



III Congreso Virtual sobre Historia de la Caminería Del 15 al 30 de Septiembre de 2015



Los nombres de las carreteras de Extremadura

Emilio M. Arévalo Hernández

Los nombres de la carreteras de Extremadura

Emilio M. Arévalo Hernández

Ingeniero de caminos, canales y puertos

Editor del blog “Las carreteras de Extremadura”

Los caminos han sido parte fundamental en la civilización. Permitían el desplazamiento de personas y bienes de manera práctica y económica. Si bien es cierto que al principio dichos desplazamientos solo los realizaban una pequeña parte de la sociedad, el común de los mortales nacía, vivía y moría en el mismo lugar, no desplazándose más que unos pocos kilómetros a la redonda.

En el pasado, la civilización romana llevó a los caminos a una cima técnica que se tardó muchos siglos en igualar. La red de calzadas romanas, por su calidad y situación, vendría a adelantar gran parte de las redes actuales, debido al gran conocimiento del terreno por el que discurrían. Esta red de calzadas tenían asignados su nombres, los terrenos que comunicaban y determinadas sus distancias.

Desde la caída del imperio romano hasta el siglo XVIII, una época oscura se adueñó de los caminos en Europa y España. Las calzadas romanas, sin conservar, fueron disipándose en el tiempo y prácticamente desaparecieron. Se volvió a los caminos sin ningún tratamiento ni conservación, la mayor parte del tiempo intransitables. La denominaciones de las antiguas calzadas se perdieron y no había prácticamente ningún camino que articulara el territorio, simplemente dando acceso a lugares cercanos.

La denominación de los caminos se realizaba únicamente mencionando el origen, el destino o ambos, sin ningún orden ni concierto.

No es hasta el siglo XVIII cuando el estado de los caminos y carreteras, llamadas así pues eran las carretas las que transitaban por ellos, empiezan a ser una prioridad de las políticas de Estado. Se restablece el servicio de postas y

diligencias, se crean los cuerpos de peones camineros y capataces, se construyen las casillas y las casas de la administración, fondas y hospederías, etc. En fin, se establece todo un sistema asociado a los caminos y carreteras para su conservación y buen uso.

Fruto de ese interés se promulga la Instrucción de Caminos de 1785 en la que se hace corresponsables a los ciudadanos de la obligación de participar en la conservación de los Caminos Reales y públicos.

A principios del siglo XIX prácticamente los únicos caminos que estaban normalizados eran los que conectaban la capital con las ciudades de la periferia, principalmente costeras. Su denominación era sencilla, “de Madrid a...”.

En el ejemplar nº 1.565 de la Gaceta de Madrid, antecedente del actual Boletín Oficial del Estado, de fecha 18/4/1857, se da un paso más en la normalización de las carreteras, obligando a la colocación de hitos kilométricos en los mismos, con el fin de mejorar la explotación de los mismos.

Con este doble dato, denominación de la carretera y punto kilométrico, se consigue determinar el punto exacto del camino donde sea preciso conocer algo o realizar alguna acción determinada, ya sea relacionada con la conservación o con la explotación.

En esta misma publicación se determina también, dado el carácter radial de los caminos aludidos, el punto origen de los mismos, mediante *“una losa que se ha colocado en la Puerta del Sol de Madrid, en la prolongación del eje del Ministerio de la Gobernación y a 10 metros del plano que forma el zócalo de la parte central del edificio”*. También se indica el trazado de los diferentes caminos, desde su origen hasta la salida de Madrid. Así, para el camino “de Madrid a Badajoz”, precursor de la N-V, indica que su trazado discurre *“por las calles Mayor y de Esparteros, Plazuela de Santa Cruz, calles Imperial y de Latoneros, Puerta Cerrada y calle de Segovia a la puerta del mismo nombre”*.

Sin embargo, nada se dice de la denominación de los caminos y carreteras, ni se realiza ninguna clasificación de los mismos. No será hasta la Ley de Carreteras de 1877 en que se produce una clasificación de las carreteras de acuerdo a quien tenga la obligación de costearlas. Así aparecen las carreteras dependientes del Estado, las provinciales a cargo de las Diputaciones y las municipales de los ayuntamientos.

