

Pedro PLASENCIA LOZANO

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Doctor en Arte y Ciencias del Territorio

Alconétar, paisaje cultural de la ingeniería. Una propuesta de ordenación territorial¹

Abstract: The text describes the public works heritage at Alconétar (Cáceres), a Cultural Landscape of Civil Engineering, where we can find singular bridges and other historical public works built for centuries. It defines several protection and management models for the engineering heritage; finally, we propose a Regional Master Plan for allowing the touristic and economic development of that place, called Lago de Alconétar (Alconetar Lake).

Key words: Regional planning; Alconétar; Heritage; Engineering; River Tagus.

Resumen: El texto describe el rico patrimonio de las obras públicas existente en el entorno de Alconétar (Cáceres), un Paisaje Cultural de la ingeniería en el que confluyen puentes y otras infraestructuras históricas erigidas a lo largo de los siglos. Se definen distintos modelos de protección y puesta en valor del patrimonio ingenieril, y se expondrá una propuesta de ordenación territorial que permita la explotación turística y económica de dicho entorno, bautizada como Lago de Alconétar.

Palabras clave: Ordenación del territorio; Alconétar; Patrimonio; Ingeniería; Río Tajo.

ANTECEDENTES

Como dice Martín Almagro-Gorbea, la Vía de la Plata es «el cordón umbilical de toda la Hispania silícea u occidental, (...) una de las grandes vías prehistóricas de comunicación de Europa, comparable a la ruta Ródano-Rin (...) o la del Danubio»². Lo cierto es que a lo largo de la historia ha habido un trasiego continuo en este camino, cuya madurez como itinerario vendría dada por la construcción de la calzada romana entre Emerita Augusta y Asturica Augusta. El cruce de esta ruta con el río Tajo se producía en el vado de Alconétar, en las proximidades de la desembocadura del río Almonte en el propio Tajo; no en vano, su nombre en árabe significa «los puentes», o quizá «los dos puentes»³, haciendo referencia a los dos puentes romanos que existían en la zona, uno sobre el Tajo y otro más pequeño sobre el Almonte.

Alconétar presenta la singularidad histórica de ser el único lugar de cruce de río de toda la Vía de la Plata —y de los caminos que han seguido su traza— que a lo largo de la historia no ha alcanzado a tener un núcleo poblacional significativo. La carretera N-630 parte de Sevilla —donde encontramos el Guadalquivir—, pasa por Mérida sobre el Guadiana, cruza el Jerte en Plasencia, cruza el Tormes en Salamanca y el Duero en Zamora, e incluso el Bernesga en León. El Tajo queda así como único lugar donde el cruce del río no ha generado una población estable,

¹ El presente texto se enmarca dentro del Proyecto de Investigación HAR 2010-21835 titulado *Entre Toledo y Portugal: miradas y reflexiones contemporáneas en torno a un paisaje modelado por el Tajo*, del Ministerio de Economía y Competitividad, cuya investigadora principal es M^a del Mar Lozano Bartolozzi.

² ALMAGRO-GORBEA, M., «Los caminos occidentales de la península Ibérica antes de la Vía de la Plata», *La vía de la plata. Una calzada y mil caminos*, Santiago de Compostela, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2008, p. 33.

³ Se ha apuntado también «el puentecillo».

