

INFRAESTRUCTURAS PATRIMONIALES Y PLAN URBANO

INFRASTRUCTURES OF HERITAGE AND URBAN PLAN

Gregorio VÁZQUEZ JUSTEL *

RESUMEN

El amplísimo acervo patrimonial que constituyen las infraestructuras territoriales y urbanas, enriquecido en su lectura a la luz de la extensión de la consideración sociocultural de sus valores y de las nuevas concepciones del territorio y de lo urbano, supone no solo una exigencia para su inclusión en los instrumentos de planificación urbanística, sino que constituye un sustrato fundamental para los contenidos del plan y una oportunidad para la recarga de significados de los espacios y elementos urbanos reconsiderados. Con ejemplos próximos y conocidos de distintos elementos de infraestructuras históricas susceptibles de valoración patrimonial, y de su tratamiento en algunos instrumentos de planificación, en los que ha participado el redactor, se ilustra esta breve reflexión.

Palabras clave: Infraestructuras históricas, Patrimonio industrial, Caminería histórica, Planificación Patrimonial Territorial.

ABSTRACT

Territorial and urban infrastructures, enrich with its cultural value and the new conceptions about the territory and the city, constitutes an extend patrimonial collection. That suppose not only a requirement to include it in urban planning instruments but also constitutes a fundamental background for plan's contents and an opportunity to recharge new meaning in the urban space and elements regards. This short reflect is illustrate with nearness and knowness examples, of different elements of historical infrastructures to be able to heritage approach, and its processing in planning instruments.

Key words: Historical Infrastructures, Industrial Heritage, Historical Pathways, Heritage Territorial Planning.

* Arquitecto urbanista. Socio y director de PLANZ Planeamiento Urbanístico S.L.

“Primero les debo pedir que amplíen la palabra arte más allá de lo que es conscientemente obra de arte, que incluyan en ella no sólo pintura, escultura y arquitectura, sino las formas y colores de todos los objetos domésticos, y hasta siquiera, el arreglo de los campos para cultivo o pasto, la gestión de las ciudades y de nuestras carreteras de todos tipos”. (William Morris)

Extensión de lo patrimonial y difusión de lo urbano

La antigua diferenciación entre ciudad y campo carece cada vez más de sentido. El concepto territorio engloba una realidad en la que la ciudad se ha territorializado en su difusa expansión y el territorio se ha urbanizado paulatinamente, alterando ambos su forma característica de ocupar y definir el espacio, y donde el nuevo paradigma de lo ambiental, se superpone a las concepciones tradicionales de paisaje y de construcción territorial.

El "todo es ciudad" que prescriben muchos arquitectos y urbanistas, comprometidos con una visión muy dinámica de la sociedad y de los fenómenos urbanos contemporáneos, que más bien significa, que todo es o está bajo el signo de lo urbano, siguiendo la concepción presente en aquella clarividente idea de la historiadora Françoise Choay que postulaba la muerte de la ciudad y el reino de lo urbano en la sociedad actual.

El fenómeno hasta ahora creciente de expansión física de lo urbano en el espacio, en todas sus facetas y particularidades geográficas, tiene su correlato en la extensión de la propia concepción de lo urbano o de la urbanización –difusa, diluida si se quiere- del territorio.

“Ahora todo es ciudad, una nueva realidad que comprende paisaje, parque, industria, aparcamiento, terreno vacío, vivienda unifamiliar, desierto, aeropuerto, playa, río y pista de esquí, incluso en pleno centro urbano...”, escribe el controvertido arquitecto Rem Koolhaas.

En estos procesos de difusión urbana y colonización territorial, han jugado históricamente un papel sustancial, y lo siguen haciendo de forma progresiva en nuestros días, las infraestructuras, especialmente las de comunicación y aquellas ligadas a las actividades productivas, bien como soporte bien como atractor territorial de los usos urbanos.

Trataremos de acotar el objeto de este escrito sobre aquellas infraestructuras territoriales que por su condición histórica o artística, resultan susceptibles de valoración cultural y de consideración patrimonial derivada de esa lectura cultural, para atender a su conceptualización y tratamiento desde la planificación urbanística.

