

La recuperación del patrimonio de las carreteras históricas¹



Rita Ruiz Fernández

Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos

ETSI de Caminos, Canales y Puertos de la UCLM



José María Coronado Tordesillas

Doctor Ingeniero de Caminos, C. y P.

ETSI de Caminos, Canales y Puertos de la UCLM



Francisco Javier Rodríguez Lázaro

Doctor en Geografía e Hª

ETSI de Caminos, Canales y Puertos de la UCLM

Resumen

Habitualmente, la consideración patrimonial de la ingeniería civil sigue circunscribiéndose, en España, a aquellas obras públicas asimilables a monumentos. Y ello hasta el punto de que la consideración de las infraestructuras lineales históricas, entendidas como ejes de las redes que configuran y vertebran el patrimonio territorial, ha quedado prácticamente desatendida. Considerando semejante contexto, el presente artículo pretende plantear algunas estrategias para la identificación y valoración de carreteras históricas examinando ejemplos de trazados de los siglos XVIII, XIX y XX susceptibles de recuperación como bienes inmuebles de interés cultural.

Palabras clave

Carretera histórica, identificación, valoración patrimonial, recuperación

Abstract

The incorporation of Spanish public works as heritage assets has tended to be restricted to specific monuments. In this respect, only sparse consideration has been given to historic linear infrastructure, when taking this as the networks defining territorial heritage, has practically been consigned to oblivion. In this respect, the purpose of this paper is to establish a methodology that enables the identification and assessment of sections of historic roads built in the 18th, 19th and 20th century that should be recovered as assets of cultural interest.

Keywords

Historic road, identification, heritage assessment, restoration

Del nodo a la red. El patrimonio de la Ingeniería civil y las infraestructuras lineales históricas

En la mayor parte de los casos, la atención a la dimensión patrimonial de la Ingeniería Civil sigue traducándose en la consideración de las obras públicas como monumentos singulares. No por casualidad, y remitiendo a semejante enfoque, buena parte de los esfuerzos de inventario, catalogación y recuperación se han centrado, hasta la fecha, en los puentes y viaductos, las estaciones ferroviarias, las presas o los faros. Como contrapartida, la consideración de las infraestructuras lineales históricas, entendidas como ejes y redes que definen y vertebran el patrimonio territorial, ha quedado desatendida o prácticamente ignorada.

De hecho, y si bien la reflexión teórica relativa a la consideración patrimonial de las infraestructuras lineales, y de los caminos históricos en particular, se ha traducido ya en lúcidas aportaciones conceptuales y metodológicas², los únicos consensos de entidad existentes hoy restringen la valoración patrimonial de tales infraestructuras a aquellas calzadas o tramos de calzadas romanas mejor conservadas, a los itinerarios que configuran el Camino de Santiago y la Vía de la Plata, a algunos canales, como el de Castilla, y a la red de cañadas ganaderas. Se trata de un pequeñísimo número de obras, sin duda singulares, cuyos planes especiales de recuperación constituyen desiguales excepciones a una situación generalizada de abandono.

Frente al tipo de orientación convencional que pudiéramos denominar monumental, cabe otra que considere también el patrimonio de la Ingeniería Civil desde la escala territorial. Tal aproximación supone entender el territorio como artefacto cultural en continuo proceso de proyecto, construcción, transformación y reconfiguración, y aquellos elementos sin-

gulares como rótulas, soldaduras o nodos de los arcos y redes que confieren estructura al territorio.

Por otra parte, cualquier aproximación a las infraestructuras lineales históricas deberá efectuarse corrigiendo el excesivo peso habitualmente concedido al valor de antigüedad y, en consecuencia, reconsiderando la dimensión patrimonial de las carreteras construidas desde los años centrales del siglo XVIII.

En síntesis, y desde un enfoque como el esbozado, la lógica del patrimonio de la Ingeniería Civil estriba en la propia lógica de las redes, reclamando sus arcos, sean caminos, cauces hidráulicos o tendidos ferroviarios, una singular valoración patrimonial en ningún caso menor que aquella asociada a sus nodos. Así, y cuando ello resulte posible, dicha valoración permitirá afrontar conjuntamente la identificación de (1) el trazado de la infraestructura, tanto en planta como en alzado; (2) los elementos que materializan la infraestructura: firmes y pavimentos, muros de sostenimiento, soleras y taludes, etc.; (3) sus elementos singulares o monumentales: puentes y viaductos, túneles, acueductos...; y (4) otros elementos menores o auxiliares, que configuran igualmente la vía: pontones y tajeas, elementos de señalización vertical, casillas de peones camineros, etc.

