

EL PATRIMONIO DE LAS OBRAS PÚBLICAS

THE HERITAGE OF PUBLIC WORKS

ROSARIO MARTÍNEZ VÁZQUEZ DE PARGA. Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos
 Secretaria General de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. aic@iies.es

RESUMEN: En este artículo se pone de manifiesto el rico patrimonio de las obras públicas español. Comienza con un repaso histórico de las obras valiosas conservadas, repaso que arranca desde la época romana hasta nuestros días. A continuación se expone la dificultad de realización de inventarios y la definición de los criterios que permiten valorar una obra pública. También se hace referencia a las principales acciones llevadas a cabo en los últimos años en las distintas comunidades autónomas. El artículo termina con una reflexión sobre las obras construidas en los últimos cien años y que están llamadas a constituir el patrimonio del futuro.

PALABRAS CLAVE: PATRIMONIO, VALORACIÓN, LEGADO, OBRA PÚBLICA

ABSTRACT: The article highlights the rich heritage of Spanish public works. It begins with a historical review of conserved public works from Roman times right up to the present day. The author describes the problems involved in making inventories and the definition of criteria by which to appraise a public work. The article refers to activities which have been carried out in recent years which have led to the drafting of inventories in the various regional communities of Spain. The author concludes by considering the public works built over the last hundred years which are destined to become the heritage of the future.

KEYWORDS: HERITAGE, LEGACY ASSESSMENT, PUBLIC WORKS

LA HERENCIA

España, país rico en otros patrimonios, es también afortunado en obras públicas. La herencia de construcciones realizadas a lo largo de la historia es muy basta.

Ello se ha debido en gran parte a las singulares condiciones físicas de nuestro territorio. Las comunicaciones, siempre indispensables, han debido vencer una complicada orografía. La necesidad de disponer de agua ha obligado a múltiples obras de reserva y encauzamiento para llevarla allí donde se ha precisado, dada la irregularidad tanto del clima como de nuestra hidrología.

Además se han asentado en nuestro suelo muy diversas culturas, dejando cada una huellas de su paso en cuanto a obras públicas se refiere. No es de extrañar pues que nos haya quedado un legado importante de vestigios.

Claro que no siempre se ha conservado lo mejor, muchas veces es precisamente la obra sobredimensionada la que perdura, circunstancia que hoy día tiende a disminuir al ser la economía uno de los factores determinantes en la construcción.

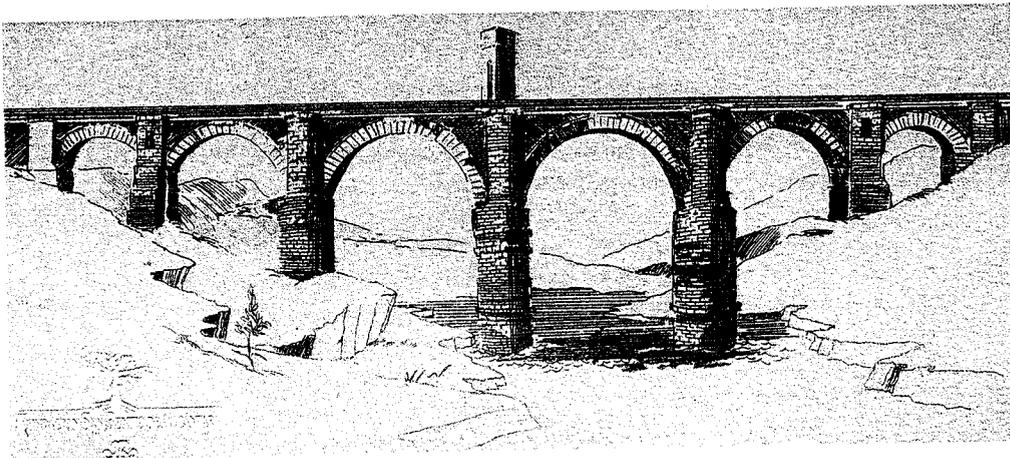
Ahora bien, no todas las obras que nos han llegado adolecen de sobredimensionamiento. Otras, bien calculadas y de buena factura han contado con algunas circunstancias especiales a su favor que las han permitido sobrevivir. En ocasiones,

aquellas que parecían desmesuradas no lo son, como el puente romano de Alcántara, que se erige majestuoso muy elevado respecto al cauce, circunstancia que puso durante siglos en entredicho a su proyectista, Cayo Julio Lácer. Hubieron de pasar casi veinte siglos para que las avenidas del río nos demostraran el buen hacer de Lácer.