Asistimos también a una ampliación del concepto de patrimonio cultural, que desde el monumento, pasando por los conceptos de entorno y de conjunto urbano (las declaraciones de conjunto histórico-artístico), ha llegado a englobar al territorio en su conjunto y en el que las contribuciones más recientes incorporan incluso vestigios de carácter contemporáneo de nuestra propia sociedad, en sus

manifestaciones iniciales, como son los paisajes industriales *-industrial heritage-*, con una perspectiva territorial manifiesta, o la producción arquitectónica de las últimas décadas.

No podemos olvidar que la humanización de un territorio es lo que nos permite referir el concepto de paisaje e impregnarlo de una interpretación cultural justificada y que las huellas más profundas de la antropización territorial son las infraestructuras, aquellos elementos de transformación que más han modificado el espacio y convertido los espacios en lugares.

Caminos y carreteras, canales y acequias, represas, puentes, viaductos, puertos fluviales y marítimos, tinglados y silos, estaciones e instalaciones ferroviarias, centrales y redes de transporte de energía, acueductos, fuentes y depósitos..., todos los elementos y construcciones infraestructurales son susceptibles de una consideración patrimonial (sometida a valoración y reconocimiento social e histórico), al igual que otras edificaciones representativas de carácter religioso y civil, productivo, residencial o dotacional.



Imágenes de la Estación ferroviaria de Milano Centrale (Italia) y de Canfranc (Huesca, España).

La importancia del ferrocarril y sus infraestructuras como elementos modeladores del territorio y configuradores de las estructuras urbanas, resalta como ejemplo nítido para los contenidos y enfoque de este artículo.

Dos infraestructuras históricas sobresalientes en el territorio regional

Ejemplos cercanos, notables y conocidos que avalan esta nueva perspectiva de valoración patrimonial, podemos encontrarlos, atravesando el territorio de Castilla y León, en el Camino de Santiago y en el Canal de Castilla.

La relativamente reciente consideración del Camino de Santiago desde una perspectiva territorial, engloba un amplio elenco de elementos en una banda de espacio en torno al eje viario, de traza y estructura claramente identificadas, en la que aparece integrado un sistema de infraestructuras, servicios y edificaciones, con variados entornos, paisajes y morfologías edificatorias propias de cada tramo.

Así, junto al propio Camino y sus variaciones de trazado, las relaciones con el viario romano preexistente y las modificaciones introducidas; el sistema de puentes que lo conectan sobre los grandes cursos de agua y sobre los pequeños arroyos; las fuentes de muy diversa factura y función; los hitos o señales que, con significación religiosa o no, refuerzan simbólicamente el Camino; los albergues y

hospitales que, de forma regular, proporcionan un servicio esencial al viajero, bien agregados a los núcleos, bien independientes; los centros religiosos que estructuran el desplazamiento, surgidos como elementos del Camino o integrados en él con el propio desarrollo histórico de las peregrinaciones, sean simples oratorios, ermitas, iglesias, monasterios o catedrales; los núcleos de población, urbanos y rurales, derivados en ocasiones del propio Camino, o integrados en él a posteriori; los paisajes que enmarcan el desarrollo de la vía en relación con la traza, con la naturaleza, tanto en su dimensión morfológica y litológica, como climática y vegetal, y con el grado y carácter de la incidencia humana, a través de la modificación del entorno natural y como resultado de su propia construcción territorial (cultivos, caminos y demás elementos funcionales).



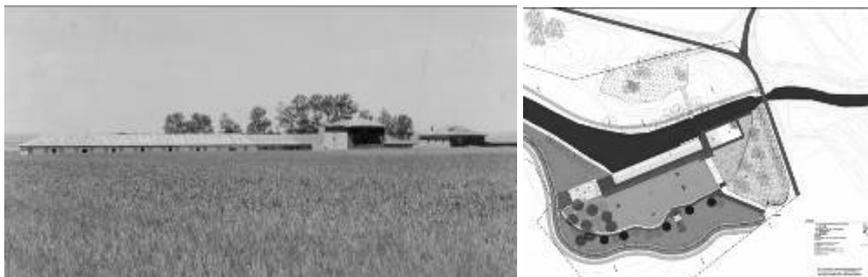
Imágenes del Camino de Santiago a su paso por el núcleo histórico de Castrojeriz (Burgos). Asentamiento singular siguiendo la estructura del Camino, que es incluso integrado en los elementos arquitectónicos relevantes como el Convento de San Antón, en la imagen de época.

