

Continuidad y discontinuidad en Samos: los proyectos de ingeniería civil como fuente de conocimiento del paisaje

Estefanía López Salas

Universidade da Coruña

estefania.lsalas@udc.es

Introducción

La construcción de una nueva carretera con origen en la villa de Sarria y fin en Pedrafita do Cebreiro, ambos puntos de paso del histórico Camino Francés de peregrinación hacia Santiago de Compostela, formó parte del llamado *Plan General de Carreteras del Estado para la mejora de las comunicaciones existentes en la Península y en las islas adicionales*, promovido en la segunda mitad del siglo XIX en España¹.

La longitud total de este nuevo viario se dividió en siete tramos y de cada uno de ellos se redactó un proyecto distinto, extendiéndose los trabajos desde 1889 hasta 1946². Estos proyectos fueron elaborados por ingenieros civiles, generándose una gran cantidad de documentación que hoy en día se guarda en el Fondo de Obras Públicas del Archivo Histórico Provincial de Lugo –Lugo, España– y en el Fondo de la Dirección General de Carreteras del Archivo General de la Administración –Alcalá de Henares, España–. De naturaleza y objetivos diferentes, la mayoría de los expedientes conservados contienen, sin embargo, información muy valiosa para el estudio de la evolución experimentada por el territorio afectado por la construcción del nuevo viario, es decir, nos permiten no sólo conocer los cambios que este sufrió a consecuencia de las obras ejecutadas, sino que también muestran la estructura que aquel tenía con anterioridad a la realización de estas.

En la presente comunicación nos interesa explorar el modo en el que los documentos que forman parte de los proyectos citados pueden ser utilizados en el estudio de algunos paisajes históricos. Asimismo, pretendemos examinar en qué medida la ingeniería civil, en este caso a través de la construcción de una obra pública –una

1 Así se indica en la memoria del siguiente expediente: Archivo Histórico Provincial de Lugo (en adelante, AHPL), *Carretera de 3er orden de Sarria a Pedrafita do Cebreiro, con ramal a las aguas de O Incio, sección de Sarria a Samos. Proyecto de esta Sección (ingeniero Godofredo Álvarez Cascos) 1889*, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32935/2, folio 1r.

2 El primer proyecto conservado es de 1889 y el último proyecto del que tenemos constancia que fue realizado es de 1946, aunque las obras pudieron prolongarse más en el tiempo.

nueva carretera-, ha dado forma al paisaje contemporáneo a través de la conservación o transformación de su estructura tradicional³.

Los proyectos de obras públicas como fuentes documentales

Para el alcance de los objetivos planteados, a continuación, vamos a ir viendo qué tipo de documentos fueron elaborados y de qué manera pueden ser utilizados en el estudio de la evolución de un determinado paisaje urbano, el de la histórica villa de Samos –municipio de Samos, Lugo-, y su entorno rural inmediato⁴.

Un primer tipo de documentos es el de los anteproyectos o borradores, elaborados de forma previa al proyecto definitivo. De ellos se conservan, al menos, dos ejemplos. El primero es el titulado "Anteproyecto de la Carretera de Sarria a Seoane por Samos", de fecha y autor desconocido⁵. Se trata de un único plano que refleja los caminos, ríos y núcleos de población en el territorio entre Sarria, Samos y Triacastela. Aunque el dibujo no es preciso, especialmente en lo que respecta a las edificaciones, este documento permite, en primer lugar, el conocimiento de la red viaria tradicional que estructuraba el paisaje en torno a los asentamientos principales citados en la segunda mitad del siglo XIX, antes de la construcción de la nueva carretera. Además, recoge algunos topónimos, nombres de caminos, arroyos y enclaves geográficos, así como la posición de determinados castros, edificios e incluso de otros elementos del paisaje tradicional hoy muy transformados o casi completamente desaparecidos, como es el caso del antiguo muro que delimitaba el espacio cercado alrededor del monasterio de San Julián de Samos⁶. A su paso por la villa de Samos, el nuevo viario entre Sarria y Pedrafita do Cebreiro fue construido sobre los terrenos que antiguamente pertenecían al ámbito cercado de los monjes. Esto provocó el derribo de algunas partes de un muro de cierre del que ya tenemos constancia que existía en el siglo XVII y del que hoy en día sólo se mantienen en pie algunos tramos aislados⁷.

Este plano del anteproyecto de la nueva carretera es el único documento que actualmente poseemos con una representación en planta del muro del cercado monástico. A través de él es posible, por tanto, recuperar la memoria histórica del paisaje en torno al monasterio de San Julián de Samos.

El segundo ejemplo de anteproyecto o borrador que conservamos es el titulado "Borrador del proyecto de los trozos 1º y 2º de la carretera de Sarria a Pedrafita, sección de Samos a Triacastela"⁸. En este caso sí sabemos su fecha de redacción, 1908, y el nombre de su autor, el ingeniero Julio Murúa y Valerdi. Al igual que el anteproyecto anterior, este expediente consta de un único plano con el trazado propuesto para la sección de carretera que se

3 El presente trabajo es una parte de la tesis doctoral desarrollada por la autora bajo el título *San Julián de Samos - Lugo, estudio e interpretación del diseño monástico y su evolución*. La investigación en ella desarrollada fue parcialmente financiada por la Universidade da Coruña (Ref.: Ayuda de apoyo a la etapa pre-doctoral UDC 2011) y por la Xunta de Galicia (Ref.: Ayuda de apoyo a la etapa pre-doctoral del Plan Gallego de Investigación, Innovación y Crecimiento 2011-2015 - Plan IC2), cofinanciado por el Fondo Social Europeo (FSE-FEDER).

4 La única referencia a la construcción de esta carretera en la bibliografía consultada se encuentra en: ARIAS ARIAS, Plácido (1950). *Historia del Real Monasterio de Samos*, Santiago de Compostela: Imprenta, Lib. y Enc. Seminario Conciliar, p. 405.

5 AHPL, *Anteproyecto de la carretera de Sarria a Seoane por Samos*, Año s.d., Fondo de obras públicas, signatura: 32850/6.

