



INTRODUCCIÓN.

Cuando nos planteamos en Diciembre de 1997, presentarnos a la segunda convocatoria del Premio PREMAAT Guillén de Rohán 1997, la elección del tema no fue sencilla. No nos faltaban temas interesantes que tratar, sino que puestos sobre la mesa, ninguno tenía una característica sobresaliente sobre los demás.

Nuestras dudas se aclararon cuando alguien nos comentó que existían unas casonas en la sierra de Burgos, que aunque compartían ciertas características con la casa serrana, destacaban en la zona por diferentes rasgos constructivos. Nos comentaron también, que habían sido la vivienda de los carreteros, gremio que se agrupaba en una especie de cofradía llamada Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros. Dicha Hermandad celebraba durante el año 1998 el quinto centenario de su creación.

Nos pareció que el tema podía ser interesante, recopilamos información sobre la carretería y visitamos algunos pueblos pertenecientes a la Hermandad, para conocer algunos ejemplares. Nos sorprendieron desde el primer momento, y la idea que desde un principio era sugerente, resultó, a nuestro parecer, la elección correcta.

A partir del momento en que tomamos esta decisión, comenzamos el trabajo de investigación y de campo, resultando laborioso pero gratificante.

Han sido numerosos los documentos que hemos consultado, pero nos ha sorprendido la escasez de estudios de recopilación sobre el tema, teniendo que trabajar con documentos muy dispersos y poco actualizados.

El mejor estudio sobre *La Cabaña Real de Carreteros*, tanto en el ámbito nacional como en un marco más reducido, esto es, la *Junta y Hermandad de la Cabaña Real de Carreteros Burgos-Soria*, es la obra del burgalés Pedro Gil Abad, que lleva por título este último y que fue premiada en el Concurso de Monografías Burgalesas de 1981, convocado por la Excma. Diputación Provincial de Burgos. En esta publicación, Gil Abad no sólo hace un intenso estudio sobre el marco físico (geografía, geología, climatología...), histórico, demográfico, social y económico, sino que también se adentra en los aspectos legislativos sobre los que se asentó esta institución, reglamentada en la última década del siglo XV.

A esta exhaustiva investigación hay que añadir, como lectura obligada en el análisis de las casas carreteras los estudios del arquitecto José Luis García Grinda, *Arquitectura popular de Burgos y Arquitecturas autóctonas burgalesas ligadas al sistema ibérico*, en los que presenta un pormenorizado estudio de las mismas en cuanto a técnicas constructivas, materiales distribución. etc.

A parte de este último autor y de Carlos Flores, en su tomo *Arquitectura Popular Española* sobre la España interior, apenas existen otros que traten el tema de las casonas carreteras, siendo más extensos y numerosos los estudios sobre la historia de la Cabaña Real de Carreteros.



Al comenzar el trabajo, nos planteamos una serie de objetivos:

- 1.- Estudio de la Tierra de Pinares en su entorno físico y valoración de los criterios demográficos, económicos y sociales conducentes a la fijación de un modelo de arquitectura popular.
- 2.- Comparación de los distintos modelos de casas carreteras en cada marco geográfico y su evolución a lo largo de la historia: medidas, distribución, etc.
- 3.- Análisis de los materiales y procedimientos técnicos utilizados en la construcción de las casas carreteras.
- 4.- Valoración estética y técnica de las transformaciones y procedimientos técnicos empleados en cada época: resultados a posteriori.
- 5.- Catalogación de los ejemplares que se conservan en cada uno de los pueblos considerados.
- 6.- Clasificación de las casas carreteras en cinco grupos, como conclusión a los puntos anteriores.

Un séptimo objetivo surge al finalizar el trabajo: transmitir a todo aquel que consulte estas líneas, no sólo una serie de ideas técnicas, sino también el interés y la preocupación que en nosotros ha despertado, con la intención de acercarle a sus propias raíces, que las aprecie, y se esfuerce por mantenerlas vivas, al menos en la memoria.

Las edificaciones en las que nos hemos centrado, tienen una identidad propia dentro de la comarca, y es que hay que tener en cuenta que hasta hace apenas un siglo, la mayor parte de sus habitantes eran carreteros.

El gremio al que continuamente hacemos referencia, tuvo la suficiente capacidad económica, como para permitirse la construcción de una vivienda de gran volumen, de calidad (se entiende que en su contexto histórico) y en muchos casos con elementos ornamentales que la ennoblecían.

La clasificación elegida en este trabajo se ha realizado teniendo en cuenta la evolución de la casona carretera a través del tiempo. Las cinco etapas resultantes se diferencian únicamente en su morfología y no en su categoría, lo cual acredita la información, sobre su auge económico hasta el siglo pasado, de los textos históricos.

Desde nuestro punto de vista, la mayor parte de estas edificaciones han sufrido un gran deterioro, bien sea debido a la acción del hombre o a su propio envejecimiento. No debemos dejar de señalar, que muchos ejemplares han desaparecido con los incendios que frecuentemente asolaban los pueblos de esta tierra de pinares.

Tras haber adquirido un fuerte sentimiento de aprecio hacia este legado histórico y arquitectónico, resulta un tanto desolador contemplar como sobre el interés por su conservación, prevalece la intención de los diferentes propietarios que han habitado cada una de las casas a través del tiempo, de hacerlas más confortables y funcionales.

En muchas ocasiones cuestiones de herencias han desembocado en dos e incluso más divisiones, dando lugar a la alteración interior y exterior de las casonas: arcos cegados, huecos abiertos ya sea en las fachadas o en las particiones interiores, muros eliminados o tabiques añadidos...

Un recorrido por las siguientes páginas dará una idea al lector, de todas las perturbaciones que han sufrido estas casas, que en muchas ocasiones presentan un grave deterioro o numerosos destrozos. En el mismo estado se encuentran las edificaciones rurales que conviven con ellas, no se trata de un problema exclusivo de las casonas carreteras.

Son pocos los pueblos en los que existen normas o acciones que las protejan, tratándose como el resto de la arquitectura popular de un bien en peligro de extinción.

Cabe reseñar el ejemplo de Molinos de Duero, en la provincia de Soria, donde la existencia de unas normas subsidiarias que regulan cualquier tipo de acción sobre el aspecto exterior de las casas, ha conseguido que el pueblo conserve un aspecto rural admirable y mantenga las pautas de un antiguo pueblo carretero.

Es nuestro deseo, que la lectura de este estudio sea grata, y sugiera al menos una reflexión sobre el estado de la arquitectura popular en general.