Multitud de componentes y factores que generan una rica y extensa estructura territorial, sobre la que las recientes políticas institucionales de intervención y explotación, aún con diversos resultados, van consolidando una renovada identidad de producto cultural.

En el otro ejemplo señalado, el Canal de Castilla, también su identificación como elemento territorial singular resulta relativamente reciente, y se apoya en la compleja estructura de la obra pública, con todos sus elementos y soluciones, desde la traza y configuración del cauce, esclusas, dársenas, puentes y acueductos, hasta las instalaciones industriales asociadas al mismo, fundamentalmente las harineras de los siglos XVIII y XIX.

Si bien su valoración como bien cultural de primer orden, ejemplo destacado de las obras públicas ilustradas en la Castilla preindustrial declarado Bien de Interés Cultural, está perfectamente consolidada, no es tan esperanzadora su consideración y entendimiento como recurso y potencial para la recualificación urbana y territorial, desdeñándose frecuentemente las profundas relaciones entre el Canal y su amplio territorio atravesado, escasamente interpretadas hasta el momento y su influencia en la configuración espacial de los núcleos y asentamientos urbanos que riega.

La elaboración en marcha de instrumentos específicos de planeamiento para estos elementos patrimoniales de escala territorial (Planes Regionales de Ámbito Territorial) supone un paso fundamental para su mantenimiento y recuperación, como marco esencial de las diversas acciones y proyectos de recuperación y revitalización que se están llevando a cabo.



Conjunto de las Casas del Rey, Paredes de Nava (Palencia). Incipientes proyectos de recuperación refuncionalización de estas estructuras históricas, sujetas a la consideración del Entorno Monumental del BIC declarado del Canal y regulados por su Plan Regional del Canal de Castilla - Decreto 205/2001 del 2 de agosto-, que como éste promovido por Fundación Cultural "Tierra de Campos", concitan a varias administraciones, van surgiendo y ejecutándose, pese su inherente complejidad de gestión.

La planificación urbanística y la concepción sistémica de las infraestructuras

El planeamiento general (Plan General de Ordenación Urbana PGOU o Normas Urbanísticas Municipales NUM) y en la escala supramunicipal o territorial, los instrumentos de ordenación territorial (Planes Territoriales, Sectoriales o Directrices...) integran por sus condiciones funcionales y valores patrimoniales, doble condición de recurso..., las infraestructuras históricas. Conservar, proteger y revalorizar, fortaleciendo en lo posible esa dualidad, serán objetivos primordiales de la planificación urbanística y de la Ordenación Territorial, en una visión disciplinar deseablemente comprensiva y sistemática.

Los instrumentos de planeamiento, y en concreto los de carácter general, deben abordar la sistematización de los elementos de estructura urbana, que incluyen el sistema viario y de movilidad-transporte, el sistema de parques y espacios libres públicos, los centros y áreas urbanas singulares, así como los subsistemas de equipamientos e infraestructuras de servicio (redes básicas del ciclo del agua, la generación, almacenamiento y transporte de energía, telecomunicaciones...) entendiéndolas como piezas vitales y co-generadoras del organismo urbano.

Si en los planes urbanísticos se recogen a través de las figuras de los Catálogos de protección, aquellos elementos de valores patrimoniales, arquitectónicos, arqueológicos, urbanísticos o naturales, y se inventarían y ordenan todas las infraestructuras (dotaciones y servicios urbanos, espacios públicos y equipamientos de todo carácter), especial relevancia adquirirán pues, aquellos elementos que por su condición de infraestructuras –funcionales- y sus valores patrimoniales –culturales- participen de las dos categorías.



Arqueta real “herreriana” en Valladolid y Real Fábrica de Vidrio de La Granja (Segovia). Ejemplos de elementos arquitectónicos de notable valor histórico –hoy monumental-, aún en su bien distinta concepción funcional originaria.

