FIRMADO

GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA DE ESTADO DE TRANSPORTES Y MOVILIDAD SOSTENIBLE
SECRETARÍA GENERAL DE TRANSPORTE TERRESTRE
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS
RED DE CARRETERAS DEL ESTADO

ORDEN CIRCULAR 3/2025

Sobre señalización de carreteras históricas

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (1 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

MARCO GENERAL

Las carreteras construidas a partir del siglo XVIII en nuestro país son un patrimonio imprescindible para entender la historia y el desarrollo del territorio donde se asientan. Frente a los caminos habilitados a lo largo de la Edad Media y durante los siglos XVI y XVII, carentes de planificación y proyectos previos, y circunscritos en su práctica totalidad a las escalas regionales y locales, las carreteras construidas desde las décadas centrales del siglo XVIII respondieron al interés de la corona por controlar el territorio y estimular la economía nacional a partir de la articulación de los mercados. Quedaron sujetas a políticas de planificación y, por primera vez, se encomendaron a técnicos cualificados —en un principio, a ingenieros militares venidos especialmente de Francia y, poco después, a ingenieros de caminos formados en la Escuela impulsada por Betancourt.

Sin embargo, este valioso patrimonio ha sido, con frecuencia, escasamente atendido por las instituciones responsables de su protección. Hasta la fecha, la consideración del patrimonio de la Ingeniería Civil en España se ha centrado mayoritariamente en obras públicas monumentales, como puentes, viaductos, acueductos, estaciones ferroviarias, presas o faros. En consecuencia, los esfuerzos de inventario y catalogación han privilegiado estos elementos, mientras que las infraestructuras lineales, como las carreteras, han quedado en gran medida desatendidas. Aunque la reflexión teórica sobre la valoración histórica y patrimonial de estos bienes ha sido objeto de rigurosos trabajos, los únicos consensos existentes restringen su protección a tramos concretos de calzadas romanas bien conservadas, el Camino de Santiago, la Vía de la Plata, algunos canales como el de Castilla y la red de cañadas ganaderas. Se trata de un

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (2 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

conjunto muy limitado de ejemplos cuyas excepcionales iniciativas de recuperación contrastan con el abandono generalizado de otras vías de igual o mayor relevancia histórica. Esta falta de atención se ve agravada por la ausencia de un marco legal adecuado: ni la Ley de Patrimonio Histórico español de 1985 ni, en general, el corpus de leyes autonómicas de protección del patrimonio histórico y cultural incorporan categorías que den consistencia legal real a la singularidad de las carreteras históricas; del mismo modo, carecen del necesario enfoque territorial que exige cualquier aproximación patrimonial a su escala constructiva.

Como resultado, y especialmente en los últimos años, se ha producido una importante pérdida de carreteras de interés patrimonial: muchos kilómetros han sido demolidos para permitir nuevas infraestructuras y otros tantos han sido objeto de profundas e irreversibles transformaciones. Una de las principales dificultades para su conservación radica en el hecho de que, salvo excepciones, estas carreteras siguen en uso y, al no estar protegidas, quedan expuestas a modificaciones que priorizan su funcionalidad sobre sus valores patrimoniales.

Ante este contexto, es necesario replantear la consideración patrimonial de las infraestructuras lineales desde una perspectiva más amplia. Frente al tipo de orientación convencional que pudiéramos denominar monumental —que entiende el patrimonio como hitos abarcables con un solo golpe de vista—, se impone otra que considere el patrimonio de la Ingeniería Civil desde la escala territorial. En palabras de Arturo Soria (1997) "el mismo puente románico que cabe examinar como monumento aislado o como obra de arte que, además, ha transformado decisivamente su contorno, es también un punto singular de un camino que, a su vez, forma siempre parte de una red viaria característica de una determinada civilización". Tal aproximación supone entender el territorio como un artefacto cultural en continuo proceso de proyecto, construcción, transformación y reconfiguración, y aquellos elementos singulares como rótulas o nodos de los arcos que configuran las redes estructurantes del territorio.

Además, la consideración patrimonial de las infraestructuras lineales debe efectuarse desde un enfoque que corrija el excesivo peso habitualmente concedido al valor de antigüedad, y que por ello limita el análisis y la atención a las vías más antiguas —calzadas, vías pecuarias o Caminos Reales— frente a las carreteras construidas a partir de los años centrales del siglo XVIII. Esta aproximación permitirá también valorar las primeras adaptaciones que se hicieron de estos trazados al automóvil desarrolladas bajo diferentes planes o programas, tales como el Circuito Nacional de Firmes Especiales (CNFE) o el Plan de Modernización, en las primeras décadas del siglo XX.

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (3 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

ANTECEDENTES MÁS RECIENTES EN LA CONSIDERACIÓN PATRIMONIAL DE LAS CARRETERAS HISTÓRICAS DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS

La aprobación de esta Orden Circular sobre señalización de carreteras históricas representa un avance significativo en el reconocimiento y puesta en valor de estas vías. Su implementación no solo favorecerá su preservación, sino que también fomentará una mayor conciencia sobre su importancia patrimonial.

Esta iniciativa se inscribe en la continuidad de otros trabajos previamente impulsados por la Dirección General de Carreteras en años anteriores y, en concreto, del proyecto **Identificación, valoración y análisis patrimonial de las carreteras históricas españolas de titularidad estatal** (IVAPCHETE) y la redacción de las bases del proyecto **Recuperación de la carretera histórica de Almuradiel-Santa Elena en la N-IV.**

En el primero de estos trabajos, el proyecto IVAPCHETE, se definió una metodología estructurada en cuatro fases fundamentales, que incluyeron la recopilación de información, el análisis y clasificación de los elementos patrimoniales, la elaboración de inventarios y la síntesis de los datos obtenidos. El trabajo del equipo de investigación de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Ciudad Real, con la inestimable colaboración de las demarcaciones y unidades de carreteras del actual Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, así como de los técnicos de los Centros de Conservación y Explotación (COEX) de los diferentes sectores, hizo posible la creación de un inventario documental y cartográfico de los elementos patrimoniales identificados. Paralelamente, se llevó a cabo un estudio estadístico del activo histórico y patrimonial de la Red de Carreteras del Estado, que posibilitó analizar la distribución del patrimonio por provincias y corredores, determinar cuáles son los elementos más representativos y detectar los problemas de conservación más recurrentes. No obstante, los resultados obtenidos deben entenderse como un punto de partida, ya que el proyecto exigirá completar la recopilación y el tratamiento de datos en aquellas provincias y tramos donde la información sigue siendo insuficiente o excesivamente genérica.

Por otro lado, en el segundo trabajo, centrado en la recuperación patrimonial de la carretera Nacional IV, en el tramo entre Almuradiel (Ciudad Real) y Santa Elena (Jaén), se definieron criterios y estrategias generales de intervención. El proyecto abordó la delimitación del trazado histórico, el análisis de su evolución y la elaboración de su inventario, atendiendo a distintos arcos cronológicos. Asimismo, se establecieron criterios metodológicos para la consolidación, restauración y rehabilitación de los elementos y tramos más singulares, junto con estrategias de tematización para mejorar su interpretación histórica.

