

# CONÈIXER, VALORAR I DIVULGAR LES OBRES PÚBLIQUES COM A PATRIMONI CULTURAL

**Teresa Navas, Francesc Magrinyà**

CIEPAC. Departament d'Infraestructura del Transport i Territori [teresa.navas@upc.edu](mailto:teresa.navas@upc.edu); e-mail: [francesc.magrinya@upc.edu](mailto:francesc.magrinya@upc.edu)

**Paraules Clau:** patrimoni, obres públiques, divulgació, comunicació, potencial cultural, exposicions

**Resum:** *El reconeixement de les obres públiques com a patrimoni històric i cultural gaudeix d'un llarg recorregut que no es correspon a la seva migrada divulgació fora dels àmbits estrictament acadèmics. I això, malgrat la seva espectacularitat i incidència demostrada en l'organització dels territoris que habitem i recorrem. Presentem aquí una línia d'especialització innovadora iniciada en el Departament d'ITT i liderada pel CIEPAC (Centre Internacional d'Estudis del Patrimoni Construït), adreçada a combinar coneixement, valoració i divulgació de les obres públiques que permeti la transferència tecnològica.*

## 1.- LES OBRES PÚBLIQUES SÓN PATRIMONI CULTURAL

Actualment, queda fora de tot dubte el reconeixement de les obres públiques com a patrimoni cultural, amb la mateixa validesa que tradicionalment ha estat atorgat a les obres d'arquitectura. Un dels paràmetres que avala aquest reconeixement és la seva dimensió històrica, que no és altra cosa que haver valorat la seva aportació en un context social i cultural determinat, resultat d'un saber tècnic i científic i concretat en solucions de disseny que donen resposta funcional a les necessitats d'una col·lectivitat. Des d'antic, l'aprofitament de l'aigua, la generació i l'eficiència de diferents tipus d'energia, l'establiment d'infraestructures de comunicació i la recerca de la millora de les condicions sanitàries i de nivell de vida a les ciutats, han creat estructures integrades dins de sistemes amb capacitat d'organització de territoris i d'aglomeracions urbanes. Les obres públiques, enteses en la seva trajectòria temporal, han demostrat la seva capacitat important de modificar el medi i de construir els entorns que habitem, treballem i recorrem. En definitiva, que el territori i paisatge present és el resultat de les actuacions que les diferents societats han portat a terme al llarg del temps, un procés dinàmic el discerniment del qual proporciona una lectura més rica i complexa de l'enginyeria civil, alhora que li confereix un sentit en clau cultural.

Molt breument, valorar les obres públiques com a realitats patrimonials, testimoni d'una herència moltes vegades exemplar de la creació humana, va tenir lloc ja en el segle XIX, quan les transformacions accelerades del món contemporani evidencien la necessitat de catalogar certes obres dins la categoria de monuments. Les obres públiques del passat eren vistes amb veneració però, en paral·lel, també se les va tractar en atenció a la seva essència, és a dir, obres bàsicament funcionals que, malgrat la seva antiguitat, podien seguir servint a usos concrets i integrar-se als nous requeriments. Els ponts il·lustren bé d'aquesta duplicitat, és a dir, peces del passat que podien ser incloses dins la xarxa viària de carreteres que començava a construir-se a Espanya. Resulta rellevant aquesta continuïtat històrica de les obres públiques,

el diàleg interromput que estableixen entre el passat i el present i que es converteix en un element d'identitat d'aquest patrimoni, el més específic i reconeixible.

La transcendència del llegat de l'obra pública ha anat creixent al llarg del segle XX. No va passar per alt a un enginyer com José Antonio Fernández Ordóñez al qui li devem una decidida reivindicació patrimonial de ponts, canals, preses i estacions, dins la categoria de monuments històrics. L'evolució ulterior ha estat ampliar la categoria de patrimoni a les infraestructures lineals, que significa incorporar l'escala territorial i la ineludible relació entre territori i enginyeria. Un exemple són les carreteres històriques.

En síntesi, hi ha un bon conjunt d'estudis i treballs que han donat consistència i gruix intel·lectual a la valoració patrimonial de les obres públiques. En canvi, no podem dir que existeixi un nivell equivalent de coneixement i divulgació, per bé que sovint estem davant d'estructures de gran espectacularitat, que testimonien una supremacia de saber tècnic i científic innegable. Obres que són producte de la creació humana en diferents etapes històriques per tal d'aconseguir un bé d'ús públic el qual l'enginyeria contemporània altament professionalitzada va fer coincidir des dels orígens amb la idea de progrés i benestar social.

## **2.- VALORAR PERÒ TAMBÉ DIVULGAR L' ENGINYERIA CIVIL**

Davant, doncs, el baix nivell de comunicació de l'enginyeria com a patrimoni cultural, dins la Secció d'Urbanisme del Departament d'Infraestructura del Transport i Territori (ITT) es va iniciar fa anys una línia de produccions adreçades a divulgar obres, autors i temàtiques pertanyents a l'enginyeria de camins. Aquestes produccions es basen en les investigacions que en forma de tesis doctorals o recerques concretes s'han realitzat per part d'alguns membres del departament que, al seu torn, són els responsables d'assignatures que inclouen parcialment o total continguts de caràcter històric. De tal manera, que s'ha anat perfilant una especialització basada en la combinació de coneixement, valoració i difusió de l'àmbit de les obres públiques, tot encetant una línia innovadora dins el nostre marc de recerca que ha propiciat la transferència tecnològica amb diferents institucions.