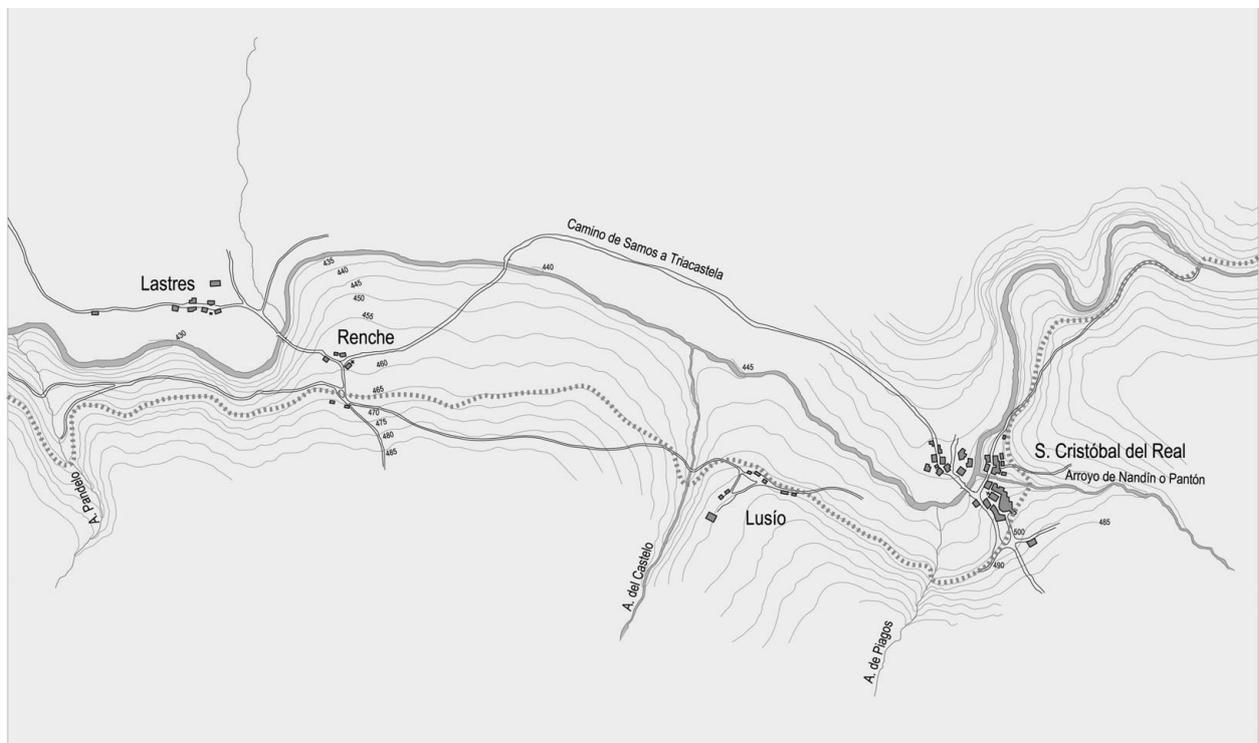
6 Sobre el espacio cercado en torno al monasterio de Samos se puede recurrir a: ARIAS ARIAS, Plácido (1950), *Historia del Real Monasterio de Samos*. Santiago de Compostela: Imprenta, Lib. y Enc. Seminario Conciliar, pp. 264, 311; ARIAS CUENLLAS, Maximino (1992), *Historia del monasterio de San Julián de Samos*. Samos: Monasterio de Samos y Diputación Provincial de Lugo, pp. 533-534; FOLGAR DE LA CALLE, María del Carmen (2008), "Iter operis ou a relación sobre a definición da fábrica do mosteiro samonense: a construción da nova igrexa e dun novo claustro", en María del Carmen FOLGAR DE LA CALLE y Ana Eulalia GOY DIZ (dirs.), *San Xulián de Samos: Historia e arte nun mosteiro, Opus Monasticorum III*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, pp. 172, 180. LÓPEZ SALAS, Estefanía (2017), "Organización, elementos y estado del espacio cercado del monasterio de San Julián de Samos a través de una escritura de toma de razón de 1836", *Studia Monastica*, Vol. 59 (1). Abadía de Montserrat (Barcelona): Publicacions de l'Abadía de Montserrat, pp. 163-187; LÓPEZ SALAS, Estefanía (2017), "Descubriendo un paisaje histórico. El espacio cercado del monasterio de San Julián de Samos en el siglo XIX", *Revista de História da Arte*, 5, Lisboa: Instituto de História da Arte da FCSH (UNL), pp. 168-182.

7 Un estudio de todos los elementos conservados en la actualidad del antiguo cercado se puede ver en LÓPEZ SALAS, Estefanía (2017), "Seeking the traces of a former monastic landscape in the vicinity of Samos Abbey (Galicia, Spain)", en Weronika KOBYLINSKA-BUNSCH, Zbigniew KOBYLINSKI y Louis Daniel NEBELSICK (eds.), *Archaeologica Hereditas 10*. Varsovia: Prace Instytutu Archeologii Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego, pp. 195-212.

8 AHPL, *Carretera de Sarria a Pedrafita; sección de Samos a Triacastela. Borrador del proyecto de los trozos 1º y 2º (ingeniero Julio Murúa y Valerdi) 1908*, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32861/2.

desarrollaría entre Samos y Triacastela. Los elementos representados son la topografía del terreno con curvas de nivel cada cinco metros, la red viaria existente en esa parte del territorio, los cursos de agua (ríos y arroyos) y las villas, aldeas y lugares que se encontraban a lo largo del recorrido. Se trata de un dibujo muy sencillo, adaptado a la escala de la representación, pero que nos aporta una imagen aproximada de este paisaje histórico en la primera década del siglo XX (*Fig_1*).

El siguiente tipo de documentos generados es el de los proyectos definitivos, aquellos donde se plasmó el trazado de la nueva carretera y que fueron utilizados para su construcción. El número de proyectos definitivos que se conserva es elevado. Entre ellos contamos con: el proyecto de la primera sección, entre Sarria y Samos, redactado por el ingeniero Godofredo Álvarez Cascos en enero de 1889⁹; el proyecto de travesía de Samos, elaborado por el mismo ingeniero en abril de 1890¹⁰; el proyecto de la segunda sección, entre Samos y Triacastela, presentado por Julio Murúa y Valerdi en marzo de 1908¹¹; el proyecto del trozo tercero de la sección de Samos a Pedrafita do Cebreiro, que se extendía entre Triacastela y el Fillobal, aprobado por el ingeniero Enrique Martínez de la Cueva en abril de 1935¹².



..... eje de la nueva carretera

Fig_1

Fragmento del plano del borrador del proyecto para la carretera de Sarria a Pedrafita do Cebreiro, sección de Samos a Triacastela, 1908.