Las carreteras dependientes del Estado se dividen en las de primer, segundo y tercer orden, estableciendo las condiciones que deben cumplir cada carretera para poder ser asignadas a cada categoría.

Así, consideran como carreteras de primer orden:

- Las que desde Madrid se dirijan a las capitales de provincia y a los puntos más importantes del litoral y de las fronteras.
- Las que partiendo de algún ferrocarril o carretera de primer orden conduzcan a alguno de los puntos designados en el párrafo anterior.
- Las que enlacen dos o más ferrocarriles pasando por un pueblo cuyo vecindario no baje de 15.000 almas.
- Las que unan dos o más carreteras de primer orden pasando por alguna capital de provincia o centro de gran población o tráfico, siempre que su vecindario exceda de 20.000 almas.

Las carreteras de segundo orden:

- Las que pongan en comunicación dos capitales de provincia.
- Las que enlacen un ferrocarril con una carretera de primer orden.
- Las que partiendo de un ferrocarril o de una carretera de primer orden terminen en un pueblo que sea cabeza de partido judicial o que tenga vecindario mayor de 10.000 almas.
- Las que en las islas Baleares y Canarias pongan en comunicación a la capital con otros puntos marítimos o a dos o más centros de producción o exportación.

Y las carreteras de tercer orden:

- Las que, sin tener ninguno de los caracteres expresados en los artículos anteriores, interesen a uno o más pueblos, aun cuando no pertenezcan a una misma provincia.
- Las que verificando la tercera condición aplicable a las de segundo orden, siempre que así se juzgue conveniente como resultado de las informaciones que se hagan con arreglo a las prescripciones de la presente ley.

Esta Ley realiza una clasificación de las carreteras a cargo del Estado, no realizándolas para las provinciales y municipales quizás por su poca extensión.

De la lectura de la ley podemos extraer dos conclusiones interesantes para el objeto del artículo.

- Clasifica pero no establece una denominación normalizada de la carretera, que en la práctica, como veremos, se sigue realizando mencionando los inicios y finales de las carreteras.
- Se puede apreciar la importancia del ferrocarril sobre la carretera en esos días del siglo XIX, de tal manera, que aquel servirá de hito para clasificar las carreteras. Y esto es así pues el ferrocarril iba a ser el medio de comunicación que iba a posibilitar el transporte de viajeros y mercancías a gran escala. La construcción de las líneas ferroviarias a finales del XIX llegó a cubrir la práctica totalidad del territorio nacional en apenas medio siglo de obras. No sería desplazado como medio de transporte principal por la carretera hasta mediados del siglo XX.

En el antiguo catálogo de carreteras del Ministerio de Obras Públicas de 1917 podemos ver que en Extremadura estaban como carreteras de primer orden:

- Madrid a Portugal, por Talavera, Trujillo, Mérida y Badajoz.
- Trujillo a Cáceres.

Y como carreteras de segundo orden:

- Salamanca a Cáceres, por Béjar y Plasencia.
- Plasencia a Logrosán, por Trujillo.
- San Juan del Puerto a Cáceres, por Valverde del Camino, Fregenal, Zafra y Mérida.
- Puente del Guadancil (carretera de Salamanca a Cáceres) a Ciudad Rodrigo, por Coria y el puerto de Perales.
- Cuesta de Castilleja (carretera de Alcalá de Guadaíra a Huelva) a Badajoz, por Santa Olalla, Fuente de Cantos y Los Santos.

El resto de carreteras eran catalogadas como de tercer orden y que por su extensión no se detallan en el presente artículo.

Las anteriores carreteras, de primer y segundo orden, iban a ser las precursoras de parte de los trazados de las actuales carreteras nacionales N-V (A-5), N-630, N-432, N-435 y N-521.

De la denominación de las mismas podemos ver cuál era el patrón. Se citaba el origen y el final de la carretera, haciendo mención de las localidades intermedias. A veces el origen era, a su vez, otra carretera y esta se mencionaba en su totalidad. Esto podía llevar a denominaciones muy largas en las carreteras que no teniendo localidades en su inicio ni en su final, si no en otras carreteras, se denominaba con el nombre de estas. Así, se tenía la carretera “de la de Hornachos a la estación de Guareña a la de Venta de Culebrín a Castuera, por Puebla de la Reina y Retamal”, verdadero trabalenguas, que a pesar de ser muy descriptiva, era ciertamente poco práctica.