Donar visibilitat a l'enginyeria civil. Aquest ha estat el propòsit preferent. El format de divulgació més practicat ha estat el projecte i muntatge d'exposicions, que s'erigeix com un mitjà de transmissió molt efectiu. Presentem aquí un seguit d'exposicions de les quals han sigut responsables els autors signants d'aquesta ponència juntament amb altres professors membres del nostre departament. Les exposicions tenen una repercussió pública de gran abast que les converteix en productes de primer ordre per a la comunicació de temes que, si bé gaudeixen de potencial cultural, no tenen fàcil arribada al ciutadà atès que solen formar part d'àmbits molt restringits. I això, malgrat la seva incidència sobre realitats territorials diverses, com són totes les intervencions que es refereixen a l'enginyeria civil. Les exposicions, a més, demanen la traducció dels continguts a un nivell de comprensió que sigui intel·ligible i atractiu per a un públic ampli i que no es reservi només a entesos i interessats directes en la matèria. El repte és convertir nocions i conceptes científics i tècnics que sovint s'expressen en textos, fórmules, plànols tècnics i diagrames, en artefactes que configuren recorreguts en l'espai, dissenys de grafisme, imatges en moviment, banda sonora i llum, amb el propòsit d'aconseguir una comprensió tan intel·lectual com també de caràcter sensorial i emocional.

Per tant, l'especialització aconseguida ha estat gestada des de la comunicació dels subjectes i els objectes amb valor patrimonial dins l'enginyeria civil. Els precedents són les exposicions organitzades des dels anys setanta pel Col·legi d'enginyers de camins que recuperaven enginyers il·lustres espanyols com Eugenio Ribera i Ildefons Cerdà. A aquestes exposicions n'han seguit moltes altres i destaquen per la seva qualitat i continuïtat les portades a terme pel

Centre d'Estudis Històrics d'Obres Públiques i Urbanisme (CEHOPU), centre adscrit al Ministeri de Foment.

### **3.- MÉS ENLLÀ DE L'ÀMBIT ACADÈMIC**

Dins el nostre Departament, els inicis de la línia d'especialització comentada es troben en la gran exposició de l'any 1994, titulada "Cerdà, urbs i territori". Els comissaris i responsables científics van ser els professors Albert Serratosa, Salvador Tarragó –qui havia fet, juntament amb Arturo Soria l'exposició anterior dedicada al mateix enginyer- i Francesc Magrinyà. L'encàrrec va procedir de l'Institut Ildefons Cerdà, amb el patrocini del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya. El motiu del projecte va ser reivindicar l'obra de Cerdà, a través de mostrar la documentació tècnica original que l'enginyer va elaborar per a Barcelona i Madrid. Plànols i dibuixos de gran format van qualificar l'exposició, celebrada en l'aleshores recent Campus de la Universitat Pompeu Fabra, amb el propòsit d'aproximar la disciplina de l'urbanisme al visitant en general, amb un atenció preferent per als grups escolars. L'exposició va gaudir d'una itinerància internacional força extensa on es van crear sinèrgies amb altres universitats que van produir un efecte de primer ordre: la consideració unànime de Cerdà com un dels referents inqüestionables de l'urbanisme modern.

Per ordre cronològic, la següent exposició rellevant comissariada des del Departament d'ITT va ser "Obres Públiques a Catalunya. Present, passat i futur", presentada a l'Estació de França de Barcelona el 2003. En aquesta ocasió, la Real Academia de Ingeniería va voler celebrar el seu X aniversari amb un seguit d'iniciatives dins les quals Barcelona va ser la seu escollida per a les activitats relacionades amb les infraestructures. S'adheriren institucions com la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, Renfe i el Col·legi d'Enginyers de Camins, entre altres. Novament, Salvador Tarragó va ser el responsable científic de la mostra, amb la col·laboració de Teresa Navas per a continguts específics –direcció cartogràfica, evolució de la xarxa viària a Catalunya- i altres professors de les Seccions d'Urbanisme i de Transport hi van col·laborar amb articles al catàleg. L'exposició pretenia ser un reconeixement a la gran tradició constructiva i urbanitzadora del país com una gran tasca social que implicà a col·lectius tècnics i treballadors al llarg del temps, amb una visió de continuïtat entre passat i futur de les obres públiques, atenta a despertar l'interès d'un públic ampli usuari de les infraestructures.