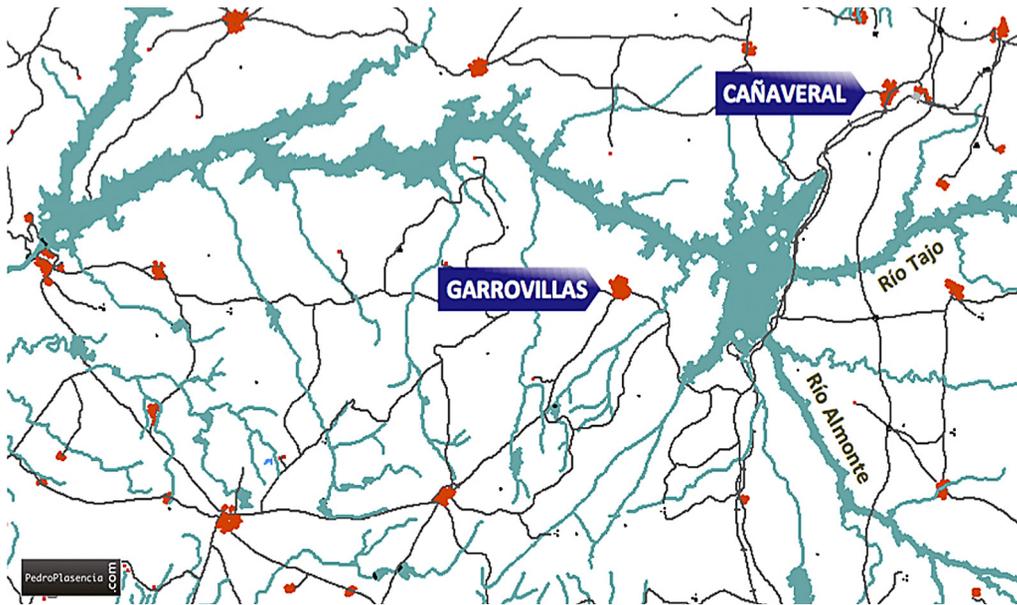


Figura 1. Entorno de Alconétar.



Figura 2. Cartografía de 1949. Se observan diversas infraestructuras y edificaciones de casas de recreo o molinos; también percibimos la traza del ferrocarril, la de la carretera, y la antigua calzada romana. Por último, se destacan las ruinas del puente romano y del castillo.

pues las cercanas Garrovillas o Cañaveral no son localidades ribereñas⁴. Si hay restos de asentamientos prehistóricos —diversos dólmenes⁵— o romanos —entre otros, el puente arruinado de Alconétar—, y la fantasmagórica torre renacentista del castillo de Floripes recuerda la importancia del enclave.

⁴ Sin embargo, ambas poblaciones, en un momento u otro de su historia, han añadido a su topónimo el latiguillo de «de Alconétar».

⁵ Diversas investigaciones demuestran la existencia de un complejo conjunto de necrópolis, excavadas desde finales del siglo XIX hasta nuestros días. CERRILLO CUENCA, E., «Planteamientos y nuevos datos para la interpretación de los paisajes prehistóricos del sector extremeño del Tajo: el área de Alconétar», *Zephyrus*, nº 68, Universidad de Salamanca, 2011, pp.139-161. También BUENO RAMÍREZ, P., BALBÍN BEHRMANN, R., CERRILLO CUENCA, E., GONZÁLEZ CORDERO, A., PRADA GALLARDO, A., «Megaliths and stelae in the inner basin of Tagus river: Santiago de Alcántara, Alconétar and Cañamero (Cáceres, Spain)», *From the Origins: The Prehistory of the Inner Tagus Region*, Archaeopress, Oxford, 2011.