Más o menos intervenida a lo largo del tiempo, la obra de ingeniería podrá recuperarse así según fue proyectada, construida y sucesivamente reconstruida, en atención a su integridad y escala, y no considerando únicamente sus fragmentos.

Por lo demás, la consideración de las infraestructuras lineales desde la escala que les es propia contribuirá a una adecuada reconstrucción de las estrategias de proyecto y apropiación del territorio que las diversas sociedades han establecido a lo largo de la historia. Y ello, al menos, tanto por lo que respecta a las posibilidades derivadas de determinado contexto tecnológico, como en lo que se refiere a las relaciones entre las propias dinámicas tecnológicas y las expectativas de movilidad, instalación y explotación del territorio planteadas en cada momento.

La singularidad de las carreteras históricas

Como acaba de señalarse, y si bien se acepta hoy de manera prácticamente unánime que la idea de patrimonio debe plantearse desde una perspectiva que supere el enorme peso habitualmente otorgado al valor de antigüedad, cabe constatar que la conciencia relativa a la preservación de las calzadas romanas, los itinerarios de peregrinación o las vías pecuarias no se ha extendido en España a las carreteras construidas

desde las décadas centrales del siglo XVIII. Aunque más próximo en el tiempo, es éste un patrimonio especialmente vulnerable, apenas protegido y escasamente valorado, sujeto a intervenciones y agresiones al seguir formando parte, salvo en casos excepcionales, de la red de carreteras en uso. Así las cosas, tanto la singularidad e indudable valor histórico y documental de las carreteras históricas españolas, como el estado de desatención al que siguen estando relegadas, abundan sobre el interés y oportunidad de establecer con cierta urgencia estrategias concretas que permitan identificar, valorar, proteger y recuperar este patrimonio.

Como es sabido, entre 1749 y 1752 quedaron concluidos los 16 kilómetros que salvaban el Puerto del León, entre Guadarrama y las proximidades de El Espinar, y los 71 kilómetros que separaban Reinosa y Santander. Fueron los primeros caminos pavimentados de la Edad Moderna española, y su construcción anunció la sustancial inflexión que, tanto por lo que respecta a la planificación de infraestructuras de transporte, como en lo relativo a las técnicas de trazado y construcción de carreteras, tuvo lugar en España a partir del reinado de los primeros Borbones.

Al igual que en el caso de las calzadas romanas, los caminos pavimentados que se habilitaron al tráfico a partir de 1750 fueron quedando materialmente encajados en el territorio. No se trataba, ya, de sendas o caminos térreos de trazado variable o eventual, y salvo en casos excepcionales su identificación resulta inequívoca. Pero si, por su decisiva dimensión funcional, toda obra pública queda sujeta a sucesivas reconfiguraciones, ello se hace especialmente patente en el caso de la carretera. En tal sentido, y si bien las carreteras españolas permanecieron en su mayor parte inalteradas hasta las primeras décadas del siglo XX, la aparición y sucesiva consolidación del automóvil trajo consigo un progresivo y sustancial proceso de transformación de la red. El Circuito Nacional de Firmes Especiales (1926/1939), el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas (1950/1960), el programa REDIA (1967/1971) y el Plan General de Carreteras 1984/91 constituyen hitos fundamentales en la secuencia de modificación de pavimentos y trazados que tuvo lugar en el último siglo.

La valoración patrimonial de los tramos de carreteras históricas deberá tener en cuenta los procesos de modificación a los que se alude. En tal sentido, las intervenciones efectuadas sobre los trazados originales han configurado, en ocasiones, un patrimonio viario igualmente valioso. Así ocurre, por ejemplo, en el caso de los riegos, adoquinados, hormigones mosaicos y

otros pavimentos extendidos sobre las carreteras de macadam del siglo XIX durante el período correspondiente a las obras de mejora de la red del Circuito Nacional de Firmes Especiales. Del mismo modo, intervenciones más modernas como las debidas al Plan de Modernización o al programa REDIA exigen también un análisis relativo a su valoración patrimonial.