Así las cosas, gran parte de las construcciones se han ido arruinando, conservándose de forma caprichosa las mejores fábricas, de construcción más cuidadosa o aquellas mejor situadas. Al conjugarse varios de estos factores la pervivencia es mas frecuente, como ha sucedido con el magnífico acueducto romano de Segovia, que debe su futuro no sólo a los imponentes sillares con que se construyó. Se ha convertido en la memoria histórica de los segovianos, que no permitirán su ruina.

Las actitudes frente a lo heredado han sido muy similares a lo largo de la historia. Es muy reciente la consideración de valiosa como testigo de otras épocas. Lo más usual ha sido servirse de lo existente como apoyo de nuevas construcciones. Al igual que cada cultura erige su templo precisamente encima del anterior, en un afán de expresar su poder dominador, semejante tratamiento reciben las obras públicas.

Los caminos siguen las mismas trazas, de modo que las mallas se superponen. Los puentes aprovechan a menudo los estribos de los anteriores. España está plagada así de puentes lla-



Puente de Alcántara, Cáceres.



Acueducto de Los Milagros, Mérida.

mados romanos y que en realidad son reconstrucciones medievales levantados en ocasiones con las mismas piedras que el puente original.

También se recrecen las presas, aunque en general estos recrecimientos son menos visibles. A veces constituyen una sorpresa, como en la presa romana de Proserpina, de abastecimiento a la ciudad de Mérida. Una limpieza y dragado del embalse, hace una decena de años, nos permitió conocer un recrecimiento levantado en época romana.

Si reflexionamos sobre las claves que permiten a una obra conservarse, junto a otras similares que terminan en la ruina, no tardamos en intuir que el **uso** es un factor clave de su conservación. Aquellas obras necesarias para un determinado servicio social son las llamadas a persistir, aunque hayan de sufrir todo tipo de transformaciones, algunas de ellas con una falta de respeto total a la obra original.

Por eso, y salvo contadas excepciones, se conservan aquellas construcciones que han seguido utilizándose, lo que no quiere decir que se valore la obra en sí. Muy frecuentemente una obra ha llegado a nuestros días con un desprecio casi absoluto a su valía, apreciando únicamente su utilidad.

Pues bien, a pesar de tan nefastas premisas, salpican nuestro territorio tal cantidad de obras públicas de todas las épocas que podemos estar orgullosos del rico patrimonio heredado.

Contamos con un importante legado de obras romanas de todo tipo: vías como la de La Plata o la del Pico, puentes como el ya citado de Alcántara, Mérida, Córdoba, Salamanca, puertos como los de Ampurias y Cádiz, presas: Cornalbo, Proserpina, etc, etc. Incluso se conserva un faro, la torre de Hércules, si bien con una fuerte intervención restauradora realizada en el siglo XVIII que apenas deja adivinar su origen.

De la época medieval nos quedan algunos restos valiosos entre los que sobresale el

Camino de Santiago, magistral planteamiento turístico-económico que hizo florecer muchos pueblos en su trazado.

Mayor fue el acervo de obras árabes, si bien lo efímero de los materiales empleados en su construcción nos han privado en general de su conservación. Aún con todo quedan importantes restos, en especial de obras hidráulicas, de las que eran hábiles maestros. Quedan azudas, acequias e ingenios elevadores de agua.

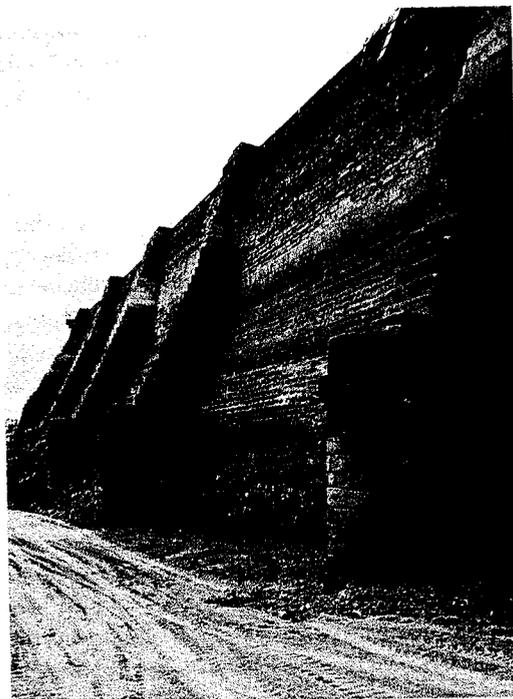
Con el renacimiento llegaron nuevos bríos constructivos. Conservamos algunas obras magníficas como los puentes de Juan de Herrera o singulares presas como la de Feria en Extremadura, la de Arguís en Aragón o las de Tibi, Almansa y Elche en el Levante español.