Fuente: Dibujado por la autora a partir de los planos originales del AHPL, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32861/2

9 AHPL, *Carretera de 3er orden de Sarria a Pedrafita do Cebreiro, con ramal a las aguas de O Incio, sección de Sarria a Samos*. Proyecto de esta Sección (ingeniero Godofredo Álvarez Cascos) 1889, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32935/2.

10 AHPL, *Proyecto de travesía de Samos* (ingeniero Godofredo Álvarez Cascos) 1890, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32853/1.

11 AHPL, *Carretera de Sarria a Pedrafita; sección de Samos a Pedrafita. Proyecto de los trozos 1º y 2º* (ingeniero: Julio Murúa y Valerdi) 1908, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32861/4.

12 Archivo General de la Administración (en adelante, AGA), *Informe del ingeniero jefe al proyecto de carretera de 3er orden de Sarria a Pedrafita del Cebreiro, año de 1935*, Fondo de la Dirección General de Carreteras, signatura: 20/08720.

Finalmente, el proyecto de los trozos cuarto, quinto, sexto y séptimo de la sección de Samos a Pedrafita do Cebreiro, resueltos en un único documento por el ingeniero Senén Prieto Fernández en mayo de 1945¹³.

Los proyectos definitivos tienen en común el poseer una memoria escrita en la que se explican las características del terreno por donde se plantea la construcción de la nueva vía de comunicación y se describen, a veces con detenimiento, los núcleos de población que esta atraviesa, entre otras cuestiones.

A continuación, vamos a examinar con más detalle un ejemplo de proyecto definitivo, en concreto, el de la sección que comienza en la villa de Sarria y termina en la de Samos, de enero de 1889¹⁴. Está formado por una memoria escrita y doce planos a diferentes escalas (plano general, planos de detalle, planos particulares, perfiles longitudinales...). Cada uno de estos documentos nos ofrece diferentes tipos de datos para el objetivo que aquí nos proponemos.

Si comenzamos por la memoria del proyecto, de toda información en ella reflejada, destaca la descripción general del terreno y del trazado del nuevo viario y, sobre todo, la realizada de modo detallado de cada uno de los dos trozos en los que fue dividida esta primera sección. A través de estas últimas tenemos noticia, por ejemplo, del número de viviendas que en aquel momento había en la villa de Samos, dónde estaban ubicadas, cómo era el terreno, las razones que justificaban el trazado del nuevo viario por el centro del asentamiento...:

...Comienza el trozo 2º en Ayán donde ya hemos señalado el final del trozo 1º, y termina pasado el pueblo de Samos en la prolongación de la fachada oriental del convento, con una dirección recta paralela y a cuatro metros de la fachada Norte del mismo Convento.

Tiene el pueblo de Samos según el nomenclátor setenta casas, de las cuales cincuenta están representadas en una hoja de nuestros planos en escala de uno por mil. Las veinte casas restantes se hallan diseminadas por los contornos del otro lado del río, donde las figura el plano general del trozo 2º, y a gran distancia de la zona discutible para el trazado.

Es verdad que en Samos reside la capitalidad del Ayuntamiento de su nombre; pero, como agrupación, hay muchas aldeas, también capitales de Ayuntamiento, que son de mayor riqueza e importancia. Las casas de Samos, apiñadas entre el río y un escarpe de las estribaciones del monte de Meda, no tienen más razón de ser como agrupación que la vecindad de aquel hoy pobrísimo monasterio...¹⁵

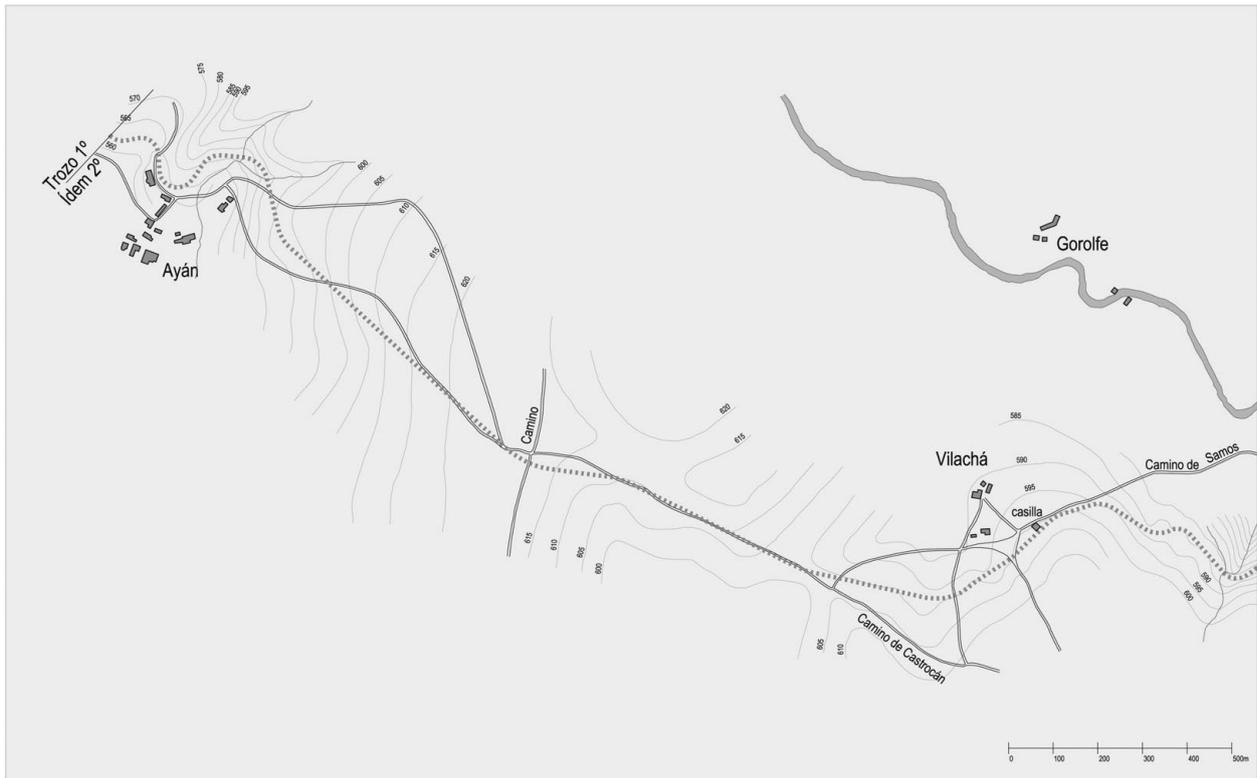
Los planos completaban la información contenida en las memorias y lo hacían con mayor rigor y detalle que en el caso de los anteproyectos y borradores. En los llamados planos de detalle del trozo primero y segundo se representó, a escala 1:5.000, el tejido aproximado de los núcleos que se identificaban con los topónimos de Sarria, Vigo, Polvoreiro, Villasante, Regueiro, Fontao, Venta de Frollais, Frollais, Ayán, Vilachá, Gorolfe, Santalla, Pascais, Santa Cobade, Teiguin, Foxos, La Torre y Samos. De ellos, algunos eran atravesados por el nuevo viario y otros, la mayoría, eran asentamientos ubicados en los márgenes de los viejos caminos que estructuraban ese territorio y cuyo trazado la nueva carretera solo mantenía en contadas ocasiones. Asimismo, se representaron las curvas de nivel cada cinco metros, los ríos principales y algunos de sus afluentes y puentes (*Fig_2*).