También se contempló la creación de una imagen de marca específica para la carretera histórica, acompañada de señalización diferenciada y la instalación de puntos de parada, centros de interpretación y paneles informativos para

FIRMADO

potenciar su divulgación. Para la ejecución de este proyecto, se contó con la colaboración de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, pionera en la gestión y recuperación de las *vías verdes* en el ámbito ferroviario, así como, de nuevo, con la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Ciudad Real, que desempeñó un papel clave en la supervisión y desarrollo del estudio del patrimonio viario.

Sin duda, ambas iniciativas, junto con la aprobación de esta Orden Circular, suponen un avance significativo en un doble objetivo. Por un lado, se están estableciendo estrategias y directrices esenciales para la recuperación y reutilización de algunos de los tramos y elementos con mayor valor patrimonial dentro de los 26.459 kilómetros que conforman la Red de Carreteras del Estado. Por otro, se está reforzando la dimensión patrimonial de las carreteras históricas desde su potencial operativo, en sintonía con los objetivos del Plan de Acción de Economía Circular. Su dinamización puede contribuir a mitigar la despoblación en áreas rurales, al mismo tiempo que favorecería su integración en circuitos turísticos y fomentaría usos compatibles con su valor cultural. Además, dada su gran extensión y su impacto a escala territorial, su aprovechamiento turístico podría generar beneficios en un área muy amplia, reforzando el papel de las carreteras históricas como un recurso clave para el desarrollo sostenible.

OBJETO DE LA ORDEN CIRCULAR

El incremento paulatino de la sensibilidad hacia la dimensión patrimonial de las carreteras históricas, especialmente en los últimos años, y su creciente reconocimiento como elementos clave para la comprensión del desarrollo territorial y la evolución de la ingeniería viaria, justifican la necesidad de actualizar la regulación vigente en materia de señalización. Dentro de este marco normativo, se considera *carretera histórica aquella construida entre los siglos XVIII y XIX y/o que mantiene vestigios materiales que remiten a un arco cronológico que abarca desde tal siglo hasta los años 60 del siglo XX*, momento en el que la construcción de carreteras comienza a sistematizarse mediante diferentes instrucciones técnicas. Estas infraestructuras, diseñadas por ingenieros y construidas, muchas de ellas, con anterioridad a la generalización del automóvil, han desempeñado un papel fundamental en el desarrollo territorial, económico y social del país. Además, muchas de ellas conservan elementos originales que reflejan la evolución de la ingeniería viaria, desde su trazado y obras de fábrica hasta su señalización y sistemas de contención, constituyendo un valioso testimonio de interés histórico, científico, tecnológico y, en muchos casos, simbólico o identitario.

La presente Orden Circular tiene como finalidad regular la señalización de las carreteras históricas en la Red de Carreteras del Estado, estableciendo criterios específicos para su identificación y puesta en valor con el propósito último de

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (4 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

guiar a los turistas hacia los principales puntos de interés, promoviendo un turismo de calidad, sostenible y cultural, que conecta a los viajeros con la historia, el patrimonio y la naturaleza de la región. La medida busca dotar a estas infraestructuras de una señalización homogénea y diferenciada, garantizando su compatibilidad con el resto de la señalización vial, sin comprometer la seguridad ni la funcionalidad del sistema viario.

La señalización vertical de las carreteras pertenecientes a la red del Estado está regulada por la Norma 8.1-I.C. "Señalización Vertical" de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden FOM/534/2014, de 20 de marzo (en adelante Norma 8.1-IC), la cual establece los criterios técnicos generales para la señalización de servicios y lugares de interés público adyacentes a la carretera.

Dicha norma, en lo referente a la señalización de localizaciones de interés turístico, en sus apartados 3.2.2.3 y 4.2.2.3 "Localizaciones de interés turístico" dice que "los lugares de interés cultural, destinos naturales y ofertas de sol y playa se señalizarán de acuerdo con lo especificado en el Sistema de Señalización Turística Homologada (SISTHO), de la Red de Carreteras del Estado". Los criterios que rigen para este sistema de señalización se encuentran recogidos en el "Manual del Sistema de Señalización Turística Homologada en las carreteras estatales".

Basándose en los criterios establecidos en las normas citadas y con la finalidad de garantizar la adecuada señalización de las carreteras históricas dentro de la Red de Carreteras del Estado, esta Orden Circular complementa lo establecido en el Manual SISTHO y regula criterios para el diseño de los elementos de señalización que identifican estos tramos y sus elementos de interés patrimonial. Asimismo, establece disposiciones sobre la ubicación y disposición de la señalización, de manera que esta se integre adecuadamente en su entorno sin interferir con la seguridad vial. Se determina, además, la necesidad de diferenciar la señalización de las carreteras históricas de otras señalizaciones turísticas y de orientación general, garantizando así su reconocimiento por parte de los usuarios.

La presente Orden Circular no regula las carreteras con interés paisajístico. Aunque algunas carreteras históricas presentan un valor paisajístico significativo, su consideración patrimonial no depende exclusivamente de su atractivo escénico, sino de su importancia técnica, territorial e histórica. No todas las carreteras paisajísticas son carreteras históricas, ni todas las carreteras históricas tienen un valor predominantemente paisajístico. Por tanto, el ámbito de aplicación de esta Orden Circular se limita a aquellas carreteras cuyo trazado, diseño o elementos patrimoniales asociados justifican una señalización específica que permita su identificación y conservación.

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (5 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

Por todo lo expuesto, la Dirección General de Carreteras dispone:

PRIMERO: Regular la señalización de las carreteras históricas mediante la incorporación de nuevos preceptos al "Sistema de Señalización Turística Homologada" (SISTHO), que constituye el marco de referencia para la señalización de localizaciones turísticas en la Red de Carreteras del Estado.

SEGUNDO: Definir como campo de aplicación de esta Orden Circular a la señalización de tramos de carreteras históricas de la Red de Carreteras del Estado.

TERCERO: Ordenar la entrada en vigor de esta Orden Circular a partir del día siguiente a su firma.

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS

Firmado digitalmente:

Juan Pedro Fernández Palomino

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (6 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

Este documento ha sido redactado por:

Susana Amarillas Barrios, IPS VIAL.
Alicia Rodríguez Llorente, IPS VIAL.
Francisco Javier Rodriguez Lázaro, ETS de ICCP de la Universidad de Castilla la Mancha.
Rita Ruiz Fernández, ETS de ICCP de la Universidad de Castilla la Mancha.
José María Coronado Tordesillas, ETS de ICCP de la Universidad de Castilla la Mancha.
Pedro Galán Bueno, ICCPE.
Álvaro Navareño Rojo, Director Técnico de la DGC.

Ha contado con la participación de:
Adolfo Hoyos-Limón Cortés, INECO.

Asimismo, los comentarios y aportaciones formulados por la Subdirección General de Conservación y Gestión de Activos, Paula Pérez López, María Santino y Beatriz Escribano, han enriquecido la versión final del documento.

Ha sido aprobado por Juan Pedro Fernández Palomino. Director General de la Dirección General de Carreteras en noviembre de 2025.

