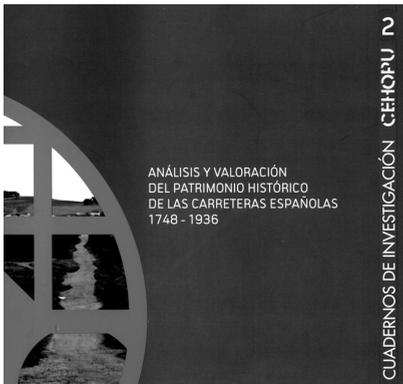


El papel que las carreteras han jugado en la modernización española no ha sido suficientemente valorado hasta la fecha en su triple dimensión de infraestructura de transporte con amplia incidencia económica, como red de articulación territorial incentivadora de dinámicas interregionales y locales y como sistema patrimonial marcado por la generación de una cultura que, como la del automóvil, forma parte de la modernidad en su iconografía y sus valores culturales.

La carretera es una infraestructura denostada por sus impactos medioambientales y alteraciones de carácter cultural por allá por donde pasa, sin embargo, pasado el tiempo de su puesta en funcionamiento, observamos como la peculiar paradoja, implícita en cualquier innovación técnica, marcada por la ambivalencia inherente al progreso (avance-destrucción) hace de estas infraestructuras un ejemplo paradigmático del contradictorio sentido de la historia.

La creación de la red española de carreteras desde los gobiernos liberales del siglo XIX hasta hoy ha tenido una extraordinaria importancia para la conformación la España actual. Teniendo en cuenta que el objetivo principal de cualquier infraestructura es dar respuesta a las necesidades de una comunidad dentro de un ambiente dado y que de su análisis histórico se desprenderán importantes enseñanzas acerca de las aplicaciones tecnológicas en marcos políticos, sociales y económicos determinados. Es decir que a través de la historia del transporte en sentido amplio, y en particular de las carreteras, conoceremos interesantes aspectos de le reciente historia españo-



Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas, 1748-1936

Autores: Francisco Javier Rodríguez Lázaro, José María Coronado Tordecillas, Rita Ruiz Fernández y Juan Garcilaso de la Vega Muñoz
Editorial: CEHOPU, Madrid 2007
Páginas: 79 + DVD
ISBN: 978-84-7790-452-6

[220]

la en relación con la movilidad de personas y mercancías y de la organización y estructura del territorio, así como las implicaciones de esas infraestructuras sobre el paisaje y la cultura.

El interés por la valoración de la carretera como paisaje cultural pleno de valores estéticos no es nuevo, aunque sí muy débil. En fechas tempranas, en la Revista de Obras Públicas nº 2843 de marzo de 1952, el arquitecto Miguel A. García Lomas y el ingeniero de caminos Ángel del Campo Francés, publicaron un artículo titulado “El paisaje de la carretera”, que venía a ser un resumen de la ponencia presentada con el título “Estética de la carretera” a la 1ª Asamblea de la Asociación Española de la Carretera, celebrada en 1950 dentro de la actividades de la recién creada Asociación Española de la Carretera (fundada en 1949). En esta valiosa aportación sobre el tema objeto de esta reseña se plantean asuntos de gran novedad como son los impactos causados por los movimientos de tierras, las obras de fábrica, las plantaciones y arbolado, las servidumbres, los tipos de trazados en relación con los diversos paisajes o si se trata de una obra nueva o de rectificación. Todo ello sin olvidar la intrínseca relación entre la carretera y la nueva, aún incipiente, industria turística.