Destacan también los planos particulares de las villas de Sarria y Samos, a escala 1:1.000. En ambos casos vemos representadas sus calles, edificios residenciales y singulares, ríos y topografía con curvas de nivel cada metro. Sobre ellas se dibujó el eje del trazado de la nueva vía que se iba a construir. La importancia de estos planos de detalle radica en que muestran, con cierto rigor, la fisonomía de una parte de estos asentamientos históricos en una fecha temprana, 1889, y además, son las primeras representaciones planimétricas que hoy se conservan de muchos de estos núcleos de población (*Fig_3*).

13 AGA, *Informe del Ingeniero jefe del proyecto de carretera de 3er orden de la Estación de Sarria a Pedrafita, sección de Samos a Pedrafita, trozos 4º, 5º, 6º y 7º*, Fondo de la Dirección General de Carreteras, signatura: 24/10876.

14 AHPL, *Carretera de 3er orden de Sarria a Pedrafita do Cebreiro, con ramal a las aguas de O Incio, sección de Sarria a Samos*. Proyecto de esta Sección (ingeniero Godofredo Álvarez Cascos) 1889, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32935/2.

15 *Ibidem*, folios 53r-54r.



Fig_2

Fragmento del trozo segundo de la sección de la carretera de Sarria a Triacastela según el proyecto definitivo de 1889.

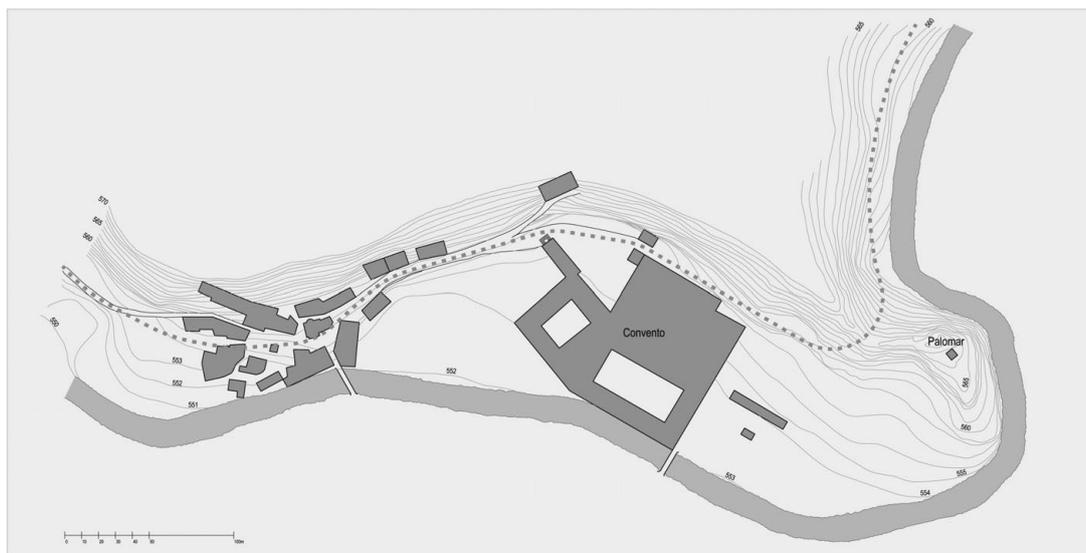
Fuente: Dibujado por la autora a partir de los planos originales del AHPL, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32935/2

El tercer tipo de documentos generados como consecuencia de la construcción de la nueva vía entre Sarria y Pedrafita do Cebreiro son los llamados expedientes de expropiación forzosa. Una vez aprobados los proyectos definitivos y antes del inicio de las obras, el siguiente paso era la expropiación de las propiedades rústicas y urbanas que se veían afectadas por el trazado de la nueva carretera, a lo largo de todo su recorrido. Para ello, cada ayuntamiento elaboró las listas nominales de afectados por la expropiación, asignando a cada bien un número de orden seguido por una serie de datos que permitían su correcta identificación (nombre del propietario y del colono, vecindad del propietario y del colono y clase de finca). El siguiente paso era la tasación de las propiedades, tarea de la que se encargaba un perito agrimensor y que implicaba el conocimiento de las mismas. El resultado de este proceso quedó recogido en los llamados expedientes de expropiación.

Para ver qué información contienen y cómo pueden utilizarse en el estudio de la evolución del paisaje, vamos a examinar tres ejemplos de expedientes de expropiación: dos de fincas rústicas y el tercero de propiedades urbanas.

El primer ejemplo es el llamado expediente de "Expropiación forzosa del Ayuntamiento de Samos" de los años 1891, 1893 y 1894¹⁶. Contiene una ficha descriptiva para cada una de las propiedades rústicas que era necesario expropiar dentro de los límites del ayuntamiento de Samos. Los datos recogidos para cada una de ellas fueron: el nombre del propietario, su vecindad, la clase de terreno, su uso, la presencia de muros de cierre y las características de estos en cuanto a material, altura y grosor, el topónimo del lugar de ubicación de la propiedad, la superficie y sus lindes por los cuatro puntos cardinales, la extensión expropiada del total y el dinero que debía abonar el Estado a su propietario por la misma, de acuerdo a unos valores previamente establecidos por los peritos en los pliegos de razonamientos.

16 AHPL, *Expropiación forzosa del Ayuntamiento de Samos 1891-1893-1894*, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32855/1.



Fig_3

Plano particular de la villa de Samos, proyecto definitivo de 1889.

Dibujado por la autora a partir de los planos originales del AHPL, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32935/2

Por tanto, cada ficha descriptiva contiene, por escrito, información muy detallada de las características de cada finca expropiada. En el momento de su elaboración, la recopilación de estos datos era necesaria para efectuar una correcta valoración de las mismas. Hoy, esta información nos da acceso al conocimiento de algunas partes de un territorio transformado.