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (7 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

Índice

1 PRINCIPIOS GENERALES DEL SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN DE LAS CARRETERAS HISTÓRICAS 8
1.1 Principios de la señalización histórica 8
1.2 Criterios de selección de los destinos 8
2 DISEÑO DE LOS ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN 9
2.1 Color 9
2.2 Tipografía 11
2.3 Márgenes y separaciones 11
2.4 Retrorreflexión 11
2.5 Pictograma identificativo de Carretera Histórica 11
2.6 Pictogramas identificativos de puntos de interés 13
3 SEÑALIZACIÓN DE LAS CARRETERAS HISTÓRICAS 13
3.1 Señalización de acceso a una carretera histórica 14
3.2 Señalización en la carretera histórica 17
3.3 Señalización de inicio, confirmación y final de carretera histórica 18
3.4 Señalización de las características de circulación 19
3.5 Señalización de continuidad de carretera histórica 19
3.6 Señalización de interrupción de carretera histórica 23
3.7 Señalización de localización de un punto de interés 23
3.8 Salidas hacía puntos de interés 28
3.9 Localizaciones atravesadas por la carretera 28
4 HITOS KILOMÉTRICOS EN CARRETERA HISTÓRICA 29
5 MARCO NORMATIVO 30

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (8 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

1 PRINCIPIOS GENERALES DEL SISTEMA DE SEÑALIZACIÓN DE LAS CARRETERAS HISTÓRICAS

1.1 Principios de la señalización histórica

De acuerdo con la Norma 8.1-IC, los principios básicos a los que se debe ajustar una correcta señalización en carretera son: claridad, sencillez, uniformidad y continuidad.

Claridad en la identificación de una carretera histórica y los puntos de interés que hay ubicados a lo largo de su recorrido.

Sencillez en la manera de incluir la información en los elementos de señalización.

Uniformidad en la manera de señalizar este tipo de carreteras.

Continuidad de la información proporcionada en las señales a lo largo del recorrido.

El objetivo de este manual es conseguir que la señalización en las carreteras históricas cumpla estos principios básicos. Con este fin se establecen en el presente documento criterios sobre selección de destinos y especificaciones relativas al diseño que los elementos de señalización instalados en ellas deben cumplir.

1.2 Criterios de selección de los destinos

Los destinos susceptibles de ser señalizados dentro del marco de las carreteras históricas podrán ser poblaciones y puntos de interés.

Las poblaciones que se incluyan en la señalización serán las que figuren como cabecera de tramo de la carretera histórica. Se trata de poblaciones que se toman como referencia de los límites de tramo y que normalmente son atravesadas por la carretera.

Los puntos de interés son destinos que se encuentran en la carretera histórica que pueden ser de interés para el viajero, ya sea por tratarse de elementos pertenecientes a épocas pasadas que actualmente han quedado abandonados y que tiene cierto atractivo histórico, o por ser elementos contemporáneos que ofrecen un atractivo cultural o paisajístico, otorgando así un valor añadido a la carretera.

Entre los puntos de interés se destacan los siguientes:

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (9 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

- Infraestructuras abandonadas junto a la carretera como apeaderos, puentes, ventas, casetas de peones camineros o trazados rectificados
- Obras de fábrica atravesadas por la carretera como puentes, túneles, pasos sobre vías de ferrocarril o viaductos
- Puntos de interés geográfico atravesados por la carretera como ríos, puertos o embalses
- Elementos de identificación de carreteras como miliarios, leguarios, cruceiros, mojones kilométricos, hitos de delimitación provincial o de arzobispados, hitos de empalme y otros elementos de identificación de caminos o rutas de otras épocas
- Sistemas de contención lateral obsoletos presentes en el lateral de la carretera como guardarruedas, barreras de piedra, de madera o metálicas
- Miradores, fuentes, merenderos, centros de interpretación y puntos de información siempre que dispongan de zonas acondicionadas para detener el vehículo con seguridad
- Elementos publicitarios considerados Bien de Interés Cultural (BIC) o que presenten un interés cultural histórico adicional al carácter publicitario de la marca que representa.

2 DISEÑO DE LOS ELEMENTOS DE SEÑALIZACIÓN

Los parámetros en cuanto a contenido y diseño de los carteles que no se especifiquen en este apartado se regirán por lo dispuesto en la Norma 8.1-IC.

2.1 Color

Los carteles cuyo contenido se refiera exclusivamente a la carretera histórica irán en fondo marrón con los textos, orla y flechas en fondo blanco (figura 1).

figura 1

FIRMADO

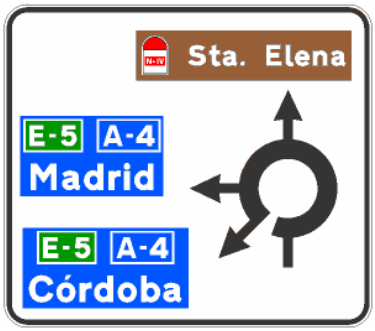
FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (10 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

Cuando se trate de carteles que incluyan señales de peligro o restricción concernientes a un tramo de carretera histórica, las señales irán recuadradas en fondo blanco dentro de los carteles de fondo marrón con el objetivo de que resalten con respecto al resto de informaciones (figura 2)

figura 2

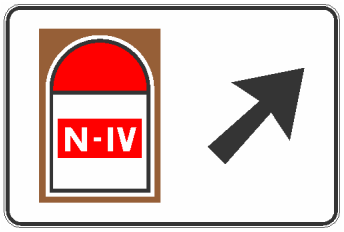
Los destinos relativos a tramos de carreteras históricas que se integren en carteles de señalización ordinarios deberán acompañarse del pictograma identificativo definido en el apartado 2.5. El conjunto formado por el destino y su pictograma se enmarcará en un recuadro de color marrón, con el fin de diferenciarlos del resto de destinos incluidos en el cartel. (figura 3).

figura 3



Las señales simples instaladas como continuidad de itinerario incluirán el pictograma específico de carretera histórica recuadrado en fondo marrón sobre un fondo blanco con flecha y orla en negro (figura 4).

figura 4



FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (11 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

2.2 Tipografía

La tipografía utilizada para el texto contenido en las señales será el alfabeto CCRIGE. Este alfabeto es el que la Norma 8.1-IC señalización vertical establece para todas las señales verticales de la Red de Carreteras del Estado.

2.3 Márgenes y separaciones

Los márgenes y separaciones entre los diferentes elementos de las señales serán lo establecidos en la Norma 8.1-IC señalización vertical.

2.4 Retrorreflexión

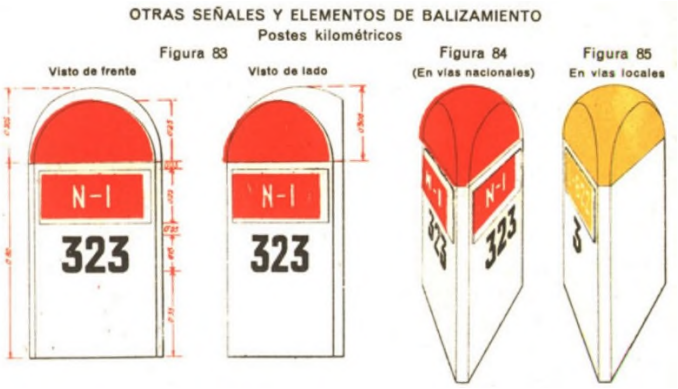
Todos los elementos (fondo, caracteres, orlas, símbolos y pictogramas) de los paneles deberán ser retrorreflectantes en su color, exceptuando los colores negros y azul oscuro. La clase de retrorreflexión será la establecida en la Norma 8.1-IC en función del tipo de vía e iluminación.