Pero fue en el siglo XVIII y la Ilustración con la que llegaron nuevas corrientes de renovación que afectaron particularmente a la construcción de obras públicas, muchas de las cuales han pervivido hasta nuestros días. Entre los planes establecidos, destacó el de comunicaciones. A los caminos se pretendió sumar una red de canales de navegación. Algunos llegaron a construirse como el Canal Imperial de Aragón o el Canal de Castilla, y otros, como el Canal de Guadarrama, no pasaron de ser un sueño utópico.

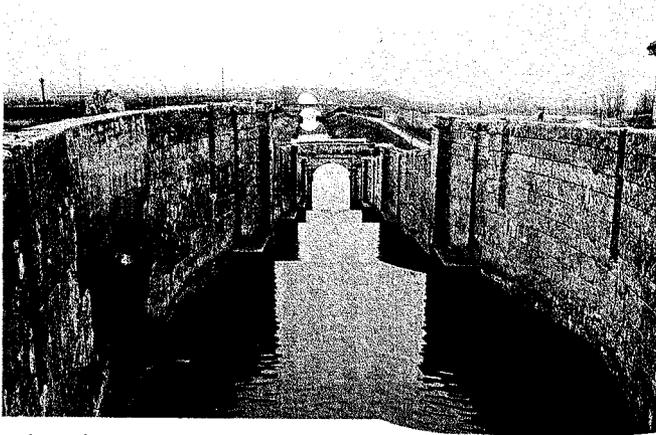
Se erigieron presas de inusitada altura como las de Puentes y Valdeinferno. Fue en conjunto un buen período para las obras públicas.

A él le sucedió la Revolución Industrial, que supuso un fuerte impulso de construcción. Surgieron nuevas necesidades y se proyectaron importantes obras para satisfacerlas.

Con el vapor llegó el ferrocarril que generó una desenfadada carrera por articular España con una red de caminos de hierro. También se originó una gran euforia de ampliación de los puertos. A los importantes volúmenes de mercancías movidos por ferrocarril se unían las mayores posibilidades de movimien-



Presa de Proserpina, Mérida.



Esclusas del Canal de Castilla.

to e intercambios generados por las grúas de vapor. Todo ello exigía puertos de más bastas dimensiones.

Las grandes instalaciones industriales y el aumento de la movilidad provocaron un rápido crecimiento de las ciudades, lo que, unido a nuevos hábitos higiénicos, obligaron a resolver problemas como el transporte, abastecimiento y saneamiento, urbanización, transporte de energía, etc.

El panorama urbano de finales del siglo era ya cercano al actual.

VALORACIÓN

Desde un punto de vista objetivo podemos afirmar que contamos con un valioso elenco de obras públicas antiguas. El problema radica en su valoración.

Como ya hemos apuntado, se han conservado mejor las obras en uso, arruinándose e incluso demoliéndose aquellas que dejaron de ser útiles. Esto ha sucedido hasta época muy reciente y para muestra un botón: hemos sido testigos de la ruina paulatina del acueducto romano de Los Milagros en Mérida y de la demolición del Puente de Molins del Rey en los años setenta del pasado siglo.

Y es que la noción de patrimonio aplicada a las obras públicas es muy reciente. Hasta hace pocos años sólo algunas obras públicas excepcionales eran consideradas como tales y siempre adscritas al patrimonio arquitectónico español.

En la década 1970-1980 tuvo lugar en Europa un movimiento pionero en el ámbito universitario, extendiéndose después a la sociedad, de reivindicación de los valores históricos de la revolución industrial. Así surgió el concepto de arqueología industrial en un intento de disciplinar y poner en valor los restos conservados. Con los años, este núcleo de inquietudes ha fraguado en la definición del Patrimonio Industrial de un país.

En España, al amparo de estas nuevas corrientes de sensibilidad, firmadamente al principio y con mayor fuerza tras el impulso dado por José Antonio Fernández Ordóñez en distintos foros (1), se logró inscribir en los años ochenta el patrimonio de obras públicas como parte del patrimonio industrial (2)

En primer lugar se definieron los criterios de valoración, pues es evidente que no todo lo conservado tiene valor. Se establecieron cinco categorías de valor: *estético, histórico, simbólico, de uso y científico*, categorías que fueron asumidas por el Consejo de Europa (3). Además fue preciso iniciar una campaña de sensibilización social y de las administraciones locales y autonómicas, campaña sustentada en información sobre los valores asociados a las obras públicas antiguas.