Para ver con más claridad el tipo de datos que las fichas recogieron, vamos a reproducir a continuación, dos ejemplos. El primero es el correspondiente a la finca rústica expropiada nº 327:

Don Manuel Pereira vecino de Samos en el Ayuntamiento de id. dueño de un terreno a huerta de producir verduras y legumbres cerradas con muro de piedra de dos metros de altura por 0,60 de espesor de 1ª superior calidad denominado cocina cuya cabida es de " hectáreas 17 áreas 32 centiáreas " decímetros cuadrados, equivalentes a ... fanegas ... ferrados ... cuartillos, que linda al Norte camino de San Mamed y al convento Sur río Sarria. Este huerta de los padres Benedictinos de Samos Oeste de D. Juan Vicente Nogueira. Se expropia de la anterior finca por su límite izquierdo en dirección de Oeste a Este una zona en forma de un polígono regular. Las cantidades que deben abonarse al propietario, con arreglo al pliego de razonamientos son las siguientes:

Por " hectáreas " áreas 32 centiáreas ... decímetros cuadrados de terreno a huerta de 1ª superior clase que se expropian a pesetas 69'40 el área - 22, 21 pesetas¹⁷

La siguiente propiedad rústica tomada como ejemplo es la nº 331 y dice lo siguiente:

Don Antonio Losada vecino de Samos en el Ayuntamiento de id. dueño de un terreno a huerta de producir verduras y legumbres, cerrada con su muro de piedra de un metro veinte centímetros de altura por 0,60 de espesor de 1ª superior calidad denominado Plaza del Convento cuya cabida es de " hectáreas " áreas 80 centiáreas [...], que linda al Norte camino público a San Mamed Sur entrada al convento. Este dicho camino de San Mamed y huerta de José López Oeste encuentro de los caminos de San Mamed y convento. Se expropia de la anterior finca por su límite en totalidad en dirección de Oeste a Este una zona en forma de un triángulo. Las cantidades que deben abonarse al propietario, con arreglo al pliego de razonamientos son las siguientes:

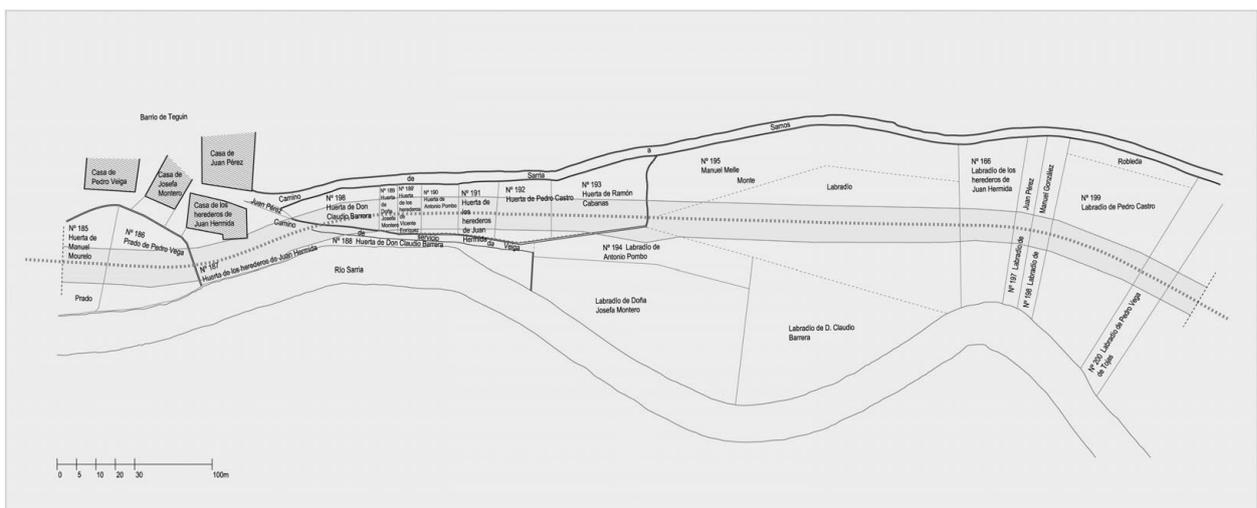
Por "hectáreas" "áreas 80 centiáreas" decímetros cuadrados de terreno a huerta de 1ª clase que se expropian a pesetas 57'30 el área - 45, 84 pesetas¹⁸.

17 *Ibidem*, sin foliar.

18 *Ibidem*, sin foliar.

Los dos ejemplos de fichas descriptivas anteriores reflejan el minucioso trabajo realizado para recoger de forma escrita todas las características que permitían establecer el precio a pagar por las partes expropiadas de determinadas propiedades rústicas. Muchos de esos datos no aparecen en los planos, sin embargo, son realmente interesantes para el estudio de ciertos elementos del paisaje de finales del siglo XIX. Por ejemplo, cuando se citó el lugar de ubicación de la propiedad se utilizaron una serie de topónimos como "Hospital", "Cocina", "Plaza del Convento"..., que eran elementos permanentes de estructuras históricas y que hoy, en algunos casos, se han perdido.

Otro buen ejemplo de este tercer tipo de documentos vinculados a las obras públicas es el titulado "Expediente de expropiación forzosa por causa de utilidad pública, de los terrenos que ha de ocupar la carretera de tercer orden de Sarria a Piedrafita del Cebrero, sección de Sarria a Samos, trozo 1º y 2º", de los años 1892 y 1893¹⁹. Este expediente cuenta con una parte escrita en la que un perito de la administración, Manuel Carballido Casanova, explica cómo se elaboraron las tablas del pliego de razonamientos que servía de base para la posterior tasación de las fincas a expropiar. Pero lo más interesante de este expediente no es su memoria, sino los detallados planos parcelarios que la acompañan. Elaborados en noviembre de 1892, a escala 1:100, en ellos encontramos la representación del trazado completo del primer tramo de la nueva carretera que se iba a construir entre Sarria y Samos. La escala pequeña de la representación obligó a subdividir esta primera sección en múltiples trozos de aproximadamente 400 m de longitud y de cada uno de ellos se elaboró el plano correspondiente. Muestran la estructura parcelaria existente, de fincas rústicas y urbanas, sobre la que se dibujó el recorrido del nuevo viario, tanto de las zonas que este atravesaba, como de sus proximidades (*Fig_4*).