2.5 Pictograma identificativo de Carretera Histórica

Si nos remontamos a la historia de la señalización encontramos que en el año 1856 (a través de la Real Orden de 18 de diciembre) se obligó a señalizar los puntos kilométricos de las carreteras radiales que partían de Madrid, situando el kilómetro cero de todas las carretas en la Puerta del Sol. En sus inicios, los hitos kilométricos eran de madera y de diferentes diseños. La Orden Circular de 15 de octubre de 1861 estableció los criterios para homogeneizar los hitos kilométrico y miriamétricos del país.

No será hasta la aparición del Código de Circulación, Instrucción de Carreteras de 1939 cuando se detallan los que posiblemente sean los hitos más conocidos por todos nosotros. Podrían ser en granito u hormigón. Este hito contaba de una parte rectangular en la que se añadía el cajetín identificativo de la carretera y en su parte inferior se el km. La parte curva superior se pintaba del mismo color que el cajetín de la carretera que señalizaba según se muestra en la figura 5.

figura 5



FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (12 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

El pictograma identificativo de carretera histórica elegido es una adaptación de este modelo de hito (figura 6).

La parte rectangular del hito será de fondo blanco e incluirá el cajetín identificativo de la carretera histórica. El semicírculo superior tendrá el mismo color que el fondo del cajetín identificativo. Todo el conjunto irá bordeado en negro con filete blanco que delimita la figura para ofrecer contraste con el fondo marrón sobre el que aparecerá siempre en los carteles.

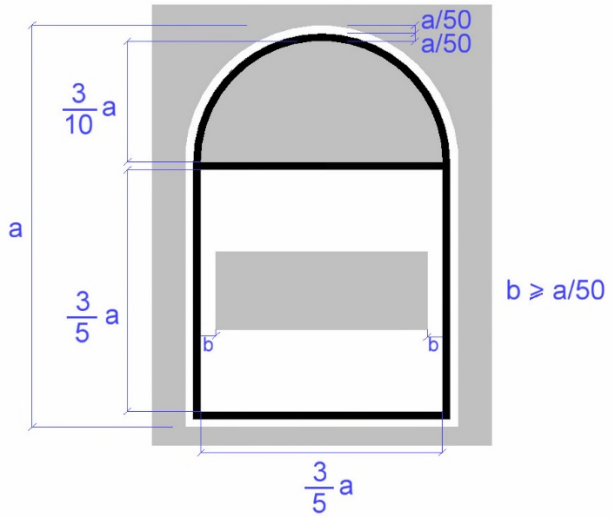
figura 6

Las dimensiones totales del pictograma dependerán del cartel o señal en el que este integrado. Sus proporciones se indican en la figura 7.

El cajetín de la carretera cumplirá las características de diseño establecidas en la Norma 8.1-IC e irá centrado horizontal y verticalmente con el cuerpo rectangular del hito.

El tamaño del cajetín será tal que garantice la separación horizontal con el borde del hito establecida en la figura 7.

figura 7



FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (13 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

2.6 Pictogramas identificativos de puntos de interés

Siempre que sea posible, los puntos de interés señalizados se acompañarán del pictograma genérico que lo represente, utilizando los pictogramas contenidos en *Catálogo oficial de señales verticales de circulación*.

Sin embargo, entre estos pictogramas oficiales no se encuentra ninguno que represente los elementos históricos que podemos encontrar a lo largo del itinerario de las carreteras históricas. Por este motivo, se han diseñado una serie de pictogramas específicos que facilitarán la señalización de estos elementos y la comprensión de la información por parte de los usuarios (figura 8).

figura 8

3 SEÑALIZACIÓN DE LAS CARRETERAS HISTÓRICAS

La puesta en servicio de estas carreteras bajo la denominación de "históricas" requiere informar adecuadamente a los conductores que acceden desde otras vías de circulación sobre el tipo de vía a la que se incorporan. Asimismo, es necesario proporcionar información a los usuarios una vez que transiten por el tramo histórico, detallando las características de circulación en dicha vía y la continuidad del itinerario histórico en los puntos donde puedan surgir dudas sobre el recorrido a seguir.

Estos aspectos se abordan en los siguientes apartados, en los que se establecen los criterios de señalización para los accesos a una carretera histórica y los aplicables dentro de la propia carretera histórica.

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (14 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

Cabe resaltar que estas carreteras ya estaban abiertas a la circulación antes de ser catalogadas como históricas, lo que implica que la señalización que se instale conforme a este documento deberá complementar la señalización reglamentaria existente tanto en estas vías como en las que conectan con ellas.

3.1 Señalización de acceso a una carretera histórica

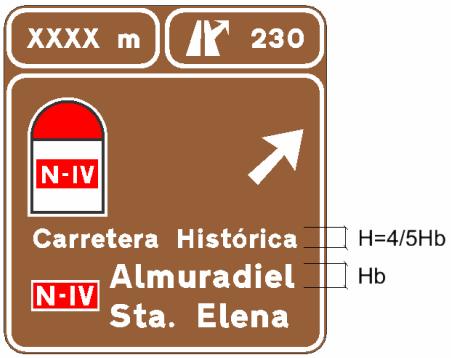
El acceso a una carretera histórica se debe señalizar desde las vías principales que conectan con ella. El acceso puede darse desde una autovía/autopista, una carretera multicarril, una carretera convencional o desde los viales urbanos en una población. Esta circunstancia influye tanto en el diseño como en la ubicación de los carteles que indicarán dicho acceso.

- **Acceso a carretera histórica desde una autovía/autopista**

  La salida desde una autovía/autopista hacia una carretera histórica se señaliza mediante la instalación de carteles de preseñalización cuya composición y emplazamiento sigue los criterios establecidos por el manual SISTHO.

  En el cartel se incluye el texto "Carretera Histórica", el cajetín identificativo y las poblaciones cabecera del tramo de carretera histórica que se está señalizando. (figura 9)

figura 9



Hb=300 mm
Hpictograma=5Hb
Lflecha=900 mm

Este cartel no se complementará con cartel flecha en la misma salida, bastará con el cartel flecha que ya está instalado en el enlace y que contiene únicamente el número de salida.

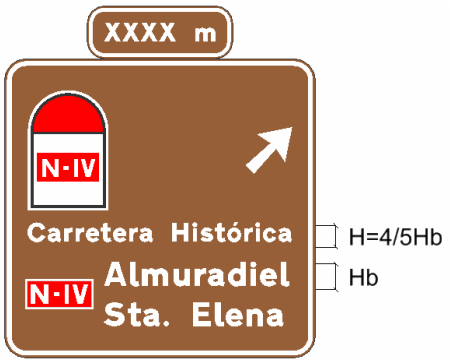
FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (15 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

- **Acceso a carretera histórica desde una carretera multicarril**

La salida desde una carretera multicarril hacia una carretera histórica se señaliza mediante la instalación de carteles de preseñalización cuya composición y emplazamiento sigue los criterios establecidos por el manual SISTHO.

figura 10



Hb=240 mm
Hpictograma=5Hb
Lflecha=600 mm

El cartel de preseñalización se complementa con un cartel flecha instalado en la nariz de salida. Contendrá el pictograma identificativo de carretera histórica acompañado de las poblaciones cabecera del tramo. En estos carteles no se incluirá el texto "carretera histórica".

figura 11

Hb=150 mm
Hpictograma=2Hb

- **Acceso a carretera histórica desde carretera convencional**

La salida desde una carretera convencional hacia una carretera histórica se señaliza mediante la instalación de un cartel lateral de dirección, complementado por el correspondiente cartel-flecha.