Entre las variadísimas instalaciones e infraestructuras hidráulicas que podemos citar como ejemplo, desde depósitos y arquetas, acueductos y canales, presas y centrales hidroeléctricas, lavaderos y batanes, molinos y aceñas, ilustramos por su destacada impronta paisajística y territorial con una imagen de la presa de Almendra (Salamanca), con un vestigio histórico de enorme extensión territorial, los Canales romanos que transportaban el agua hasta las Médulas en el Bierzo, con un elemento de gran atractivo arquitectónico como el depósito del Canal de Isabel II en el centro de Madrid, y con el acueducto de Pedraza (Segovia).

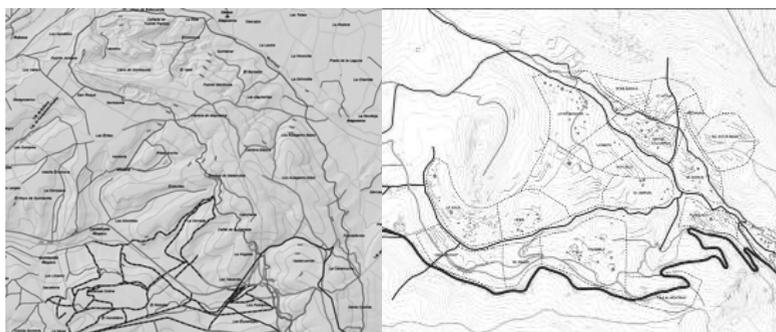


Acueducto de Pedraza y Depósito de agua del Canal de Isabel II.

Ejemplos de caminería histórica relevante en nuestra región, además del referido Camino de Santiago, los podemos encontrar en la Vía de la Plata y las calzadas romanas o en el extenso sistema de vías pecuarias.



La Vía de la Plata en la Extremadura rural y la calzada romana de Gredos.



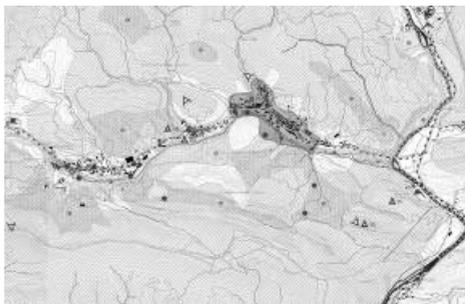
Densa malla de caminos en la Sierra de Atapuerca, mapa del documento del Plan de Uso y Gestión del Espacio Cultural declarado de la Sierra de Atapuerca (Burgos), en tramitación. Caminería histórica en Poza de la Sal, atravesando el núcleo histórico y elementos estructurantes del Sistema Territorial Patrimonial del complejo de las Salinas, plano extraído del Plan Director de las salinas y su entorno en Poza de la Sal (Burgos). Figuras singulares de planificación Patrimonial Territorial, redactadas con la participación del Instituto de Urbanística de la Universidad de Valladolid.

Las obras de ingeniería: puentes y viaductos, torres de comunicaciones e instalaciones singulares, y la arquitectura civil y militar: murallas, ciudadelas, fuertes, torres vigía, cuarteles, polvorines y otras instalaciones defensivas o estratégicas, suponen infraestructuras históricas de un valor patrimonial tan escasamente apreciado en su valoración social como escasa imaginación colectiva encontramos en los escasos ejemplos de su reutilización funcional.



Almeida (Portugal) como ciudad – fortaleza en la disputada frontera hispano-lusa.

Otro gran capítulo de infraestructuras patrimoniales con fuerte componente y huella territorial, lo constituyen las instalaciones de comarcas mineras y las explotaciones extractivas antiguas, que junto a los conjuntos fabriles y a los ingenios hidráulicos, han dejado vestigios y paisajes de enorme interés en la región de Castilla y León. El auge de la preocupación y valorización del Patrimonio Industrial, como testimonio histórico de gran presencia territorial, física y social, comienza a generar una fuerte corriente de atención disciplinar en nuestro país.



