y SORIA, A. (1994): «El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica», en *Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales*, II, 99: 63-93.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R. y SORIA, A. (2000): *La construcción del territorio. Mapa histórico del noroeste de la Península Ibérica*, Barcelona, Lunwerg editores.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1991): «Los puentes romanos de Galicia», *Revista de Obras Públicas*: 35-62.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1992): *El territorio y los caminos en Galicia. Planos históricos de la red viaria*, Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos.
- NÁRDIZ ORTIZ, C. (1997): «Los caminos españoles anteriores a 1900», *Obras Públicas*, 41: 66-75.
- RODRÍGUEZ COLMENERO, A. (2004): «O patrimonio viario da Gallaecia histórica e a moderna transformación da paisaxe», en *Patrimonio Etnográfico Galego. I Congreso de Patrimonio Etnográfico Galego. In memoriam Xaquín Lourenzo Fernández «Xocas»*, Ourense: 27-32.
- RODRÍGUEZ LÁZARO, F.J., CORONADO TORDSILLAS, J.M.^a y RUIZ FERNÁNDEZ, R. (2010): «En la carretera. El Patrimonio de la ingeniería civil y las infraestructuras lineales históricas», en *Paisaje y Patrimonio*, Madrid: 129-160.

- SÁNCHEZ LÁZARO, T. (1997): «Las carreteras españolas del siglo XX», *Obras Públicas*, 41: 76-81.
- SOBRADO CORREA, H. (2008): «Obstáculos estructurales al desarrollo de los intercambios comerciales en la Galicia de la Edad Moderna», *Obradorio de Historia Moderna*, 17: 303-324.
- SORIA Y PUIG, A. (1997): «Una revisión territorial del patrimonio de las obras públicas. La red peninsular de parques lineales históricos», *Obras Públicas*, 40: 28-37.
- USTARIZ, G. DE (1968): *Teoría y práctica de comercio y de marina*, Aguilar, Madrid.
- VERDUGO SANTOS, J. (2005): «El territorio como fundamento de una nueva retórica de los bienes culturales», *P. H. Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 53: 94-105.