Parecía lógico que se abordara una nueva denominación de las carreteras y esto se llevó a cabo con el Plan General de Obras Públicas de 1940, una vez

acabada la Guerra Civil y se imponía, por tanto, la reconstrucción de las infraestructuras terrestres. El Plan contemplaba las actuaciones necesarias en las carreteras y las infraestructuras hidráulicas.

Debido al estado ruinoso de las infraestructuras, había que realizar las cosas partiendo prácticamente desde cero. Así se redacta la Instrucción de Carreteras de 1939, en la que se especifican las características técnicas de las carreteras a construir en un intento de normalización de las mismas. Y en esa normalización se incluyeron las denominaciones de las carreteras.

Antes, sin embargo, conviene destacar un objetivo que el Plan General no consiguió y era el abandono de la denominación de carretera ya que consideraba que en esas fechas cada vez eran más los usuarios que las transitaban con coches de tracción mecánica, siendo las carretas de tracción animal vehículos cada vez más raros de ver por ellas. Establecía que la denominación apropiada era la de camino, que se mantuvo en el título de los ingenieros que las tenían a su cargo, pero tal denominación no triunfó y a día de hoy son conocidas como carreteras, aunque dicho vehículo ya no transite por ellas.

En el Plan General se hace una nueva clasificación de las carreteras y añade un aspecto novedoso, asignar una clave a cada carretera. No solo una clave sino también el procedimiento para asignarla.

Así, divide las carreteras (caminos) dependientes del Estado en tres categorías.

- Carreteras Nacionales. Las designaba con la clave "CN-XXX". Los tres números de la clave se establecían según el procedimiento que a continuación detallaremos.
- Carreteras Comarcales. Las designaba con la clave "CC-XXX".
- Carreteras Locales. Que, de momento y hasta que se estableciera el procedimiento, se denominarían por su descripción, sin clave asignada.

Así en Extremadura teníamos, entre otras, la CN-630, que después se abrevió a la N-630, y análogamente la CC-530 que derivó a C-530. Para las carreteras provinciales dependientes del Estado, teníamos la CC-XXX y la BA-XXX, siendo XXX una terna de números.

El citado plan incluía una gran tabla con todas las carreteras nacionales y comarcales, con su denominación y trazado.