Imágenes de Patrimonio Industrial Minero leonés extraídas del documento de Propuesta metodológica para la Intervención Integral en la Cuenca Minera del Valle de Sabero (León).

La integración en el Plan Urbano de las infraestructuras se producirá, en todo caso, desde la ordenación urbanística que cubre la totalidad del espacio “administrativo” del término municipal, aún cuando su condición y posición nos hablen de elementos o estructuras eminentemente rurales o no vinculadas directamente a los núcleos urbanos, ordenadas, desde su situación y localización espacial particular, según los valores y características del entorno y, en base a su propia lógica funcional presente, como elementos estructurantes, subyacentes a la estructura, del espacio y los asentamientos.

La lógica detallada del Plan Especial, instrumento urbanístico de la legislación española, equivalente con el *Piano Particularizzato* o *Plan de pormenor...*, resulta particularmente útil, desde su factible simbiosis Plan / Proyecto Urbano, para la inclusión de las infraestructuras históricas y su tratamiento protectorio – proyectual. El alcance territorial y el sentido original de estos elementos patrimoniales, invita a plantear las acciones para su protección, recuperación y puesta en valor, en la lógica contextualizadora que definen los instrumentos de planificación.

Los espacios del ámbito urbano en los que penetran o se sitúan algunas de las infraestructuras patrimoniales referidas, se erigen en lugares clave para la intervención desde el planeamiento y su lógica de ordenación específica del medio urbano, vinculando íntimamente la funcionalidad de las infraestructuras y la forma urbana. Bordes urbanos, riberas marítimas o fluviales, murallas o rondas, humilladeros y alamedas, constituyen en su condición de límites físicos, lugares de notable interés por sus valores espaciales, ambientales y funcionales y, como tales elementos singulares de oportunidad, deben ser considerados desde el Plan.



Aceñas de Pinilla en la ribera del Duero a su paso por Zamora. Este valioso conjunto ha sido felizmente restaurado y recuperado con fines museísticos de gran interés didáctico, dentro de las acciones previstas en el Plan Especial de Protección de las Riberas del Duero de Zamora.

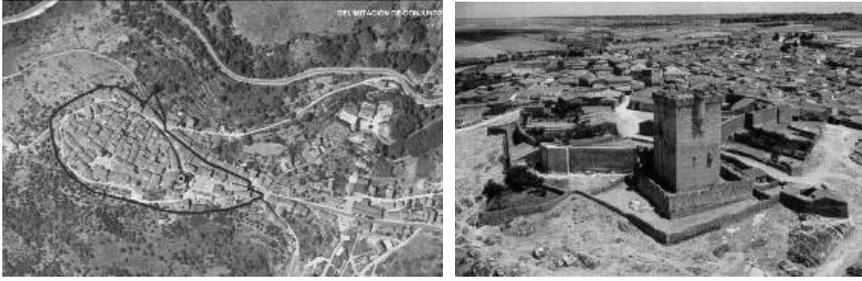
La intersección de las estructuras territoriales con los núcleos urbanos

Cualquier propuesta de planificación espacial debe tener presente, desde una perspectiva dinámica del territorio, en su complejo entendimiento como recurso y como patrimonio cultural, la profunda interacción entre las entidades urbanas, con mayores o menores dosis de transformación y vitalidad, y su soporte territorial, enfocándolas como una realidad geográfica compleja profundamente interactiva.

Esta consideración resulta bien patente en las villas y poblaciones históricas del amplio territorio castellano-leonés, especialmente en aquellas menores por poco transformadas, que constituyen un amplio sistema de asentamientos urbanos sobre la tupida red de infraestructuras que han tejido históricamente la vasta geografía regional.