Los carteles estarán compuestos por un subcartel superior que incluirá el texto "Carretera Histórica" acompañando el pictograma identificativo.

Cuando en la salida se señalice el inicio del tramo histórico, el cartel incluirá un subcartel inferior con las poblaciones cabecera o referencia de la carretera histórica según se muestra en la figura 12.

Si el acceso a la carretera histórica se sucede en un punto intermedio del tramo en el que se puede acceder a ambos sentidos o a un solo sentido del tramo, el cartel se diseñará según se muestra en la figura 13.

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (16 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

El diseño de estos carteles seguirá los criterios establecidos en la Norma 8.1-IC, por tanto, las alturas de letra básica (Hb) de cada cartel dependerá de las características de la carretera convencional en el que se ubique. La altura del pictograma será de 2Hb por estar asociado a dos líneas de texto.

figura 12

figura 13

El cartel flecha que complementa este cartel contendrá el pictograma identificativo de carretera histórica acompañado de las poblaciones cabecera del tramo en un solo cartel flecha o en dos dependiendo del caso. Los carteles-flecha no contendrán el texto "carretera histórica"

figura 14

El emplazamiento de estos carteles dependerá de la presencia de otros carteles en el mismo cruce:

- En el caso de que no haya presencia de otros carteles de dirección en el cruce, los carteles correspondientes a la carretera histórica se posicionarán según los criterios establecidos en la Norma 8.1-IC.
- En presencia de otros carteles de orientación se recomienda colocar el cartel lateral relativo a la carretera histórica distanciado unos 50 m del cartel de orientación presente en el cruce.
- El cartel-flecha se instalará en los mismos postes que el resto de las flechas presentes en el cruce.

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (17 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

- **Acceso a carretera histórica desde una vía urbana**

  En entornos urbanos, tanto el acceso como la continuidad de una carretera histórica se señalizará con señales de uso específico en poblado.

  En cada módulo se incluirá el pictograma seguido de la población o poblaciones de referencia de la ruta histórica. La Hb dependerá del tamaño del módulo instalado en cada población.

figura 15

3.2 Señalización en la carretera histórica

Una vez dentro del tramo histórico, es necesario contar con señalización adecuada que informe al conductor sobre su entrada en dicho tramo, indicando claramente su inicio y final. Además, la señalización debe detallar las características de circulación específicas del tramo y garantizar información sobre su continuidad en las proximidades de cruces o intersecciones

La carretera histórica es un tipo de vía con valor cultural, en la que se debe garantizar tanto la seguridad de la circulación como el disfrute del paisaje y de los elementos presentes a lo largo de su recorrido. Esta vía está diseñada para ser utilizada por vehículos con diferentes características de circulación, como coches, motos y bicicletas. En consecuencia, se establece una velocidad máxima de circulación de 50 km/h. Por ello, la altura básica de letra (Hb) de los carteles instalados en estas carreteras será la correspondiente a las vías convencionales con un límite de velocidad inferior a 90 km/h.

En este capítulo se presentan los diseños recomendados, así como las ubicaciones sugeridas para cada tipo de señal.

FIRMADO

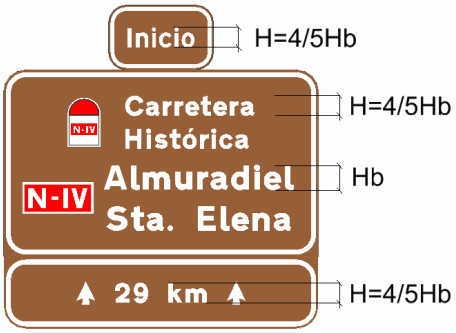
FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (18 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

3.3 Señalización de inicio, confirmación y final de carretera histórica

Las situaciones de Inicio, confirmación de itinerario y final de la carretera histórica se indicarán mediante la instalación de carteles laterales.

El cartel de inicio incluirá un pie de cartel en el que se indica la longitud de la carretera histórica (figura 16)

figura 16



Hb=200 mm
Hpictograma=2Hb

Se recomienda colocar un cartel lateral después de las incorporaciones desde otras carreteras para confirmar al usuario que se encuentra en un tramo de carretera histórica y repetirlo a una distancia aproximada de 2 km (figura 17).

figura 17

Hb=200 mm
Hpictograma=2Hb

El final de la carretera se señalizará como muestra la (figura 18).

figura 18

Hb=200 mm
Hpictograma=2Hb

FIRMADO

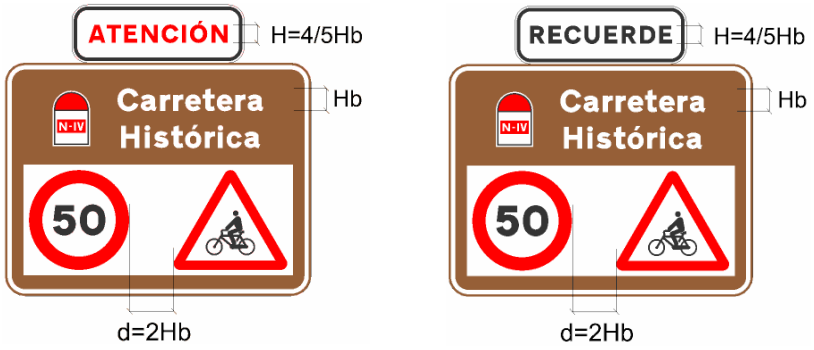
FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (19 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

3.4 Señalización de las características de circulación

Después de la señalización de inicio de carretera histórica, a una distancia no inferior a 50 m, se dispondrá un cartel lateral que advierta de las características de circulación. Contendrá las señales R-301 (límite de velocidad de 50 km/h) y P-22 (peligro de ciclistas en la vía).

El cartel se repetirá cada 2 km aproximadamente para recordar las condiciones de circulación a lo largo de la carretera histórica (figura 19).

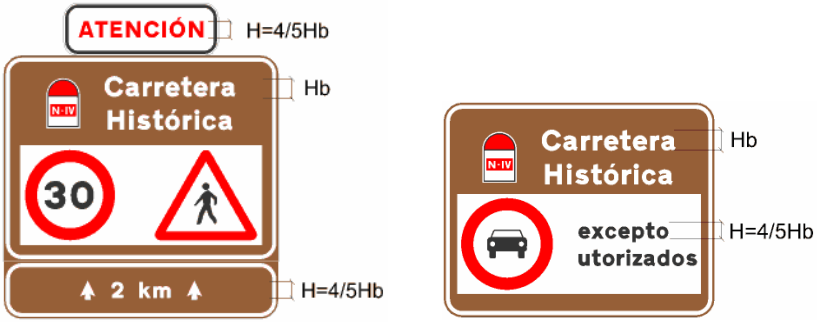
figura 19



Hb=200 mm
Hpictograma=500 mm
Hseñal=900 mm

Estos mismos carteles se utilizarán para informar de otro tipo de restricciones a la circulación que puedan darse en determinados tramos (figura 20). En estos carteles se podrá añadir un pie inferior que indique la longitud a la que se refiere una restricción concreta.

figura 20



Hb=200 mm
Hpictograma=500 mm
Hseñal=900 mm

3.5 Señalización de continuidad de carretera histórica

En la aproximación a cruces, intersecciones u otros puntos donde el conductor pueda tener dudas sobre el itinerario de la ruta histórica, es imprescindible disponer de elementos de señalización que indiquen el camino a seguir con la suficiente antelación. Esto permitirá que el conductor pueda realizar las maniobras necesarias con seguridad.