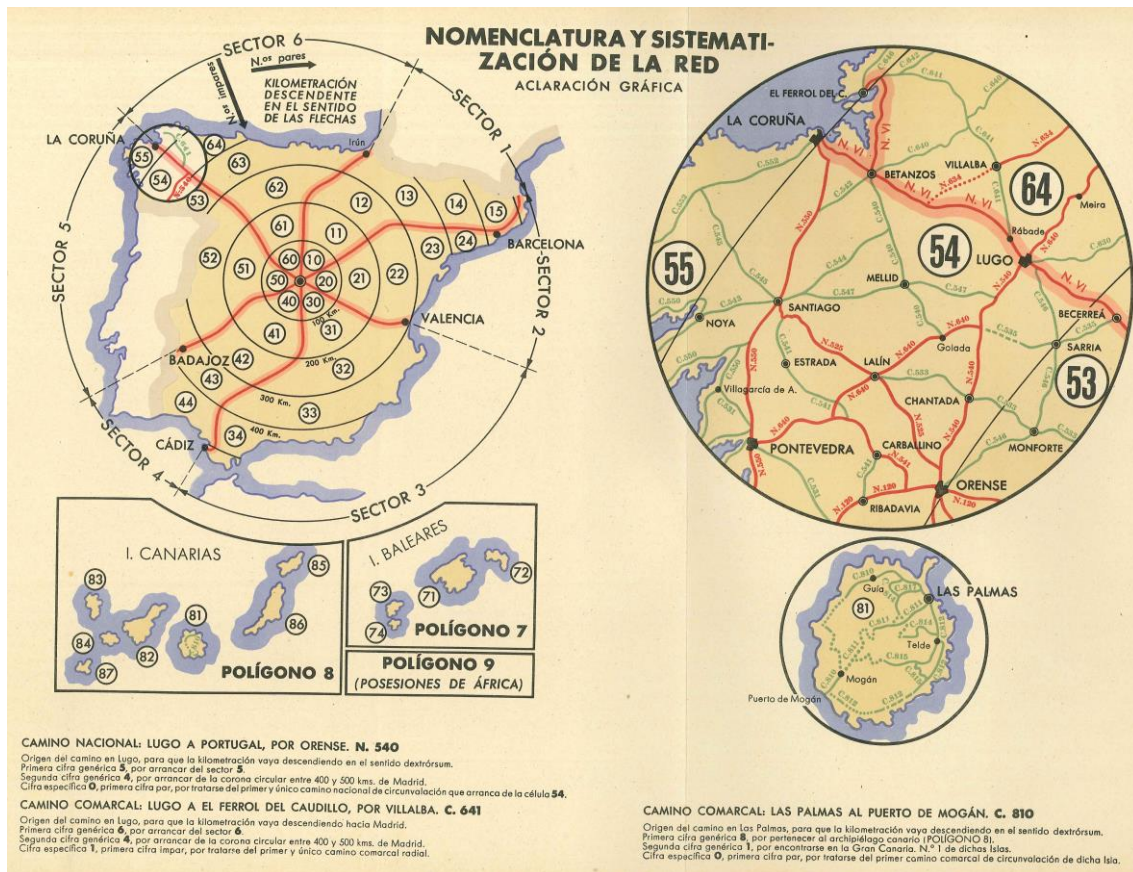
Las claves se asignaron según un procedimiento reglado. Básicamente consistía en numerar la carretera según la posición de la misma y su distancia a la capital de España. Así se conseguía que las carreteras próximas entre ellas tuvieran números parecidos.

Para ello se dividía España en diferentes sectores con las carreteras radiales como fronteras, el origen de la carretera en un sector determinado fijaba el primer número. Así la N-630, que tenía su origen en Gijón, al estar esta localidad en el sector definido por la N-VI y la N-I, lo cual asignaba el 6 como primera cifra de la clave.

La segunda cifra venía definida por la situación del origen de la carretera según unas coronas circulares cada 100 kilómetros medidos desde Madrid. Así, si Gijón estaba en la corona entre 300 y 400 kilómetros, la segunda cifra sería un 3.

Para la tercera cifra se utilizaba el criterio que fuera par o impar. Impar si tenía sentido radial hacia Madrid y par si no. Después se iba asignado el resto de números por orden. Así, la N-630, al no tener dirección a Madrid, le correspondía un número par y al ser el primero de la lista, se consideró el 0.

En la siguiente ilustración, original del Plan General de Obras Públicas, se explicaba de manera gráfica lo que antes se comentaba.



Así fue como se asignó a la N-630 su clave. Análogamente se realizó con el resto de carreteras nacionales. Para las carreteras comarcales, el procedimiento es similar.

El ingeniero de caminos, canales y puertos autor de dicha codificación fue D. Victoriano Muñoz Oms (1900-2000).

Posteriormente, en 1961, mediante la Orden 114, se concretó el procedimiento para nombrar las carreteras locales, que no fueron normalizadas en el Plan. En dicha Orden se indicaba que la nomenclatura no puede basarse en su representación gráfica, sino en el conocimiento de la zona a que sirven. Establecía cuáles serían los posibles orígenes y finales de las carreteras locales y que se deberían evitar las carreteras con el mismo origen y final. La clave (símbolo en la Orden) que se asigne a cada carretera local *“estará constituida por la sigla de la matrícula de los vehículos que corresponden a la provincia, seguida por un número de tres cifras, sin guion intermedio, pero con un espacio normal libre”*. También indicaba que *“a los efectos de facilitar la localización en*

el Mapa Oficial, cada provincia se subdivide en zonas limitadas por carreteras nacionales y en algún caso por comarcales. Cada zona define la primera letra del número de carretera; las otras dos no tienen significado especial, pero la tercera será siempre inferior a cinco, para dejar la posibilidad de numerar los caminos vecinales con la tercera cifra igual o mayor que cinco". En todo caso, "se procurará que las carreteras próximas tengan números próximos".