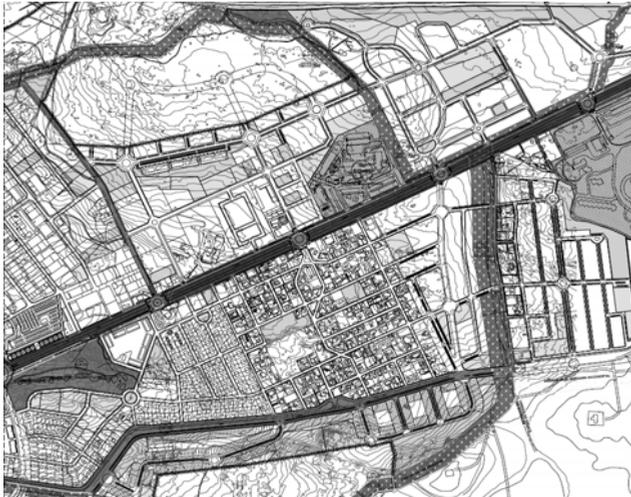
Las posibilidades de los entornos urbanos o lugares próximos a los núcleos, de estructuras territoriales como el Canal de Castilla, con algunos espacios de excepcional valor paisajístico, algunas vías pecuarias y su complejo entramado geográfico, o los caminos históricos con su secuencia de elementos reconocibles entre los que sobresalen el Camino de Santiago y la Ruta de la Plata, resultan en la actualidad manifiestamente infrautilizadas.

La dificultad para atravesar estas estructuras territoriales los grandes núcleos urbanos, más patente en sus bordes e infraestructuras viarias que propiamente en los conjuntos históricos, exige soluciones imaginativas que permitan generar o recuperar la condición de puerta o umbral urbano a muchos espacios, frecuentemente asociados a otros elementos arquitectónicos o signos territoriales ahora alterados (ermitas y humilladeros, cruceros, mojones, hitos y piedras miliars, arcos de triunfo y puertas de recintos amurallados, descansaderos y paradores de postas, paseos y arboledas de borde...).



Dos núcleos urbanos, conjuntos monumentales declarados en Castilla y León, San Felices de los Gallegos y Miranda del Castañar (Salamanca), con recintos amurallados bien preservados, que han configurado la estructura urbana y su evolución. Los elementos defensivos de los sucesivos recintos, los hitos del castillo y las torres, las calles y paseos de ronda, las puertas y controles y los paseos y espacios extramuros, son piezas recurrentes en estos núcleos que constituyen dispositivos esenciales para la ordenación espacial de las estructuras urbanas.

Dos núcleos urbanos, conjuntos monumentales declarados en Castilla y León, San Felices de los Gallegos y Miranda del Castañar (Salamanca), con recintos amurallados bien preservados, que han configurado la estructura urbana y su evolución. Los elementos defensivos de los sucesivos recintos, los hitos del castillo y las torres, las calles y paseos de ronda, las puertas y controles y los paseos y espacios extramuros, son piezas recurrentes en estos núcleos que constituyen dispositivos esenciales para la ordenación espacial de las estructuras urbanas.



En el caso del PGOU de Ávila, el conjunto de las Vías Pecuarias, cuyos trazados atraviesan el núcleo urbano, desdibujándose en el entramado viario, se planteó su incorporación al sistema de corredores verdes y espacios libres públicos –Conjunto de Sistemas Generales y Sistemas Locales–, preservando la continuidad del espacio y el trayecto, en la medida de lo posible.

La cualidad simbólica del umbral se refuerza en el caso de las estructuras urbanas que puntúan los caminos y recorridos territoriales, casando bien con el carácter crecientemente “acelerado” de la percepción del viajero o del turista que “consume” fugazmente los valores de los bienes del patrimonio cultural. Los

límites entre caminos y núcleos urbanos, cobran así más importancia por su potencial icónico y representativo, demandando una esmerada atención desde el proyecto de intervención y desde su soporte de planificación, para su cualidad formal y figurativa.

Un tratamiento integrador y refuncionalizador desde el Plan Urbanístico

Un objetivo prioritario de la planificación debe ser la búsqueda de un tratamiento integrador y comprensivo de las infraestructuras y elementos históricos en las actuaciones y pautas de ordenación del Plan. Entender como objeto y a su vez material de proyecto e intervención urbanística las infraestructuras supone, tanto alejarse de la estéril compartimentación de lo “sectorial” en la planificación, como del convencional entendimiento conservacionista, epitelialmente protectorio, para los elementos urbanos y territoriales susceptibles de consideración patrimonial.