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (20 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

Dado que en estas carreteras es habitual la presencia de carteles de orientación, la señalización destinada a facilitar la continuidad del itinerario debe complementar la existente, evitando interferir con la visibilidad de los elementos ya instalados.

En este contexto, pueden darse los siguientes supuestos:

1. Los carteles de orientación existentes en la carretera disponen de espacio suficiente para incluir información sobre la continuidad de la ruta histórica en la dirección precisa.
2. Los carteles de orientación existentes no cuentan con espacio suficiente para incorporar información sobre la ruta histórica.
3. No existe ningún cartel de orientación en la aproximación a la intersección.

En función de cada caso, la señalización de continuidad se establecerá según lo indicado en los siguientes puntos:

- **Carteles existentes con espacio disponible**

  En el caso de que los carteles existentes en la aproximación al cruce o intersección cuenten con espacio suficiente para indicar la continuidad de la ruta histórica, se integrará la información en dicho cartel añadiendo el pictograma identificativo enmarcado en color marrón. Este pictograma deberá tener el mismo nivel de reflectancia que el cartel en el que se integre. Su tamaño estará determinado por la altura básica de la letra del cartel y el espacio disponible (figura 21).

figura 21

- **Carteles existentes sin espacio disponible**

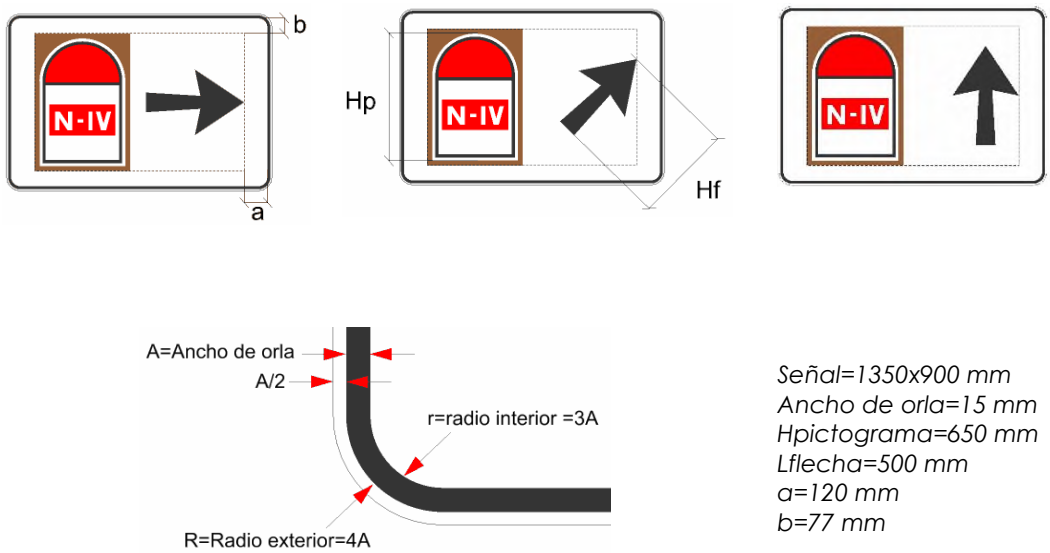
  En las intersecciones donde no sea posible incorporar el pictograma identificativo en los carteles direccionales ya instalados en la carretera

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (21 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

histórica, la continuidad del itinerario se indicará mediante la instalación de señales rectangulares de dimensiones fijas. Estas señales tendrán el fondo de color blanco e incluirán el pictograma identificativo enmarcado en marrón junto con una flecha que indique la dirección a seguir para continuar por la carretera histórica. El conjunto formado por el pictograma y la flecha irán centrados en la señal. Se emplearán las señales de la figura 22.

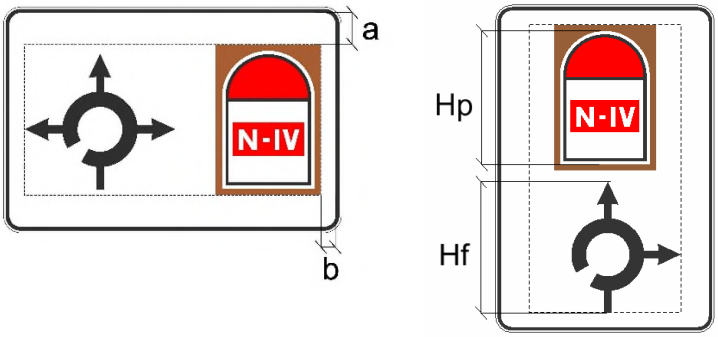
figura 22



Señal=1350x900 mm
Ancho de orla=15 mm
Hpictograma=650 mm
Lflecha=500 mm
a=120 mm
b=77 mm

En aproximación a intersecciones tipo glorieta las señales empleadas incluirán el pictograma de la glorieta con todas las salidas presentes en la intersección, el pictograma de la carretera histórica se colocará en la posición de su salida (figura 23).

figura 23



Señal=1350x900 mm
Ancho de orla=15 mm
Hpictograma=550 mm
Hflecha=60 mm
a=125 mm
b=60 mm

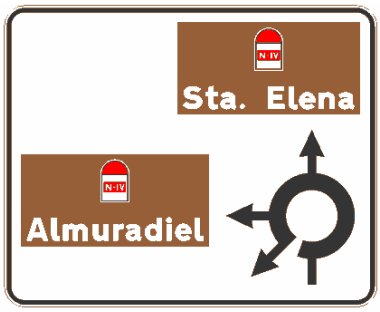
Se recomienda colocar estas señales distanciadas unos 50 m del cartel de orientación presente en el cruce.

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (22 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

Si se precisa señalizar ambos sentidos del itinerario será necesario añadir la población de cabecera o referencia a continuación del pictograma. Cuando esta información no pueda incluirse en el cartel existente, por falta de espacio o exceso de información, se podrá colocar un cartel independiente que contenga exclusivamente los itinerarios de la carretera histórica. En los carteles del tipo glorieta se incluirán todas las salidas de la intersección y los pictogramas y destinos históricos se posicionarán en sus ramales correspondientes. En esta situación, la altura básica de letra empleada será la reflejada en la figura 24.

figura 24



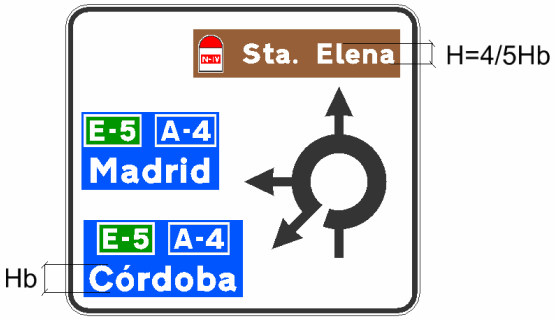
Hb=160 mm
Hpictograma=3/2Hb

Se recomienda colocar esos carteles distanciados unos 50 m del cartel de orientación presente en el cruce.