En la Orden se hacía mención, como hemos visto, a las carreteras vecinales de titularidad de las Diputaciones Provinciales. Estas administraciones, al menos en Extremadura, no hicieron uso de esta última posibilidad y asignaron las claves siguiendo un procedimiento propio. Así, las Diputaciones de las dos provincias extremeñas asignaron las claves a sus carreteras con las siglas de las matrículas, CC y BA, seguidas por una V, de vecinal, y una clave de cuatro dígitos. De esta manera, las carreteras vecinales y locales no podían confundirse de ninguna manera.

Con ello, se tenía perfectamente elaborado el procedimiento para asignar las claves a cada carretera, independientemente de su titularidad, imposibilitando su confusión. Asignada la clave, la denominación descriptiva de la carretera pasaba a segundo orden, sobre todo a efectos de conservación y explotación de la carretera.

Este catálogo perfectamente definido vendría a saltar por los aires cuando llegaron las Comunidades Autónomas y las transferencias de las carreteras de titularidad estatal a las mismas.

La ley 25/1988, de 25 de julio, de Carreteras establecía como carreteras estatales y, por tanto, que no eran objeto de transferencia, las integradas en itinerarios de Interés General del Estado, definiéndose como tales las siguientes:

- Las que formen parte de los principales itinerarios de tráfico internacional, incluidos en los correspondientes convenios.
- Las que constituyan acceso a un puerto o aeropuerto de interés general.
- Las que sirvan de acceso a los principales pasos fronterizos.

- Las que enlacen las Comunidades Autónomas, conectando los principales núcleos de población del territorio del Estado de manera que formen una red continua que soporte regularmente un tráfico de largo recorrido.

De acuerdo a esto, el Estado transfirió a la Junta de Extremadura todas las carreteras locales y comarcales de las dos provincias extremeñas, así como dos carreteras nacionales que tenían todo su trazado en Extremadura y no cumplían ninguna de las condiciones anteriormente expuestas. La N-523, de Cáceres a Badajoz, y la N-435R, ramal a Zafra de la N-435 desde Fregenal de la Sierra.

Las claves de dichas carreteras se mantuvieron al principio. Y esto unido al cambio de denominación de las carreteras de la Diputación de Cáceres, que abandonó el método anteriormente descrito, a uno más simple formado por CC-seguido una serie de números incluso con puntos intermedios, basado en las zonas de conservación, hizo que la denominación de las carreteras se convirtiera en un batiburrillo de claves diferentes que imposibilitaban al administrado saber de qué administración era cada carretera. Así, había carreteras con la clave N- que podían ser del Estado o de la Junta y carreteras con CC- que podían ser de la Junta o de la Diputación.

La situación era inaceptable y se imponía una reordenación. Y esta vino con el decreto 109/1997, de 29 de julio, de la entonces Consejería de Obras Públicas y Transporte de la Junta de Extremadura, por el que se aprueba la denominación, categoría e identificación de las carreteras de titularidad de la Junta de Extremadura.

El decreto clasifica las carreteras extremeñas en tres categorías: básica, intercomarcal, local y vecinal. Las tres primeras de titularidad de la Junta de Extremadura y la última de las respectivas Diputaciones Provinciales de Cáceres y Badajoz.

Para las tres primeras, la denominación será “EX-“ seguida de tres dígitos, empezando por 1 para las básicas, 2 para las intercomarcales y 3 para las locales. Para las vecinales se utilizará “CC-“ y “BA-“ seguida de tres dígitos a definir por cada administración.

Con ello, se volvía a un nuevo marco de identificación de las carreteras de Extremadura en el que se eliminaban las posibles confusiones de titularidades, asignando denominaciones específicas para cada administración. Sin embargo, en el citado decreto se establecía un plazo de un año para que las Diputaciones Provinciales presentaran su Catálogos adaptados. La Diputación Provincial de Badajoz así lo hizo, pero en el momento de escribir estas líneas, 18 años después de publicado el decreto, la Diputación Provincial de Cáceres no ha realizado todavía la recatalogación. Al final todavía no se ha conseguido lo que se pretendió en 1997.