Un intento más ambicioso fue la creación en esos años del Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas y Urbanismo, CEHOPU, en una esfuerzo por crear un organismo que velara por la conservación de dicho patrimonio. Y, claro está, se pensó en los presupuestos de intervención aplicables, para lo que se destinó el 1% de los proyectos de obras públicas en curso (4)

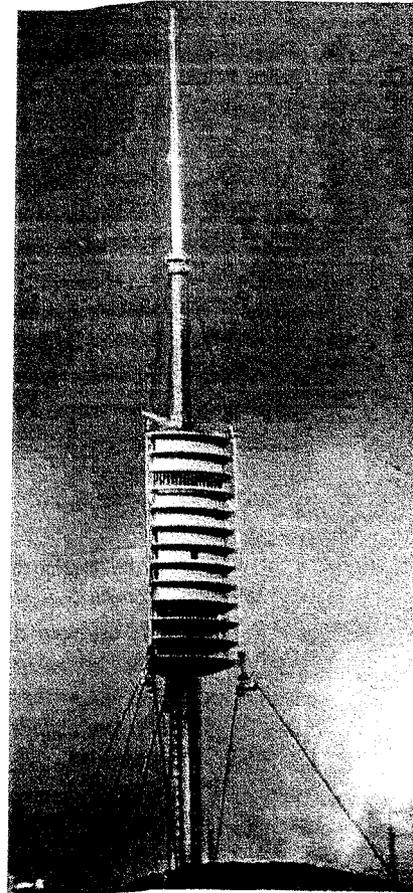
De todas estas acciones ha quedado un legado en el que lo más importante es quizá la conciencia colectiva de valor de las obras públicas. Esto se ha traducido en la realización de inventarios y catálogos que están llevando a cabo las administraciones locales y autonómicas (5). Hemos llegado a tener una distinta sensibilidad respecto a la actuación de la mantenida en épocas pasadas, en que el destino de una obra dependía casi exclusivamente del talante del ingeniero que se enfrentaba a ella. Algunas se salvaron, como el puente romano de Alconétar que sobrevivió gracias a la intervención de Carlos Fernández Casado, pero se arruinaron muchas, derribadas por no poder asimilarlas a los requerimientos del uso actual.

EL PATRIMONIO DE OBRAS PÚBLICAS DE 1903 A 2003

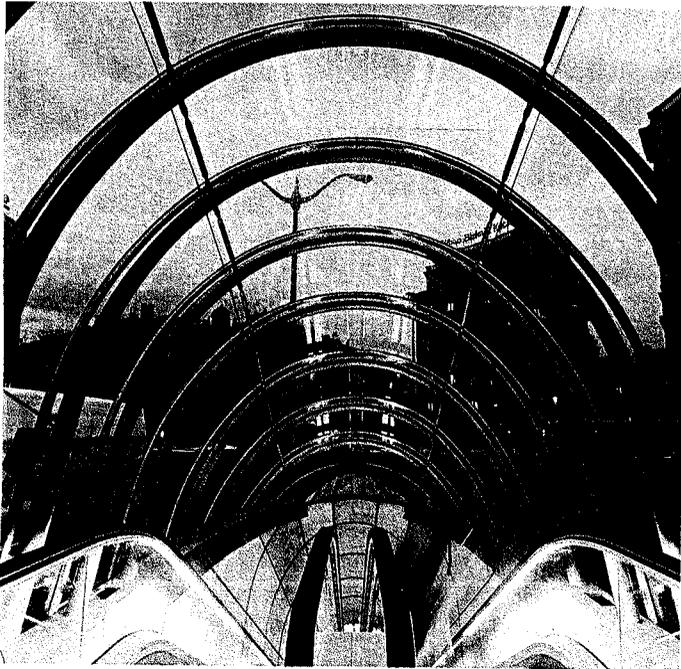
Si pasamos revista a lo construido y conservado en los últimos cien años, son muchas las obras interesantes, obras que constituirán el patrimonio del futuro.

Desde los primeros años del siglo quedan construcciones importantes. Son sugestivas las obras del Canal de Aragón y Cataluña, el viaducto del Pino, o el puente de María Cristina sobre el Urumea.

En general, momentos buenos de construcción son malos para la conservación, ya que las euforias económicas se emparejan generalmente con afanes demoleedores. Son significativos los períodos entre las guerras europeas y tras la nuestra, cuya escasez presupuestaria y de materiales obligó a utilizar hasta la extenuación las gastadas instalaciones. Las épocas de bonanza no siempre se han correspondido con grandes sensibilidades. Así, en los



Torre de Collserola, Barcelona.