El 2009 es va declarar l'"Any Cerdà" per commemorar els 150 anys d'aprovació del Pla d'Eixample de Barcelona. I altre cop va ser una oportunitat magnífica per revisar nous aspectes de l'insigne enginyer i situar convenientment la seva aportació en relació a la ciutat de Barcelona. Un cop més, el Departament d'ITT va ser cridat a col·laborar en la diversitat d'activitats programades i, més concretament, en dues de les exposicions previstes. En primer lloc, la que es va titular "Cerdà. 150 anys de modernitat", encarregada per la Fundació Urbs i Territori (FUTIC). Els seus comissaris, Francesc Magrinyà i Fernando Marzá, professor de l'ETSAB, van convertir la mostra en un exercici per fer comprendre què significa planificar, projectar i construir una ciutat. Això va ser possible gràcies a una lectura de l'Eixample de Cerdà en el seu component de modernitat i en atorgar a l'exposició una clara voluntat comunicativa amb el públic.

En segon lloc, l'exposició "La política pràctica. Cerdà i la Diputació de Barcelona", organitzada per la corporació provincial i on Teresa Navas va assumir les tasques tant de comissariat científic com, alhora, de definició general del projecte expositiu. Va ser l'exposició que va iniciar l'Any Cerdà amb la idea d'explicar la força del binomi polític i tècnic en la personalitat de l'enginyer i urbanista. La complexitat del tema va demanar dues

operacions simultànies: per una banda, constituir un equip d'assessors científics al comissariat que permetés una discussió contrastada sobre Cerdà amb les aportacions d'investigadors universitaris però també d'experts procedents d'altres àmbits de la cultura de la ciutat. I per una altra, una cura especial en la qualitat del disseny gràfic i en la realització de l'audiovisual final, que explicava la teoria de la irradiació de Cerdà respecte les comunicacions viàries a través d'un viatge pel territori de la província de Barcelona compost amb imatges de fa cent anys.

Presentada a Can Serra, l'edifici institucional de la Diputació, l'exposició ha tingut un periple itinerant que l'ha portada, entre altres llocs, a l'Espai Blanquerna de la Generalitat de Catalunya a Madrid. En aquesta ocasió, els continguts van ser revisats per incorporar la comparació dels projectes de Barcelona i Madrid i va propiciar, en paral·lel, la celebració d'uns debats sobre ambdues capitals amb especialistes en urbanisme i història igualment dels dos llocs. A més, les itineràncies van servir per assajar un model compacte d'exposició on es plasmen els continguts bàsics però que, alhora, permet la seva adaptació a espais més reduïts i optimitzar el cost econòmic. Ho il·lustra la versió presentada al Hall de l'Edifici C-2 on es troba la Direcció de la nostra Escola de Camins.

Una altra línia en la producció d'exposicions és la que ha portat a terme un altre professor del Departament d'ITT, Miguel Mayorga des de l'any 2001. Amb una aproximació transversal i interesclar en l'estudi de les ciutats, que inclou mobilitat, centralitat urbana i espai públic, apropant enginyeria i arquitectura, s'han presentat exposicions de temàtiques diverses com la de "Luigi Cosenza. Il Territorio abitabile", "Arquitectura Moderna en Colombia. 50-60" i "Le Corbusier en Bogotá", que han recorregut diversos països europeus i s'han pogut veure en diferents universitats catalanes.

Actualment, el Departament d'Infraestructures, Urbanisme i Habitatge de la Diputació de Barcelona ha encarregat una nova exposició amb motiu d'una altra celebració, els 150 anys del seu servei tècnic de carreteres. El comissariat va a càrrec de Teresa Navas i es vol anar més enllà de la petita mostra que amb el títol "Recorregut històric per les carreteres de la província de Barcelona", es va preparar per acompanyar el Congrés "Movilidad Local y Territorio" (11-13 de juny de 2008), organitzat conjuntament per la Asociación Española de la Carretera i la Diputació de Barcelona. En aquesta nova ocasió, la trajectòria històrica es valorarà a la llum de les característiques intrínseques de la xarxa viària local i, especialment, de la presentació del model d'actuació en carreteres de titularitat provincial, fruit d'una nova visió de la xarxa intermèdia la qual es defineix per la seva multifuncionalitat, integració en els paisatges i espais urbans que travessa, i per la capacitat connectora respecte els territoris i les xarxes urbanes de llarg recorregut. És a dir, la consideració de les carreteres com els carrers del territori.

La línia d'especialització que hem presentat aquí vol ser testimoni d'un seguit d'investigacions i recerques de llarga durada, adreçades a estudiar el patrimoni de les obres públiques i a vehicular els continguts generats dins estratègies de comunicació que permetin crear intercanvis i transferències, tant amb institucions i organismes diversos com establir diàlegs amb agents culturals i acadèmics externs a l'àmbit universitari.

## REFERÈNCIES

- [1] Magrinyà, F., Marzá, F. (2009), *Cerdà. 150 anys de modernitat*. Catàleg de l'exposició.
- [2] Navas, T. (2009), *La política pràctica. Cerdà i la Diputació de Barcelona*. Catàleg de l'exposició.
- [3] Tarragó, S. (2003), *Obres Públiques a Catalunya. Present, passat i futur*. Catàleg de l'exposició.