Por lo demás, los procesos de modificación y transformación de trazados y pavimentos mantienen su vigencia. En la actualidad, cuando la consideración de la dimensión patrimonial de las infraestructuras lineales debiera estar presente en cualquier intervención que entrañara su transformación o pérdida, gran parte del patrimonio viario sigue desapareciendo bajo proyectos de acondicionamiento o rehabilitación poco cuidadosos.

Criterios de identificación. Formas de pervivencia y tipos de tramos³

Se ha insistido ya sobre el hecho de que, debido a su acusada dimensión funcional, las carreteras construidas a partir de las décadas centrales del siglo XVIII han quedado sometidas a un proceso de creciente transformación y reconfiguración. Y conviene subrayar ahora que, habida cuenta de la naturaleza y escala del patrimonio de las infraestructuras lineales, únicamente la red de carreteras en uso puede proveer de una adecuada accesibilidad a las carreteras y tramos de carreteras históricas.

La consideración de ambas realidades aconseja establecer metodologías que permitan identificar y caracterizar los distintos tipos de tramos de carreteras históricas atendiendo a los procesos —bien ocurridos en la propia infraestructura, bien derivados de la construcción de infraestructuras alternativas— que determinan y explican su pervivencia. De la aplicación de tal enfoque al análisis cartográfico y el trabajo de campo resulta la clasificación, evidentemente abierta, que recogen los párrafos que siguen (Fig. 1).

- Tramos desafectados de uso

Las rectificaciones de trazado han suprimido tramos de mayor o menor longitud cuyas características geométricas y obras de fábrica suelen corresponder al proyecto original de la carretera. Siguiendo un proceso lógico, estas rectificaciones se han efectuado con objeto de eliminar tramos de excesiva rasante o afectados por curvas de pequeño radio, quedando así abandonadas, al desafectarse de uso, partes del camino especialmente significativas en relación con los usos constructivos y las técnicas de trazado de carreteras anteriores a la consolidación del automóvil.



Fig. 1. Esquemas de formas de pervivencia de tramos de carreteras históricas

- Tramos que se mantiene en uso

- **Mejoras locales**

En otras ocasiones, y de manera habitual en el caso de las autovías construidas mediante duplicación de calzadas, las mejoras locales de trazado no suponen la desafectación de uso de la carretera histórica, que se reincorpora a la nueva infraestructura como parte de la vía de servicio, funcionando además, en ocasiones, como infraestructura de acceso a núcleos urbanos próximos.

- **Travesías de población**

La construcción de variantes desvincula del trazado de la carretera los tramos correspondientes a las travesías suprimidas. Se trata, en muchos casos, de trazados urbanos que responden a proyectos de carreteras de los siglos XVIII, XIX y XX. Su análisis permite analizar los procesos de transformación de las travesías en ejes urbanos, y su incidencia en el crecimiento y estructura de los núcleos de población.

Por otra parte, y en lo que toca a su valoración patrimonial, muchas travesías mantienen pavimentos, pequeñas obras de fábrica y elementos de señalización contemporáneos a su proyecto o vinculados a posteriores programas de mejora. Es el caso de algunos leguarios y postes kilométricos, o de los adoquinados correspondientes al Circuito Nacional de Firmes Especiales que todavía conservan algunas travesías de la red principal.

- **Modificaciones de trazado en zonas montañosas**

En muchas ocasiones, las modificaciones de trazado tienen por objeto ofrecer itinerarios alternativos a antiguos pasos de montaña afectados por fuertes rasantes y alineaciones curvas de pequeño radio. Ello puede permitir una mejor conservación de los antiguos puertos de montaña, especialmente relevantes tanto por su valor paisajístico como por el hecho de tratarse de trazados que documentan adecuadamente las estrategias de proyecto y construcción de carreteras durante el largo período previo a la implantación y consolidación del automóvil.

- **Modificaciones de trazado motivadas por la construcción de grandes infraestructuras**

La construcción de ciertas infraestructuras, y en particular de grandes embalses, obliga a modificar aquellos trazados que han quedado afectados por la nueva obra. En ocasiones, tales trazados corresponden a antiguos caminos reales o carreteras de primer orden construidas durante los siglos XVIII y XIX.