Estación del Metro de Bilbao.

años sesenta y setenta, de gran impulso constructor, se provocó una importante destrucción de obras en aras de una pretendida modernidad. —A mi entender fueron más modernas algunas actuaciones de los años treinta: acueducto del Tempul, viaducto Martín Gil, ambas de Eduardo Torroja—.

Claro, que en los años setenta, si bien no hubo mucho respeto por lo antiguo, se propició la construcción de importantes obras como las presas de Aldeadávila, La Almendra, La Baells o el Atazar, puentes como el de Rande, Barrios de Luna o la ampliación de algunos puertos como el de Bilbao.

Momentos puntuales como fueron las dos convocatorias de 1992: la Exposición Universal de Sevilla y las Olimpiadas de Barcelona nos han dejado importantes construcciones como son el magnífico conjunto

de puentes de Sevilla, la torre Collserola o la recuperación de la línea de costa de la ciudad de Barcelona.

Así llegamos a nuestros días en que es obligado un ejercicio de aplicación de los criterios de valoración ya definidos con el fin de preservar las obras que lo merezcan y elegir en cuáles aplicar los escasos presupuestos de conservación existentes.

Pero, ¿son tiempos que favorecen la creación de patrimonio?. Ciertamente no. Vivimos días especialmente difíciles para crear patrimonio de futuro. Las construcciones se rigen por unas condiciones económicas muy severas que apenas admiten "frivolidad" alguna. Además, los proyectos son de tal complejidad técnica que impiden el proyectista único de antaño, hecho que suele restar calidad estética al resultado. A ello se suma la gran disponibilidad de medios para realizar proyectos tipo. Nunca ha habido tantas facilidades para el "fusil y manualete". Por último hay que añadir que a todas estas circunstancias adversas se unen los condicionantes medio-ambientales, que son muchas veces un verdadero obstáculo a salvar en detrimento de la libertad creativa del proyectista. Así, las airosas presas-bóveda de cuidado diseño y arriesgado perfil han dado paso a las presas de tierra, en su mayor parte verdaderas moles con disfraz de naturaleza y escasa inquietud estética.

A pesar de un panorama tan sombrío, aquí y acullá surgen obras valiosas que vencen todos los condicionantes y emergen con solemnidad.

Obras como las actuales del AVE han permitido erigir fantásticos viaductos. La satisfacción de las necesidades de transporte urbano, más allá del simple concepto de traslado, ha propiciado la construcción de hermosas estaciones de metropolitano, como las de la ciudad de Bilbao o la del aeropuerto de Madrid.

Otras actuaciones como la reciente de la ría de Bilbao han permitido dotar la ciudad de elegantes y cómodas infraestructuras para el servicio de los ciudadanos.

Es por ello que, si realizamos una mirada a vuelo de pájaro por los últimos cien años, el balance es positivo. Hemos puesto los primeros sillares para valorar el patrimonio de Obras Públicas heredado y, a pesar de las dificultades, un puñado de obras servirán para engrandecer el patrimonio en el futuro. ■

REFERENCIAS

—(1) Impulsó la valoración de las obras públicas desde los distintos ámbitos en los que actuó: en la Escuela de Caminos de Madrid, con la publicación de catálogos, en el Centro de Estudios Históricos de Obras Públicas, Real Academia de Bellas Artes y, los últimos años, desde el Museo del Prado.

—(2) Lo que se produjo en 1985 en el Coloquio de Lyon del Consejo de Europa, al que siguió en 1986 otro Coloquio celebrado en Madrid.

El Comité Internacional para la conservación del Patrimonio industrial, TICCIH, celebró en Madrid su congreso anual en el año 1992. En sus sesiones, se puso hincapié en la consideración del patrimonio de obras públicas como parte del patrimonio industrial europeo.

—(3) En el quinquenio 1981-1986 el Consejo de Europa estableció un programa de trabajos para la protección y definición del patrimonio industrial. Se pidió a José Antonio Fernández Ordóñez el establecimiento de los criterios de valoración. El informe que presentó en Estrasburgo en enero de 1984 fue asumido como directiva del Consejo de Europa en 1985.

—(4) La aplicación del 1 % a los fines de CE-HOPU, creado en 1983, no se ha producido más que en parte, lo que ha restado potencia al organismo y mermado su capacidad de actuación en el campo de la conservación.

—(5) En la realización de inventarios y catálogos fue primero el país vasco. Hoy día otras comunidades como Cataluña, Galicia, Valencia, Extremadura, Andalucía, Aragón..., están realizando inventarios si no de todas las obras públicas, al menos de algún tipo de ellas. En este sentido, lo que ha experimentado un cambio notable es la sensibilidad de las administraciones