No atender respetuosamente a los vestigios históricos de los lugares, es decir a los factores y vicisitudes de su “construcción”, no solo supone prescindir de su riqueza significativa –comprensión-, sino eludir aspectos clave para su reconsideración temporal –sentido-, materia esencial que cualquier proyecto no puede dejar de interpelar. “Genius loci”, pre-existencias significantes o fluencias “benjaminianas”, una mirada comprensiva del territorio, urbano o rural, resulta capital para su planificación –proyección – programación.

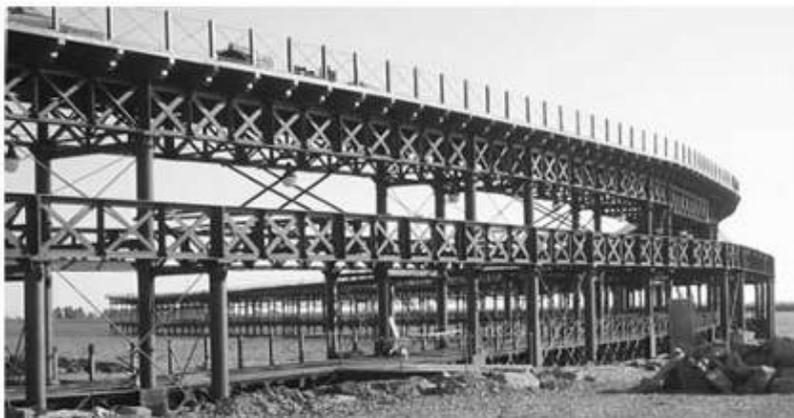
Los pasos y caminos históricos, estaciones y ferrocarriles, fortificaciones y arquitecturas civiles... se han mantenido hasta nuestros días, adaptándose a los cambios urbanos, físicos y sociales, en ocasiones sometidos a fuertes cambios de uso y función, y no tiene sentido “congelar” estas infraestructuras en el momento presente, condenándolas al limbo funcional de lo “museificable”. Se trata de repensar con imaginación posibilidades de reuso y someterlas a la verificación técnica y social desde el Plan, para preservar con nuevas funciones, y lecturas, estas piezas urbanas, trascendiendo en lo posible sus cualidades estéticas y escenográficas, para potenciar sus valores estructurantes de lo urbano o del territorio...

La “superestructura” de los lugares, su dimensión social y cultural, emerge en la ciudad ligada a la simbiosis de la “estructura”, esto es, la forma urbis y el espacio físico reconocible, con la “infraestructura” que lo soporta funcionalmente y lo condiciona.

Cuando por su condición histórica y revalorización cultural las infraestructuras se cargan de otros valores o funciones (simbólicas, representativas...), proceso siempre de un grupo social o una comunidad, legitimador de su condición patrimonial actualizada, su capacidad de ordenar y conformar el espacio, de transformarse en “estructura”, se potencia y aquellas se convierten en elementos clave de la organización del espacio urbano.

Así, la recarga de significado de estas infraestructuras, se procura, paradójicamente, con su actualización funcional y su “absorción” como estructuras o elementos estructurantes urbanos o territoriales reconsiderados,

evitando su pérdida o su artificialización / desvalorización por los frecuentes procesos de museificación, o banal “artistificación”, como piezas con nuevo sentido en el conjunto del plan urbanístico o de los instrumentos proyectivos que éste vehicule.



El muelle embarcadero inglés de la Río Tinto Company Ltd. en Huelva, que prestó servicio como cargadero de mineral entre los años 1876 y 1975.

La percepción convencional del territorio como recurso debe enriquecerse con su consideración profunda, atenta tanto a su verdadero espesor “cultural” – histórico- como a su dimensión social –patrimonial compleja-, algo que la planificación debe considerar esencialmente en su exigencia analítica, fundamento de su insoslayable formulación prospectiva.

Los nuevos paradigmas de la sostenibilidad aplicados a las técnicas y saberes de la planificación urbana y territorial, entendidos más allá de la preservación medioambiental, como desarrollo con “sensibilidad social” –cohesión, gobernabilidad, participación efectiva...-, deben garantizar una consideración más rica y observante de lo patrimonial, como herencia y proyecto colectivo.