- **Modificaciones de trazado debidas a la construcción de vías alternativas en el mismo corredor**

La construcción de autovías o tramos de autovía de nuevo trazado en los corredores de las principales carreteras nacionales ha motivado que centenares de kilómetros de la antigua red de primer orden se mantengan en el estado en que se encontraban con anterioridad a la década de los años noventa del pasado siglo. Es el caso de un buen número de tramos que conservan la sección correspondiente al programa REDIA, cuyo trazado responde al que originalmente tuvo la carretera y a las sucesivas mejoras locales introducidas hasta la construcción de la correspondiente autovía. Frente a lo ocurrido en otros casos, algunos de estos tramos presentan considerables longitudes de trazado no afectadas por soluciones de continuidad, así como la posibilidad de acceder sin excesiva dificultad a otros tramos de menor longitud correspondientes al primitivo trazado de la infraestructura. Debido a su nueva función, soportan poco tráfico y disponen de buenas conexiones con la red de alta capacidad.

- **Modificaciones de trazado debidas a la construcción de trazados alternativos en otro u otros corredores**

Menos frecuente es el caso en que una antigua carretera pierde vigencia por la construcción de un trazado alternativo en otro corredor. Cuando ello ocurre, el trazado histórico queda en situación similar a la anteriormente esbozada.

Posibles criterios de valoración patrimonial

En términos generales, la valoración patrimonial de un inmueble

remite a la evaluación de su potencial histórico e historio-gráfico, documental, estético, simbólico y significativo, etc. Obviamente, tales aspectos deberán considerarse en el caso de las obras públicas⁴. Además, la valoración patrimonial de cualquier infraestructura lineal deberá tener en cuenta sus rasgos característicos. Por una parte, toda carretera histórica es un inmueble en el territorio y, más concretamente, una forma territorial lineal. Por otra, las carreteras históricas quedan configuradas por un conjunto de elementos singulares que deberán ser valorados individualmente y en su relación con el trazado. En síntesis, la valoración patrimonial de una carretera o tramo de carretera histórica implicará la consideración conjunta de ambas realidades.

- Singularidad histórica y tecnológica

- **El trazado**

En ocasiones, un trazado será relevante por la importancia de la carretera histórica como vía de comunicación y, en otras, su singularidad derivará también de la calidad científica y tecnológica del proyecto de construcción de la carretera. Frecuentemente, la singularidad tecnológica estribará en la concreta respuesta del ingeniero a la dificultad que el territorio impuso a la definición del propio trazado (Fig. 2).

- **Las estructuras y los elementos auxiliares**

Por más que cualquier aproximación a la ingeniería reclame un enfoque de escala territorial, a nadie escapa el incontestable valor patrimonial de las grandes estructuras históricas (Fig. 3). Se trata de fragmentos privilegiados, que habrá que considerar tanto en sí mismos, en cuanto monumentos, como en la me-



Fig. 2. Zig-zags de subida a la Muela en la carretera de Madrid a Barcelona. Habiendo quedado fuera del trazado de la A-2, es actualmente un tramo de competencia municipal y sirve únicamente para dar acceso a las parcelas colindantes



Fig. 3. Monumental puente del Camino Real de Valencia por Albacete construido durante el reinado de Carlos III en la Rambla de la Venta de la Vega, cerca de Almansa. Sigue soportando el tráfico de la A-31 en dirección Madrid

didada en que contribuyen al activo patrimonial de la carretera histórica de la que forman parte. En ocasiones, la singularidad de la estructura residirá en el hecho de responder a una tipología infrecuente y, en otras, al hecho de remitir, específicamente, a un programa de mejora o un plan de carreteras concreto.

Por su parte, y aunque generalmente obedecen a tipos estandarizados, determinados elementos auxiliares pueden resultar asimismo singulares. En ocasiones, su valor derivará de que, bien por su antigüedad (Fig. 4), bien por no responder a las colecciones y modelos al uso, su diseño es específico de determinada carretera o región. En otras, del simple hecho de tratarse de elementos en otras épocas frecuentes pero hoy escasos debido a su sustitución por sistemas más modernos (Fig. 5).

- Singularidad documental. Nivel de intervención y legibilidad
Como en el caso de cualquier otro inmueble, las alteraciones sufridas por las carreteras históricas afectan sensiblemente a su valoración patrimonial, planteándose, al respecto, problemas relativos a su legibilidad y capacidad documental. El hecho de que determinado tramo se mantenga según fue inicialmente construido, o que conserve la configuración que adquirió tras determinado programa de mejora, facilita su legibilidad en cuanto documento relativo a un concreto período de la ingeniería civil. Sin embargo, cualquier intervención puede interpretarse también en el sentido de que documenta la coyuntura concreta a la que la carretera, o cualquiera de sus elementos, ha quedado sometida en el período transcurrido entre su construcción y la actualidad.