La historia de la génesis del decreto de 1997 daría para un artículo monográfico. No obstante, es interesante destacar que esta forma de denominar las carreteras de la Junta de Extremadura tenía dos inconvenientes.

1. Al no adoptar un método de catalogación dio lugar a que carreteras con claves consecutivas se encuentren muy alejadas entre sí.
2. Que las carreteras comarcales transferidas a las Comunidades Autónomas tenían la misma clave, como es lógico, a lo largo de todo su trazado, aunque este fuera por diferentes provincias. En el caso de una misma carretera comarcal que discurriera por varias comunidades podría dar lugar a una denominación completamente diferente según en qué comunidad. Así, la antigua C-501, de Alcorcón a Plasencia por San Martín de Valdeiglesias ha visto cambiada su clave a M-501 en Madrid, CL-501 en Castilla y León y EX-203 en Extremadura. Debido al sistema adoptado en Extremadura fue imposible asignarle la EX-501 y lo mismo puede decirse para el resto de comarcales pues casi todas son C-4XX y C-5XX, debido al sector en el que estaban. Esto que no solo pasaba en Extremadura sino en otras comunidades, es algo verdaderamente absurdo.

Mediante el R. D. 1231/2003, de 26 de septiembre, el Estado modificó la nomenclatura y el catálogo de las autopistas y autovías de la Red de Carreteras del Estado. Así en Extremadura, las carreteras nacionales que se han convertido en autovías, que habían mantenido su denominación anterior, pasaban a denominarse con “A-“ seguido de dos dígitos o uno si era una radial. Así la autovía N-V pasó a denominarse “A-5”. Los tramos abandonados que se denominaban N-Va, pasaron a ser N-V, como lo fueron en su origen.

En el caso de otras nacionales no radiales convertidas en autovías, como la N-630 y parcialmente la N-521 pasaron a denominarse A-66 y A-58, respectivamente. En este caso, como se repusieron en su totalidad los trazados de las antiguas nacionales, siguieron conservando dicha denominación.

Otras dos denominaciones se cambiaron:

- La A-5, que se llamó inicialmente “Autovía de Extremadura”, cambia su denominación a “Autovía del Suroeste”, más impersonal y práctica, pero más difícil de asumir por los extremeños.
- La A-66, llamada inicialmente “Autovía de la Plata”, cambió a “Autovía Ruta de la Plata”, denominación menos afortunada, con un origen ferroviario más que carretero.

También en el citado Real Decreto se clasificaban los tramos urbanos y periurbanos según las tipologías siguientes:

- a) Accesos y penetraciones. En los que se utilizará el código de la provincia o ciudad seguido por un máximo de dos dígitos numéricos y con fondo azul, para carreteras de dos calzadas.
- b) Circunvalaciones.

En el anexo al Decreto aparecen BA-11, BA-20, CC-11, CC-21, CC-23 y ME-11, que son los trazados de las antiguas nacionales N-V, N-630 y N-521, que en sus entradas a Badajoz, Cáceres y Mérida se duplicaron pero a los que,

estrictamente, no era de aplicación el Real Decreto pues no son autovías y de hecho el fondo utilizado es rojo. Quizás se deba a un deseo de que dichas carreteras sean transferidas a los ayuntamientos y la nueva denominación sea más asumible por ellos.

Por último, mediante el decreto 98/2008, de 23 de mayo, se aprueba el último catálogo de la Red de Carreteras de la Junta de Extremadura. En él aparecen por primera vez la denominación de las autovías dependientes de esta administración. Dos son las autovías construidas hasta la fecha, la EX-A1, Autovía del Norte de Extremadura, y EX-A2, Autovía de Las Vegas Altas. La publicación del decreto vino a dar carta de naturaleza a la denominación de las autovías de la Junta de Extremadura.

Con ello finaliza, hasta el momento de escribir estas líneas en septiembre de 2015, la historia de la evolución de los nombres de las carreteras en Extremadura, con una pequeña introducción histórica y una descripción breve pero completa de los diferentes cambios producidos. Una historia que como se ha dicho no se ha completado a día de hoy, pero que seguirá evolucionando en el futuro, pues si las propias carreteras lo van haciendo, por qué pensar que no se producirá también en la denominación de ellas. Una historia en permanente evolución.