Fig_4

Detalle de parte del lugar de Teiguin representado en el plano parcelario del expediente de expropiación de 1892.

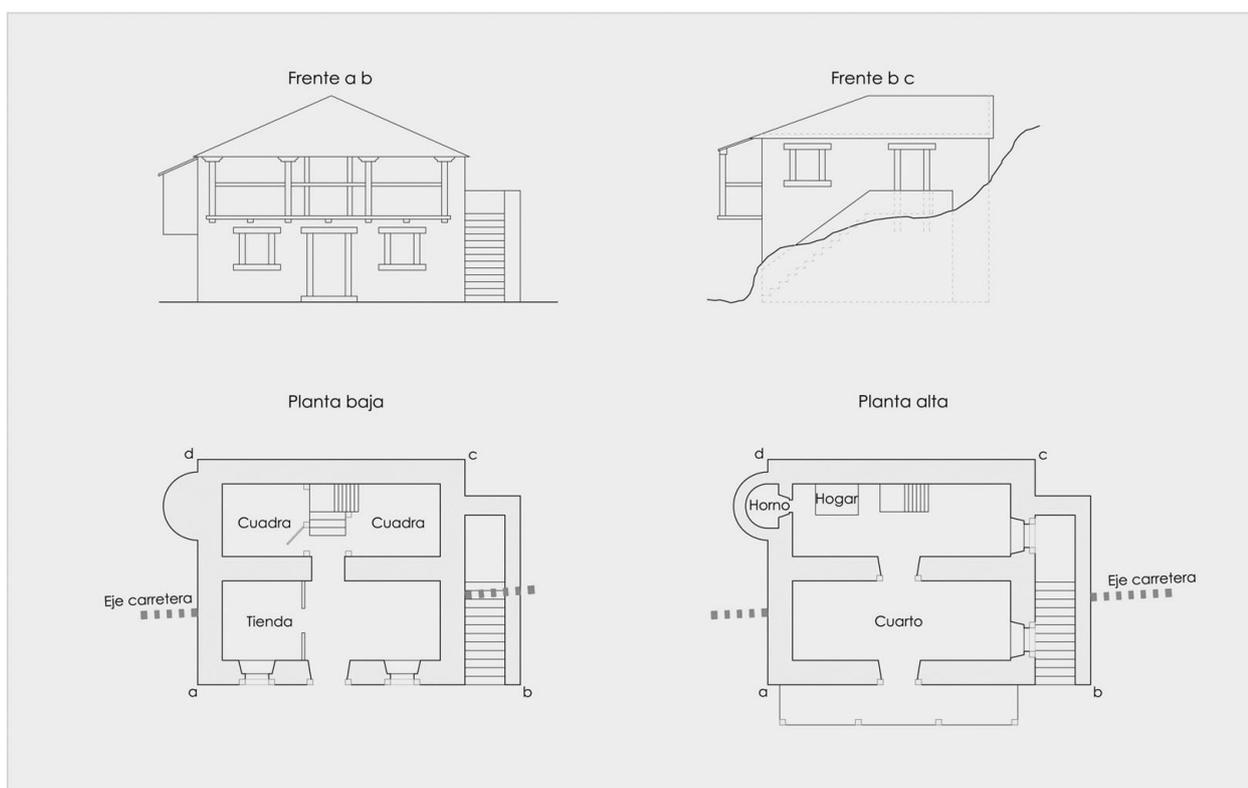
Fuente: Dibujado por la autora a partir de los planos originales del AGA, Fondo de la Dirección General de Carreteras, signatura: 46/01436

Los datos representados de las propiedades agrícolas fueron su planta, los muros de cierre, el tipo de cultivo y el nombre del propietario. Si se trataba de fincas afectadas por la expropiación, además se anotaba en el plano el número de orden de las mismas. También se representaron los ríos, en aquellos casos en los que el nuevo viario corría muy próximo a sus cauces o incluso los cruzaba. Asimismo, en los planos parcelarios se dibujó parte de la red viaria histórica si la nueva carretera mantenía su trazado o si transcurría muy próxima a ella.

¹⁹ AGA, Expediente de expropiación forzosa en los términos de Sarria y Samos con motivo de las obras de dicha carretera de los años 1892 y 1893. Fondo de la Dirección General de Carreteras, signatura: 46/01436.

Cuando el nuevo viario atravesaba algún asentamiento histórico, ya fuera una villa, una aldea o un lugar, los planos parcelarios correspondientes recogen la imagen, en planta, de su tejido urbano. Se trata de representaciones parciales, pues sólo se dibujaban las propiedades afectadas por la expropiación y otras ubicadas en su entorno próximo. No obstante, estos planos son documentos únicos para recuperar la memoria de algunos paisajes urbanos y rurales históricos hoy muy transformados, pues muestran la fisonomía de estos en la última década del siglo XIX, justo antes de que una obra de ingeniería civil modelase su aspecto contemporáneo.

El final de la primera sección de la carretera tenía lugar en la villa de Samos. Por tanto, los últimos planos parcelarios del expediente de expropiación de los años 1892 y 1893 muestran parte de la estructura tradicional de ese asentamiento, cuyo centro histórico el nuevo trazado atraviesa. En estos planos parcelarios se dibujaron fincas rústicas y urbanas. De las primeras se representaron la planta y los muros de cierre, y se anotaron como datos el número de orden, si estaban afectadas por la expropiación, el tipo de cultivo y el nombre del propietario. Se dibujaron las propiedades agrícolas que estaban situadas en el extremo sur de la villa, en el área comprendida entre su centro y el monasterio de San Julián de Samos y aquellas otras que colindaban con este monumento por su lado noroeste hasta la esquina norte del templo.



Fig_5

Plantas y alzados de la vivienda nº 163 de Tomás Fernández, completamente demolida para ejecutar la nueva carretera.
Fuente: Dibujado por la autora a partir de los planos originales del AHPL, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32855/2

En el caso de las fincas urbanas, los planos parcelarios muestran las viviendas que se planteaban derribar, de forma total o parcial, por causa de las obras de la carretera, y aquellas otras que delimitaban con las anteriores y que formaban el centro de la villa. De cada parcela urbana se dibujó la planta, no siempre completa, y se anotaron los datos correspondientes al tipo de construcción, el nombre del propietario y el número de orden si era un bien afectado por el proceso de expropiación. Además, se dibujaron las calles con su trazado tradicional que partía del centro del asentamiento: el callejón que se dirigía al río, la calle que comunicaba la villa con el monasterio, el callejón que subía al sitio de A Torre y el antiguo camino real de Samos a Sarria, que era la calle principal de la villa.