Los problemas de transformación y deterioro deberán, por tanto, considerarse según una u otra perspectiva, en atención al tipo de lectura que pretenda privilegiarse en cada caso.

- El trazado: longitud y continuidad

No por obvio es menos cierto que las carreteras se definen, por su propia naturaleza, en virtud de la continuidad del trazado. Ello es especialmente relevante en el caso de las carreteras históricas, que afectadas habitualmente por soluciones de continuidad, han quedado fragmentadas y no resultan fácilmente legibles en cuanto inmuebles de escala territorial. En ocasiones, las discontinuidades no son muy duras, y la continuidad del trazado es recuperable bien salvando el obstáculo, generalmente una carretera más moderna, en su día poco respetuosa con el trazado histórico, bien mediante un



Fig. 4. Pontón sobre el arroyo Valdeazores, en Despeñaperros. Corresponde al trazado de la Carretera de Andalucía en la parte proyectada por Carlos Lemaur en la segunda mitad del S.XVIII. Situado en un tramo desafectado de uso, su recuperación puede verse facilitada por la construcción de las nuevas calzadas de la A-4



Fig. 5. Pontón en la variante de Olmedilla de Alarcón (Cuenca) construido en el contexto de las obras de mejora del Circuito Nacional de Firmes Especiales en la carretera de Valencia. Obsérvese cómo reproduce la tipología clásica de pontón de fábrica definida por Lucio del Valle, pero utilizando el hormigón

trazado alternativo que, aunque no forme parte de la carretera histórica, permitirá al menos mantener su continuidad.

- La sección transversal

La valoración patrimonial de cualquier carretera histórica exige también el análisis del estado de conservación y grado de intervención al que han quedado sometidos los elementos que configuran su sección transversal. Al tratarse, en la mayor parte de los casos, de obras que se mantienen o se han mantenido en servicio hasta fecha reciente, es prácticamente imposible encontrar carreteras con su sección transversal intacta, ya que, cuando menos, habrán sufrido reposiciones de firme.

Las dimensiones de la sección transversal se mantienen en algunos tramos completos que, bien por contar en fecha temprana con un trazado alternativo, bien por no haber quedado alteradas por programas de mejora, han sufrido escasas transformaciones (Fig. 6). Las dimensiones de la sección transversal se han mantenido asimismo en aquellos pequeños tramos que han sido objeto de mejoras locales quedando desafectados de uso o reincorporándose a la infraestructura como vías de servicio. Por el contrario, la sección original de aquellos tramos que, si bien cuentan hoy con un trazado al-

ternativo, fueron objeto de mejora, especialmente en el marco del programa REDIA, han perdido, en su práctica totalidad, las dimensiones originales de su sección transversal. En ocasiones, el hecho de que determinado tramo haya sido objeto de reposiciones y mejoras en distintos períodos genera diferentes secciones transversales en un mismo trazado original.

- Las estructuras y los elementos auxiliares

El estado de conservación o el grado de transformación de las estructuras y elementos auxiliares afecta de manera sustancial a su valoración patrimonial (Fig. 7). Así, no es lo mismo que un pontón se conserve intacto a que haya sido ensanchado y los pretilos se hayan sustituido por biondas. Las transformaciones de las estructuras y elementos auxiliares son a veces fácilmente reversibles, mientras que en otros casos, y por más que sus elementos se conserven, su recuperación es muy difícil.

- Legibilidad de conjunto y singularidad documental

Como se ha señalado, el hecho de que una carretera o tramo de carretera se mantenga en buen estado y no haya sufrido alteraciones de entidad a partir de determinado momento facilita su lectura en cuanto documento relativo a un período concreto de la historia de las carreteras españolas. Aquellos tramos que se han mantenido inalterados o prácticamente inalterados tras la construcción de un trazado alternativo o una variante responsable de su desafección responden, en mayor o menor medida, a tal expectativa.

- El patrimonio vinculado a la carretera

Junto a la carretera, y aunque en puridad no forme parte de la misma, existe habitualmente un importante patrimonio construido. Situado casi siempre en sus márgenes, su presencia se explica por la propia presencia de la infraestructura. Las carreteras son atractoras de usos, y las parcelas colindantes se benefician de la servidumbre de accesos y luces que la carretera, en su condición de espacio público, proporciona. Como es sabido, las carreteras han propiciado la aparición de ventas, casas de posta, posadas, albergues, gasolineras, talleres, básculas, carteles y otros elementos publicitarios, etc. Se trata de elementos que, en la mayor parte de los casos, deben valorarse, tanto o más que en sí mismos, a partir de la relación que establecen con la infraestructura junto a la que han sido instalados (Fig. 8).