- **Ausencia de cartel de orientación en la intersección**

Si en la aproximación a un cruce no hay presencia de cartel de señalización y desde dicho cruce se puede acceder a varios destinos, se deberá colocar un cartel direccional siguiendo los criterios establecidos en la Norma 8.1-IC en el que se señalizará la salida hacia la carretera histórica como cualquier otro destino (figura 25).

figura 25



Hb=200 mm
Hpictograma=3/2Hb

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (23 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

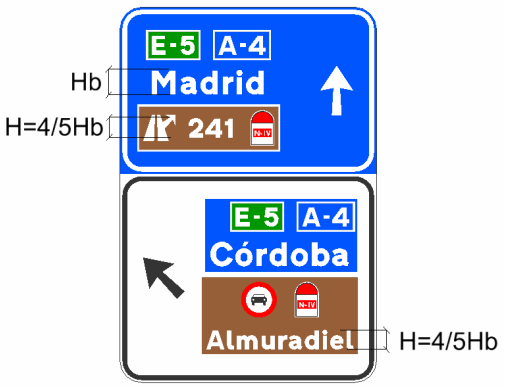
3.6 Señalización de interrupción de carretera histórica

En caso de que un tramo de la carretera histórica esté interrumpido o restringido para ciertos usuarios, deberá proporcionarse información detallada sobre el tipo de restricción, así como sobre el itinerario alternativo que permita retomar el recorrido histórico.

En los ejemplos siguientes se muestra cómo señalizar un tramo prohibido a la circulación de vehículos a motor y la continuidad del itinerario histórico para estos vehículos a través de la salida 241 de la autovía A-4.

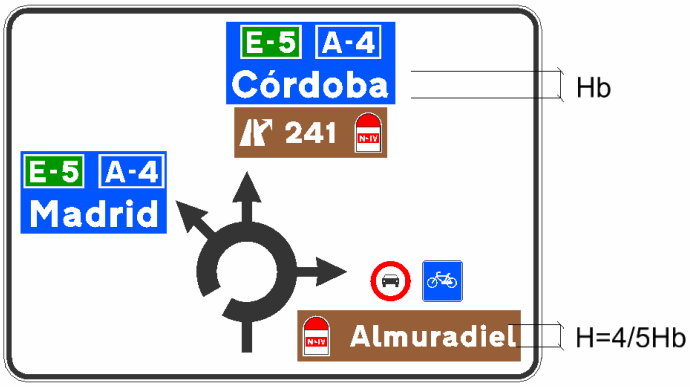
La figura 26 corresponde a un cartel direccional de un cruce en "T", la figura 27 corresponde a un cartel en la aproximación a una intersección en glorieta.

figura 26



Hb=200 mm
Hpictograma=3/2Hb
Hseñal=3/2Hb

figura 27



Hb=200 mm
Hpictograma=3/2Hb
Hseñal=3/2Hb

3.7 Señalización de localización de un punto de interés

La ubicación de un punto de interés se indicará mediante la colocación de una señal en fondo marrón que contenga el logotipo de la carretera histórica, el

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (24 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

pictograma correspondiente al punto de interés, y el nombre o designación de éste, en caso de tenerlo.

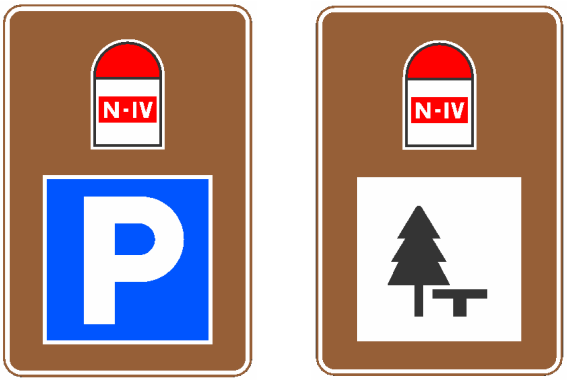
Según el número de pictogramas que presente el punto de interés que sea necesario señalizar, y como consecuencia directa del tamaño resultante de la señal, esta se fabricará en chapa o en lamas.

- **Señal fabricada en chapa**

  Se empleará esta señal en el caso de señalizar un solo punto de interés.

  Los puntos de interés que no dispongan de nombre propio y cuyo pictograma se encuentre contenido en el *Catálogo oficial de señales verticales de circulación*, se señalizarán según la figura 28.

figura 28

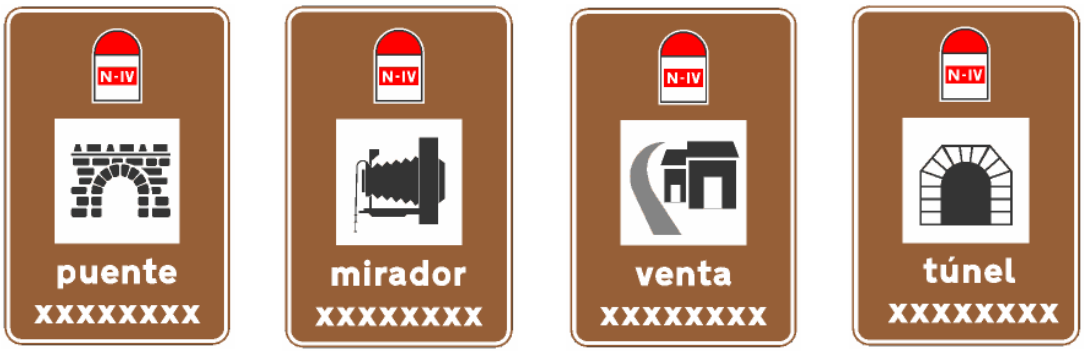


Los puntos de interés asociados a carreteras históricas, para los que se ha creado un pictograma específico, se acompañarán siempre del nombre común asociado según la figura 29.

figura 29

Cuando los destinos tengan nombre propio, este se podrá incluir siempre que no se superen las dos líneas de texto y se adapte al ancho de la señal (figura 30)

figura 30



El ancho de orla y dimensiones totales de estas señales serán fijas, el resto de los elementos se adaptará según se muestra en la figura 31.

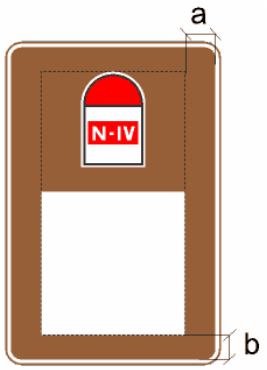
FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (25 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

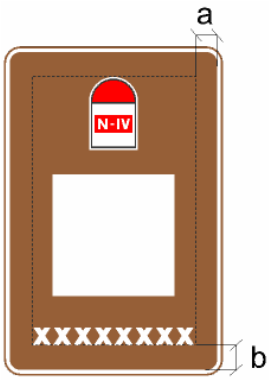
FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (26 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

figura 31

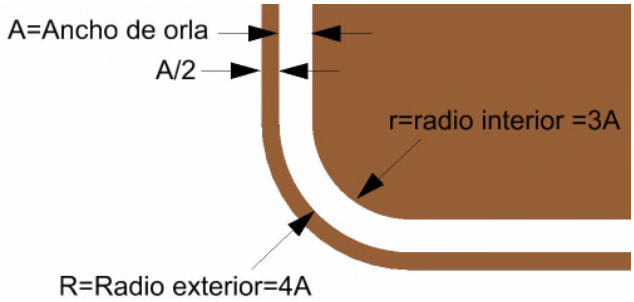


Señal=1350x900 mm
Ancho de orla=15 mm
Hpictograma identificativo=400 mm
Hpictograma punto interés=600 mm
a=127 mm
b=100 mm