El último elemento que nos falta por citar de todos los que fueron representados en los planos parcelarios es el trazado de la nueva carretera. A diferencia de lo que ocurría en el caso de los planos de los proyectos definitivos, donde de ella sólo se representaba el eje, en los planos parcelarios que estamos analizando se dibujó tanto el eje como los límites que a ambos lados de este definían la superficie de terreno que ocuparía el viario. En este caso era necesaria esta representación completa del trazado pues así se podían identificar las propiedades rústicas y urbanas afectadas y que era preciso expropiar. Hoy estos planos parcelarios nos permiten conocer cómo era el tejido tradicional, rural y urbano, del área de territorio afectada e identificar, de modo claro, los cambios que las obras provocaron sobre aquel.

Dentro de este tercer tipo de documentos generados para una obra pública, el último ejemplo a analizar es el llamado "Expediente de expropiación forzosa de fincas urbanas del término municipal de Samos", de 1895-1896²⁰. La diferencia con respecto a los dos anteriores, que determina su elección para este trabajo, es que este expediente de expropiación únicamente se ocupó de la tasación de las fincas urbanas que, dentro del ayuntamiento de Samos, el nuevo viario ocupaba de forma total o parcial. Todas ellas ya habían sido representadas en los planos parcelarios del expediente anterior. Sin embargo, todavía no se había determinado el precio que el Estado tenía que pagar a sus propietarios por ellas.

Para establecer su valor, la primera parte del expediente es una memoria con un exhaustivo pliego de razonamientos elaborado para la correcta tasación de las construcciones afectadas. En primer lugar, se hizo una descripción general de la zona en la que se ubicaban las fincas urbanas expropiadas, tres en el lugar de Teiguin y nueve en la villa de Samos:

La carretera de Sarria a Piedrafita del Cebrero, en la terminación del trozo 2º de la sección de Sarria a Samos, que es en la única parte en que interesa la expropiación de fincas urbanas, y por consiguiente la única también a que interesa este expediente, toma generalmente la dirección Oeste-Este siguiendo la margen derecha del río Sarria, después de cruzarlo en el punto denominado del Bao, plegándose casi siempre a las 4 ondulaciones de la estribación de la sierra que vierte sus aguas en la citada margen derecha del Sarria, y bordeando, unas veces la cima del estrecho valle que desde Teiguin, se extiende a Samos y otras cruzándole, como sucede después del citado lugar de Teiguin, para volver enseguida a coger la ladera, escarpada siempre y en ese punto en alto grado, entra en la villa de Samos, punto obligado del trazado, por el único donde este era posible, por obligarle a ello la ladera y el río; cruza después el pueblo y va a terminar el 2º trozo, último de esta sección, junto al célebre monasterio de los R.R.P.P. Benedictinos, situado en las extremidades de la citada villa de Samos...²¹

Seguidamente, la memoria se ocupó de describir las características de cada finca urbana, que debían ser tenidas en cuenta para su correcta tasación: situación, organización interior, materiales de construcción, estado de conservación y área expropiada. En primer lugar, se describieron las viviendas expropiadas en el lugar de Teiguin, correspondientes a los números de orden 163, 180 y 181 (*Fig_5*). La primera de ellas es la siguiente:

La casa de Tomás Fernández, que hay que expropiar por completo por ser precisa toda su superficie, para la zona de expropiación que tiene un ancho general de 10m, se compone de piso alto y bajo. En el bajo además de las cuadras tiene un pequeño despacho cuyos tabiques son de madera. Para subir al piso tiene interiormente una mala escalera y exteriormente otra de piedra, según puede verse en los planos que sirven de base para la valoración de esta casa. El piso alto se compone de dos habitaciones separadas por una pared de mampostería, una de las cuales es la cocina y la otra la que sirve de dormitorio, de la que se sale a un balcón que corre por todo el frente principal de la casa. En la cocina hay un servicio de horno de cocer pan el cual está adosado a una de las paredes de la casa. La fábrica de la casa es de mampostería ordinaria en seco; los suelos de madera de castaño, como de castaño son también las viguetas o maderas que los sostienen y sostienen la techumbre. En esta casa no hay ciclo maros, ni enlucidos ni menos blanqueos. Los techos son simplemente la cubierta de la casa sin gran

20 AHPL, *Expediente de expropiación forzosa de fincas urbanas del término municipal de Samos (1895-1896)*, Fondo de Obras Públicas, signatura: 32855/2.

21 *Ibidem*, folios 2r-3r.

esmero construida, teniendo las tablas que la forman al descansar sobre los maderos de la armadura, grandes separaciones entre sí que son recubiertas por las losas que forma la cubierta general de la casa...²²

Descritas las tres viviendas afectadas en el lugar de Teiguin, el perito continuó con la explicación de las razones que justificaban el derribo de ciertas construcciones en la villa de Samos, las identificadas con los números de orden 314, 316, 317, 318, 321, 334, 335 y 336 -final del recorrido de la primera sección de carretera-, seguida de la descripción detallada de las características de cada una de ellas. A continuación reproducimos la descripción de la finca número 314:

En la casa de Julián González interesa la expropiación solamente lo indispensable. Se encuentra una pared medianera a la distancia precisa del eje de la carretera y casi paralela a este eje por lo que la zona expropiada queda ya limitada por esa pared que servirá de fachada a la casa, resultando de este modo lo expropiado de un precio relativamente bajo. Esta casa se compone como todas las que le siguen, de bajo y alto. Los bajos los ocupan en casi su totalidad cuerdas para diversas clases de ganados, y el alto tiene todas las dependencias, inherentes a una casa de esta naturaleza, como puede verse por los planos que de ella he hecho. Concretándose a lo que hay necesidad de expropiar, su descripción se termina diciendo, que se compone de una reducida cuadra en la cual sólo hay una pequeña división de tabla, y una cocina cuyo suelo de madera de castaño, en el último tercio de vida, es de muy mala calidad. Su techumbre, es la general de la casa: tabla de castaño clavada a los maderos de la armadura, recubierta toda con losa del país. Se entra a esta cocina por una escalera exterior, de piedra, que desaparece con la expropiación - La fábrica de la casa es de mampostería ordinaria con mezcla de barro...²³