Y merecen, asimismo, atención los entornos más o menos antropizados que definen el corredor. Si bien no hacen más o menos valiosa la carretera de que se trate, contribuyen a su comprensión y valoración en tanto elemento de escala terri-



Fig. 6. Desmante de la Nacional II en el puerto de Morata (Zaragoza). Abandonado tras la construcción de un túnel alternativo, conserva la sección tipo introducida por el Circuito Nacional de Firmes Especiales. Hoy se emplea como camino rural y vertedero

torial que no puede considerarse al margen de su entorno. La carretera constituye, a este respecto, un privilegiado pasillo visual capaz de articular diversos tipos de paisajes.

Análisis de viabilidad, propuestas y proyectos de recuperación

La rehabilitación y puesta en valor de carreteras o tramos de carreteras históricas ha sido ya objeto de programas y actuaciones concretas en diversos países. En el caso de Estados Unidos, la tradición y enorme peso cultural del automóvil se tradujo, antes que en ningún otro lugar, en iniciativas, hoy altamente consolidadas, orientadas al reconocimiento y promoción de itinerarios de valor histórico y paisajístico. No es exagerado afirmar que la sensibilidad hacia el patrimonio de las infraestructuras lineales es, en aquel país, mayor que en cualquier lugar de Europa, y ello no solo por lo que respecta a los programas públicos —National Scenic Byways Program, National Register of Historic Places Program...— sino también, desde el punto de vista de la relevancia otorgada a dicho patrimonio por parte de la ciudadanía. El enorme peso del automóvil y la carretera en la propia percepción de la identidad cultural norteamericana es de sobra conocido, y basta con una somera consulta en la red para comprender el hecho de que un gran número de corredores e infraestructuras viarias se perciban allí, en cuanto tales, como destinos turísticos y de ocio de especial interés.

Frente a lo ocurrido en aquel país, las escasas iniciativas europeas han adolecido de escaso impacto y falta de continuidad, no existiendo en la actualidad programas equiparables a los estadounidenses. Parece, pues, aconsejable, por lo que respecta al caso español, concentrarse con decisión en proyectos concretos que, no condicionados por plazos o presupuestos inviables, y orientados hacia el desarrollo regional mediante la generación de empleo y una razonable gestión turística, permitan recuperar tramos de singular valor a modo de arranque o catalizador de posteriores programas de recuperación de itinerarios.

Dada su complejidad, la diversidad de las administraciones y agentes implicados y las partidas económicas presumiblemente comprometidas, los proyectos de recuperación de carreteras o tramos de carreteras históricas deberán efectuarse tras analizar su viabilidad real y establecer una propuesta que defina la metodología del proyecto de recuperación.

Por su parte, el análisis de viabilidad deberá plantearse tanto en relación con las posibilidades de recuperación de la carretera como en relación con la propia viabilidad del proyecto.

El análisis de viabilidad de la recuperación de la carretera requiere, en primer término, la elaboración de un análisis histórico del proyecto y construcción del tramo, así como de las modificaciones a las que haya quedado sometido a lo largo del tiempo por efecto de las actuaciones debidas a campañas o programas de mejora, construcción de infraestructuras alternativas, etc. Dicho análisis, y el reconocimiento físico de la infraestructura, permitirán elaborar un inventario del trazado, las estructuras, los elementos auxiliares y el patrimonio



Fig. 7. Hito kilométrico del Circuito Nacional de Firmes Especiales en un tramo de la antigua N-630 cerca de la venta del Alto (Sevilla)



Fig. 8. La toponimia, en este caso generada por la propia carretera, mantiene el recuerdo de los trazados de las travesías en poblaciones por las que, debido a la construcción de variantes, hace mucho que no pasa “la carretera”

vinculado a la carretera. En itinerarios de cierta entidad, o sometidos a diferentes intervenciones, puede ser útil definir una tramificación que considere y evalúe el nivel de intervención, estado de conservación y uso de cada tramo, las transiciones entre los tramos y la reversibilidad, en su caso, de las soluciones de continuidad existentes. Deberá, asimismo, valorarse la accesibilidad de la carretera histórica desde las carreteras vinculadas a su corredor y, en particular, desde la red de alta capacidad⁵.