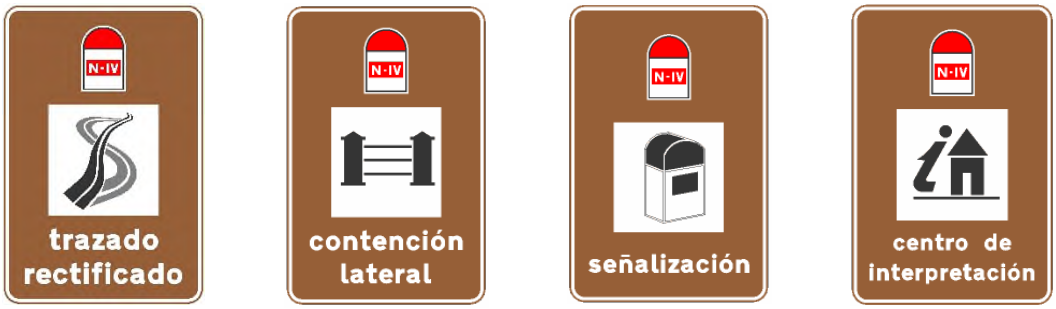
Señal=1350x900 mm
Ancho de orla=15 mm
Hpictograma identificativo=300 mm
Hpictograma punto interés=500 mm
Hb=100 mm
a≥60 mm
b=100 mm

Señal=1350x900 mm
Ancho de orla=15 mm
Hpictograma identificativo=300 mm
Hpictograma punto interés=500 mm
Hb=100 mm
a≥60 mm
b=60 mm



En los casos particulares en los que la longitud del texto de destino lo requiera se podrá reducir Hb (hasta un máximo de un 25%) según se muestra en la figura 32.

figura 32



H=95 mm H=90 mm H=85 mm H=75 mm

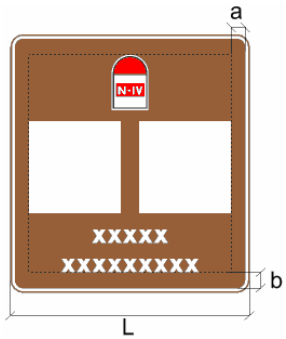
- **Señal fabricada en lamas**

Se podrán señalizar emplazamientos que contengan hasta cuatro tipos de puntos de interés.

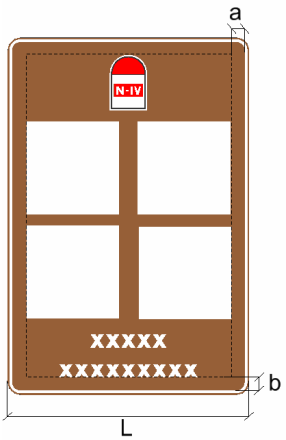
La longitud total de estas señales será fija, su altura dependerá de los elementos que contenga, guardando siempre las proporciones de la figura 33.

En los casos particulares en los que la longitud del texto de destino lo requiera se podrá reducir la altura de letra hasta un 25%.

figura 33



L=1300 mm
Ancho de orla=15 mm
Hpictograma identificativo=300 mm
Hpictograma punto interés=500 mm
Hb=100 mm
a=75 mm
b≥70 mm



L=1300 mm
Ancho de orla=15 mm
Hpictograma identificativo=300 mm
Hpictograma punto interés=500 mm
Hb=100 mm
a=75 mm
b≥70 mm

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (27 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (28 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

3.8 Salidas hacía puntos de interés

Cuando los puntos de interés ubicados a lo largo del itinerario de la carretera histórica dispongan de un espacio seguro para detener el vehículo, el acceso desde la carretera se señalizará mediante la instalación de una señal de localización acompañadas de un panel complementario tipo S-870a o S-870b que indique la dirección de la salida, según se muestra en la figura 34.

Las dimensiones de los paneles complementarios serán de 800x400 mm.

figura 34

3.9 Localizaciones atravesadas por la carretera

Los destinos de interés geográficos se señalizarán tal y como se indica en la Norma 8.1-IC y se muestra en la figura 35.

figura 35

Los pasos superiores sobre ferrocarril se señalizarán desde ambos sentidos con el mismo tipo de carteles, según se muestra en la figura 36.

figura 36

4 HITOS KILOMÉTRICOS EN CARRETERA HISTÓRICA

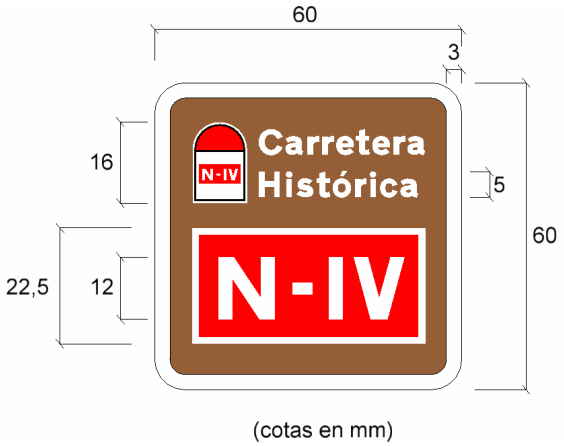
A lo largo de la carretera histórica se señalizarán los hitos kilométricos.

En el caso de la existencia de hitos reglamentarios se añadirá una placa superior identificativa de carretera histórica del mismo material y acabado del hito al que acompaña. Sus dimensiones serán las indicadas en la figura 37.

figura 37

En los tramos reacondicionados como carretera, que carecían de hitos kilométricos por ser caminos o senderos, se utilizará un hito específico de carretera histórica que incluirá su designación, pero no contará con dato kilométrico alguno que pueda crear confusión con la kilometración del resto de la red de carreteras en servicio, tal y como se muestra en la figura 38.

figura 38



El material y elementos de sujeción serán los mismos que los empleados en los hitos kilométricos de la red general del estado.

FIRMADO

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (29 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es

FIRMADO

La clase de retrorreflexión para estos elementos se regirá según lo dispuesto en la Orden Circular 2/2024 sobre incorporaciones en Señalización Vertical.

5 MARCO NORMATIVO

Los criterios recogidos en la presente orden Circular están basados en los parámetros de diseño contemplados en las reglamentaciones siguientes:

- Norma 8.1-I.C. "Señalización vertical", de la Instrucción de Carreteras, aprobada por Orden FOM/534/2014.
- Orden Circular 2/2024 sobre incorporaciones en Señalización Vertical.
- Manual del sistema de señalización turística homologada de la Red de Carreteras Estatales (SISTHO). Noviembre 2014.
- Catálogo oficial de señales verticales de circulación publicado en el Real Decreto 465/2025, de 10 de junio, por el que se modifica el Reglamento General de Circulación, aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre en materia de señalización de tráfico.

FIRMADO por: JUAN PEDRO FERNANDEZ PALOMINO. A fecha: 03/11/2025 07:37 PM
DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS
Total folios: 30 (30 de 30) - Código Seguro de Verificación: MFOM028F7D73B3A1973D1AE04D5. Verificable en https://sede.transportes.gob.es