Los dos fragmentos de texto anteriores sólo recogen la descripción de dos de las fincas urbanas expropiadas, la número 163 en el lugar de Teiguin y la correspondiente al número de orden 314 en la villa de Samos. Sin embargo, estos dos únicos ejemplos que aquí reproducimos son suficientes para ver la gran cantidad de datos recogidos de cada una de las propiedades que, al construirse el nuevo viario, fueron derribadas total o parcialmente. La memoria de este expediente termina con la tasación de cada propiedad y la elaboración de una ficha descriptiva de cada una de ellas, similar a la realizada en el caso de las propiedades rústicas en el expediente de expropiación de los años 1891, 1893 y 1894. A continuación reproducimos la ficha correspondiente a la propiedad nº 163:

...En el día 14 de Septiembre de 1894, el que suscribe, acompañado del Ingeniero D. Juan C. Trapote procedió bajo la dirección inmediata de dicho facultativo, a la medición completa de una finca urbana, de la propiedad de D. Tomás Fernández, vecino de Teiguin, que con estricta sujeción al replanteo, debe ocuparse con la ejecución de las obras; dando por resultado esta operación que es necesario expropiar la extensión superficial de " áreas y sesenta y dos centiáreas de dicha finca urbana. Su situación es en el lugar de Teiguin, parroquia de Santa Eulalia de Pascais, distrito municipal de Samos en el partido judicial de Sarria; siendo su calidad la de un edificio ordinario del expresado lugar. La cabida total de la finca es de sesenta y dos centiáreas o metros cuadrados y sus linderos son: Norte huerta del Tomás Fernández Sur camino a Samos. Este huerta expropiada ya al Tomás Fernández Oeste camino a Samos. La producción de esta finca es de la renta correspondiente a toda finca urbana. El producto en renta por cada año, según los contratos de arriendo que rigen en la localidad se ignora. La contribución que por toda la finca se paga cincuenta y dos céntimos de peseta. La riqueza imponible, conforme al resultado de los datos oficiales obtenidos, está representada por la cantidad de dos pesetas. La cuota de contribución que corresponde a la zona objeto de la expropiación, según los últimos repartos, deduciéndola por la riqueza imponible que representa, asciende a cincuenta y dos céntimos de peseta. La expropiación interesa a la finca en su totalidad...²⁴

Entre la información contenida en las fichas vemos que figuran el nombre del propietario y su vecindad, la superficie de finca expropiada, su lugar de ubicación, la calidad de la edificación, su superficie, las propiedades colindantes, la contribución que se paga por ella, su riqueza imponible, la cuota de contribución y la referencia a la porción de finca expropiada.

22 *Ibidem*, folios 3r-4r.

23 *Ibidem*, folios 6r-7r.

24 *Ibidem*, sin foliar.

Además, en la parte final de la ficha se cita la existencia de unos planos que acompañan a toda esta información escrita. Estos son los otros documentos que completan el expediente. Se trata de las plantas, alzados y secciones, a escala 1:100, de cada una de las propiedades urbanas previamente descritas, elaborados en septiembre de 1894. A través de ellos es posible, de nuevo, conocer un conjunto de elementos del paisaje histórico, en este caso viviendas, hoy no conservadas o muy transformadas a consecuencia de las mutilaciones sufridas con la construcción de la carretera (Fig_6).



Fig_6
Villa de Samos, segunda mitad del siglo XX.
Fuente: Fondo fotográfico del monasterio de Samos

A modo de conclusión

En las páginas anteriores hemos analizado tres tipos de documentos que fueron elaborados para la construcción de un nuevo viario entre finales del siglo XIX y principios del XX: borradores o anteproyectos, proyectos definitivos y expedientes de expropiación. El examen de cada uno de ellos nos ha permitido mostrar qué tipo de datos contienen y cómo pueden ser empleados en el estudio de la evolución del paisaje contemporáneo, acercándonos al conocimiento de la red viaria histórica, de la estructura de las parcelas rústicas o del tejido tradicional de algunos asentamientos, entre otros aspectos. Pero, al mismo tiempo, estos documentos se revelan como herramientas fundamentales en el análisis del papel que la ingeniería ha jugado en la conservación o transformación de un determinado paisaje. Esto lo podemos ver de forma clara en el caso particular de la villa de Samos, en el que la construcción de la nueva carretera por el centro del núcleo modeló su imagen contemporánea a través de una transformación profunda de su estructura tradicional, de sus edificaciones, de sus calles, de sus parcelas, de sus espacios públicos... Esa imagen tradicional es posible conocerla o lo que es lo mismo, recuperar su memoria, a través de los documentos vinculados a las obras del nuevo viario y, por tanto, el trabajo aquí desarrollado pone de manifiesto que algunos proyectos de obras públicas, redactados por ingenieros, son fuentes documentales únicas, pero no siempre muy utilizadas, en el conocimiento del pasado reciente de algunos paisajes contemporáneos, de sus continuidades y cambios.

Bibliografía

ARIAS ARIAS, Plácido (1950), *Historia del Real Monasterio de Samos*. Santiago de Compostela: Imprenta, Lib. y Enc. Seminario Conciliar.

ARIAS CUENLLAS, Maximino (1992), *Historia del monasterio de San Julián de Samos*. Samos: Monasterio de Samos y Diputación Provincial de Lugo.

FOLGAR DE LA CALLE, María del Carmen (2008), "Iter operis ou a relación sobre a definición da fábrica do mosteiro samonense: a construción da nova igrexa e dun novo claustro", en María del Carmen FOLGAR DE LA CALLE y Ana Eulalia GOY DIZ (dirs.), *San Xulián de Samos: Historia e arte nun mosteiro, Opus Monasticorum III*. Santiago de Compostela, Xunta de Galicia, pp. 149-180.

LÓPEZ SALAS, Estefanía (2017), "Descubriendo un paisaje histórico. El espacio cercado del monasterio de San Julián de Samos en el siglo XIX", *Revista de História da Arte*, 5. Lisboa: Instituto de História da Arte da FCSH (UNL), pp. 168-182.

___ (2017), "Organización, elementos y estado del espacio cercado del monasterio de San Julián de Samos a través de una escritura de toma de razón de 1836", *Studia Monastica*, Vol. 59 (1). Abadía de Montserrat (Barcelona): Publicacions de l'Abadia de Montserrat, pp. 163-187.

___(2017), "Seeking the traces of a former monastic landscape in the vicinity of Samos Abbey (Galicia, Spain)", en Weronika KOBYLÍŃSKA-BUNSCH, Zbigniew KOBYLÍŃSKI y Louis Daniel NEBELSICK (eds.), *Archaeologica Hereditas 10*. Varsovia: Prace Instytutu Archeologii Uniwersytetu Kardynała Stefana Wyszyńskiego, pp. 195-212.