La evaluación de la viabilidad del proyecto exige un análisis del corredor de la carretera que considere la población y actividades económicas de los núcleos urbanos y las posibles sinergias entre la carretera histórica y otros elementos patrimoniales: cascos históricos y monumentos de las poblaciones de paso y cercanas a la carretera, formaciones geológicas o paisajes singulares, etc. Es, igualmente, preciso valorar la implicación potencial que, en relación con el proyecto, muestran la administración o administraciones responsables de la carretera, y los ayuntamientos y asociaciones vinculadas al turismo radicados en el corredor.

Efectuado el análisis de viabilidad, y como paso previo al proyecto, puede resultar oportuno concretar una propuesta de recuperación que especifique los futuros usos previstos y contraste y jerarquice los diversos criterios de valoración patrimonial definiendo una metodología de intervención que oriente las operaciones de eliminación, recuperación y restauración de elementos en atención al resultado pretendido.

Finalmente, el proyecto de recuperación se centrará en la señalización y adecuación de los accesos a la carretera histórica desde la red de carreteras vinculada al corredor, la señalización de la propia carretera histórica, la recuperación,

restauración o eliminación de aquellas partes del trazado, estructuras, elementos auxiliares y otros elementos de la carretera sobre los que se haya decidido intervenir, y el diseño e implantación de centros de interpretación, miradores, paneles informativos, aparcamientos, accesos a las estructuras y todos aquellos elementos que permitan poner en valor la totalidad del activo patrimonial de la carretera histórica. **ROP**

Notas

(1) El artículo reproduce parte de la ponencia Rodríguez Lázaro, Fco. J., y Ruiz Fernández, R. “El patrimonio de la Ingeniería civil y las carreteras históricas”, I Congreso Internacional de Carreteras, Cultura y Territorio, A Coruña, 3 a 5 de marzo de 2.010 (actas en soporte digital). Los autores remiten al lector a aquel texto y a Rodríguez Lázaro, Fco. J., Coronado, J.M., Ruiz Fernández, R. y de la Vega, J.G., Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas, 1748/1936. Cuadernos de investigación CEHOPU, 2. CEHOPU/CEDEX, Madrid, 2007.

(2) Véanse, entre los más destacados, Menéndez de Luarda, J.R., y Soria, A., “El territorio como artificio cultural. Corografía histórica del Norte de la Península Ibérica”, Ciudad y Territorio. Estudios Territoriales, II, 99, 1994, pp. 63-93, Nárdiz, C. “Los caminos españoles anteriores a 1900”. OP, 41, 1997, pp.66-75, Sánchez Lázaro, T., “Las carreteras españolas del siglo XX”, OP, 41, 1997, pp. 76-81, Soria, A. “Una visión territorial del patrimonio de las obras públicas. La red peninsular de parques lineales históricos”.OP, 40, 1997, pp. 28-37, Menéndez de Luarda, J.R. Los sentidos del camino, Ineco, Madrid, y Nárdiz, C. “La estética de lo viejo, treinta años después. El reconocimiento progresivo y limitado del patrimonio de las obras públicas”, Revista de Obras Públicas, 3.531, 2012, pp. 19-34.

(3) En Ruiz, R, Rodríguez, F.J., Coronado, J.M. “Identification and assessment of engineered road heritage: A methodological approach”, Journal of Cultural Heritage, 2013, en prensa: <http://dx.doi.org/10.1016/j.culher.2013.01.001>, se expone, con mayor detalle, la metodología seguida en el trabajo de identificación.

(4) Véase, respecto a los puentes, Fernández Ordóñez, J.A., “Obras públicas y monumentos”, Revista de Obras Públicas, 142, 3.347, 1995, pp. 7-13.

(5) En Rodríguez Lázaro, Fco. J., Coronado, J.M. y Ruiz Fernández, R., El Camino de Valencia en Alarcón y Contreras, 1845-1998. Análisis de viabilidad para su recuperación como carretera histórica. Cuadernos de Investigación del CEHOPU, 5. CEHOPU/CEDEX, Madrid, 2009, se planteó un análisis de viabilidad para el tramo del corredor de la Nacional III comprendido entre las localidades de Saelices (Cuenca) y Requena (Valencia).