Años más tarde, también en la Revista de Obras Públicas, mayo de 1984, el ingeniero de caminos Miguel Aguiló Alonso publicaba el artículo “Identificación de tramos de carretera con interés paisajístico”, que era un resumen del trabajo presentado al concurso de Proyectos de Investigación

convocado por el MOPU en 1982, trabajo realizado en colaboración con la Cátedra de Planificación de la ETSIM. En este proyecto Aguiló establece ya una metodología muy apropiada para el novedoso asunto del patrimonio de las carreteras y su inventario. Así nos habla de temas como: el paisaje desde la carretera, partiendo de los estudios enfocados al diseño técnico (tales como los de Del Campo, 1963; Tunnard, 1967; Hornbeck, 1972) o de aquellos otros estudios dirigidos a valorar las cualidades escénicas y estéticas de la carretera (tales como los de Priddle, 1972; Jones y Jones, 1974; Burke y Lewis, 1968; Melhorn y Keller, 1973). Para la delimitación de tramos de interés patrimonial utilizó la metodología desarrollada por Potter y Wagar (1971) en relación a su proyecto de investigación sobre la Zona Norte de Madrid. Este estudio sirve de referente investigador de gran calidad para la obra que ahora comentamos.

Del proyecto de Rodríguez Lázaro, Coronado Tordecillas, Ruiz Fernández y Garcilaso de la Vega Muñoz destacaremos como aportación principal el enfoque territorial aplicado a los nuevos estudios del análisis patrimonial. De modo que frente a la caduca idea de monumento, único y aislado, se establece una nueva categoría en la que el objeto se inserta en un contexto amplio marcado por el territorio y la consideración global de la obra cultural en cuestión. Tarea más que necesaria para el entendimiento integral de las infraestructuras de la ingeniería, el transporte y las obras públicas.

El patrimonio industrial es considerado por los autores asociado ineludiblemente a la obra pública, es decir a

los trabajos desarrollados por la ingeniería civil. Lo cual permite establecer conexiones técnicas, sociales y económicas hasta ahora no contempladas en estudios sobre el pasado industrial.

De este modo la arqueología industrial se relaciona con la arqueología del territorio para establecer una escala o unidad de observación mucho más válida de cara al entendimiento de los impactos de la tecnología sobre el paisaje.

La carretera entendida conceptual y físicamente como una infraestructura lineal, al igual que los trazados ferroviarios, nos facilita su análisis, ya que nos permite estudiar estos proyectos desde la multiplicidad de objetos, conjuntos y sistemas que la componen. De cara al inventario, con esta metodología se implementan importantes avances respecto del análisis tradicional, pieza a pieza, basado en la concepción puramente monumental del patrimonio histórico.

De este modo, la puesta en valor patrimonial de las infraestructuras, no se circunscribe exclusivamente a los bienes inmuebles tales como puentes, presas, acueductos o estaciones ferroviarias, sino que nos hablan del conjunto, del sistema integral, concepto de gran riqueza para establecer sistemas de valoración, protección y gestión en relación con los planteamientos de la UNESCO establecidos en la Convención del Patrimonio Mundial desde 1972 a 2005, que articulan los patrimonios emergentes del patrimonio industrial, la arquitectura del movimiento moderno y el patrimonio inmaterial en base a los paisajes culturales y los itinerarios culturales.

Este proyecto debe influir en el desarrollo de una política de protección patrimonial que haga suyas algunas de las valiosas conclusiones aquí establecidas. El Plan Nacional de Patrimonio Industrial debería llamarse también de la Obra Pública. De este modo se establecerían criterios unitarios para las políticas dirigidas a valorar y catalogar adecuadamente tales infraestructuras y redes como bienes e inmuebles de interés cultural. Estableciendo las conexiones adecuadas con el territorio, los núcleos urbanos, los centros extractivos, productivos y de distribución.

No debemos olvidar que además esta publicación establece una propuesta clara de intervención sobre el patrimonio histórico de las carreteras españolas destinado al mantenimiento funcional de estas redes históricas, estableciendo criterios para su restauración y conservación desde su utilidad pública y desde la consideración de sus valores tecnológicos, territoriales, sin olvidar las cualidades estéticas de estos hermosos escenarios de la modernidad.

Una publicación más que recomendable para todos aquellos que se interesan por el patrimonio cultural español desde perspectivas renovadas o que les gusta viajar por carreteras donde el tiempo detenido les habla de una época en la que la velocidad todavía permitía disfrutar del paisaje.

Julián Sobrino Simal
Universidad de Sevilla