

Región

ELDIARIO
MONTANÉS

LA RETINA ANALÓGICA

El histórico primer acceso a la Meseta

17.07.2010 - MAXI DE LA PEÑA

Ya se cumplen 259 años de la construcción en Cantabria de una vital obra de ingeniería innovadora en su tiempo y que marcó pautas en el arte de construir caminos por trazados difíciles, cuando aún faltaban 50 años para que se creara el Cuerpo de Ingenieros de Caminos. Entre 1749 y 1753, el Camino Real de Reinosa fue tomando forma y configuró la salvaguarda del futuro florecimiento de la ciudad de Santander y de su puerto. Los historiadores María Luisa Ruiz Bedia y Rafael Ferrer Torío sostienen que la apertura de esta vía de comunicación se inscribió en la política interna de una época de reformas impulsada por los monarcas borbones. Gracias al proceso de centralización administrativa se suprimieron aduanas interiores y se mejoraron o crearon caminos, lo que trajo como consecuencia una mejora de los intercambios hacia el interior del país. A ello se le añadió una política de saneamiento de la hacienda pública, que se vio beneficiada con la apertura de este camino a Santander, en perjuicio de los puertos vascos, que gozaban de exenciones fiscales. El camino de Reinosa permitió a la ciudad competir con Bilbao por el comercio de las lanas castellanas.

El único tramo que queda conservado, el de Las Hoces, en los términos municipales de Bárcena de Pie de Concha y Pesquera, es un Bien de Interés Cultural, con categoría de monumento, por Decreto 126/2005, de 14 de octubre. Según la descripción recogida en esta declaración, formaba parte de un plan más amplio elaborado en el siglo XVIII por el Marqués de la Ensenada, ilustrado a las órdenes de Fernando VI, consistente en la construcción de una red de carreteras y canales navegables, con el fin de impulsar las comunicaciones, sustituyendo la antigua calzada romana, y así posibilitar la formación de un mercado nacional de productos agrícolas.

Esta se convirtió en la principal vía de tránsito entre la Meseta y el Cantábrico, hasta la llegada del ferrocarril en 1866. Las obras del Camino Real se iniciaron en Bárcena de Pie de Concha. El trazado del nuevo camino discurría por terrenos de difícil orografía y cruzaba ríos caudalosos, lo que obligó a una construcción compleja. Tenía el camino una sección de 6,5 metros de anchura, que llegaba a 8 y a veces a 10 en algunas curvas. El camino quedó abierto en 1753. Actualmente, se conserva en su original disposición el tramo Bárcena de Pie de Concha-El Ventorrillo de Pesquera.

Además del tramo conservado del camino, se ha delimitado un entorno de protección, situado en el recorrido del Camino Real de Las Hoces. La línea que delimita el entorno de protección se desarrolla a lo largo del Camino, en una franja que se despliega a ambos lados. Parte la delimitación del entorno de su extremo sur, en El Ventorrillo de Pesquera, donde el camino coincide con la carretera nacional N-611, en la ribera del río Besaya. Desde este punto en la margen derecha, la línea se dirige hacia el Norte siguiendo el cauce del río, para descender los 5 kilómetros que le separan de Bárcena de Pie de Concha. Al llegar al inicio del camino en esta localidad, la delimitación se dirige hacia el Este 100 metros en proyección horizontal, distancia que se mantendrá equidistante en todo el recorrido que sigue hacia el sur, de forma paralela al Camino, hasta llegar nuevamente a la altura de El Ventorrillo, donde gira hacia el Oeste para encontrar el punto de partida y cerrar así el entorno de protección delimitado.

La delimitación del entorno se realiza considerando las características del Camino Real de Las Hoces, al ser el único tramo de la totalidad del recorrido del Camino Real Reinosa-Santander de las Lanas y las Harinas, que se mantiene relativamente en su estado original. Se ha tenido en cuenta la relación del Camino con el paisaje circundante, la proximidad del río Besaya y la garganta de Las Hoces con su pronunciada topografía. Por la extensión del objeto a proteger, con una longitud aproximada de 5 kilómetros, se ha considerado necesario aplicar un criterio diferente a cada lado del camino. En el lado oeste, monte abajo, se ha optado por el límite natural del cauce del río Besaya, en el fondo del valle.

En el lado este, monte arriba, sin una referencia tan clara al situarse las cumbres a una gran distancia, se ha optado por mantener una distancia similar, que se concreta en una virtual simetría respecto al propio Camino, acotando una distancia determinada en todo el recorrido. Con esta delimitación se pretende conservar y proteger el Camino, el cual se inserta en un medio natural y paisajístico de gran fuerza y valor, así como su correcta contemplación e interpretación, integrando elementos específicos asociados muy



directamente a él, como los abrevaderos de las caballerías y las zonas de parada, descanso y cobijo.

Esta obra viaria daría paso a la antigua carretera nacional N-611 en el siglo XX, y a la autovía en la primera década del siglo XXI, en este último caso con demasiado retraso. Ahora habrá que esperar si en las comunicaciones ferroviarias, el AVE llega algún día a Cantabria procedente de la Meseta, en concreto, desde Palencia. El tiempo lo dirá.