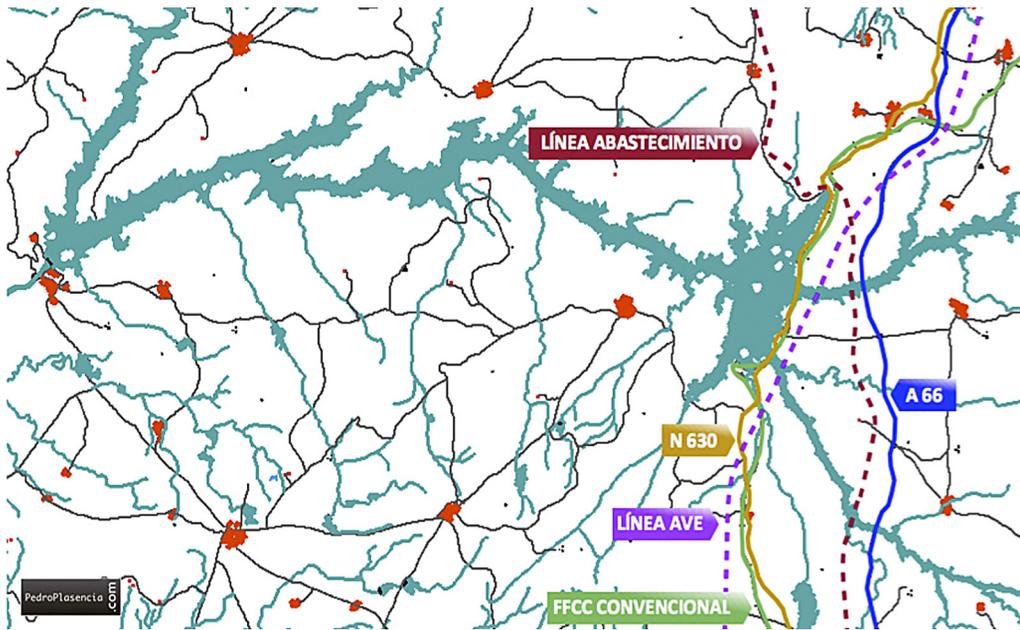


Figura 3. Descripción de las infraestructuras existentes en la zona de Alconétar. Junto a las citadas la construcción del embalse obligó a construir algunos tramos nuevos en otras carreteras regionales y comarcales.

La construcción de la presa de Alcántara II en 1969, situada unos 50 km aguas abajo de la zona, alteró significativamente todo el entorno. Este salto generó a sus espaldas una superficie inundada de 10.400 ha, con una longitud hasta su cola de 91 km y creó en su momento el mayor embalse de Europa Occidental, con 3.162 hm³. El meandro donde se asentaba el castillo y diversas construcciones cercanas –entre ellas, una estación de ferrocarril– fue cubierto por las aguas, y si bien los restos del puente romano sobre el Tajo fueron trasladados a una cola del embalse, el resto de infraestructuras fueron anegadas, incluyendo una serie de puentes que describiremos posteriormente. Se construyeron entonces sendas variantes para la línea férrea y la carretera nacional, con estructuras de paso adaptadas al nuevo nivel de las aguas. Años después, ya en el siglo XXI, aparecen tres nuevas infraestructuras que continúan transformando el territorio: la autovía A-66 –puesta en servicio en 2006–, la línea de AVE Madrid-Frontera portuguesa –con los proyectos en ejecución a fecha de redacción de este texto– y el trasvase de agua Portaje-Cáceres, que si bien discurre soterrado, deberá atravesar tanto el valle del Tajo como el del Almonte mediante alguna estructura.

EL PATRIMONIO EXISTENTE

Los elementos más relevantes del patrimonio que alberga la zona son los puentes construidos a lo largo de la historia. En primer lugar, cabe citar los restos del romano, el puente de Alconétar o de Mantible al que hiciera referencia Calderón en la obra teatral del mismo nombre. Durante la construcción de la presa de Alcántara II fue trasladado al cercano cauce del arroyo Guadancil, donde sólo con niveles altos del embalse puede verse agua bajo sus arcos. La mayor singularidad de dicho puente radica en sus arcos de tipología rebajada, una circunstancia no única pero sí poco común en las bóvedas romanas. La relación flecha/luz en ellos es de 0,14 (flecha de 1,6 m y luz de 10,2 m), un parámetro verdaderamente notable para un puente de piedra⁶.

⁶ En un relevante texto de Miguel Aguiló se cita como el cuarto de entre los de menor relación flecha/luz del mundo; los tres primeros datan del siglo XIX, del XVIII y de XII, respectivamente. AGUILÓ, M., *Forma y tipo en el arte de construir puentes*, Madrid, Abada, 2010, p. 364.



Figura 4. El puente romano con el agua bajo sus arcos.

Además, existen una serie de estructuras pertenecientes a la antigua nacional 630. Tanto el paso del Tajo –723 m de longitud, llamado de Alconétar– como el del Almonte –310 m de longitud, llamado de la Plata– fueron proyectados en 1967 por el ingeniero Andrés Aterido a partir de una patente alemana de la empresa Betton Monier Baum⁷. Constan de una viga continua de hormigón pretensado construida «in situ» simplemente apoyada sobre cuatro pilas de hormigón armado. La viga tiene sección de cajón por cuyo interior, de 5 m por 7,80 m, discurre el ferrocarril. Son unas estructuras de gran singularidad constructiva⁸. El del Tajo es además el viaducto ferroviario construido con acero postesado más largo del mundo⁹.



Figuras 5 y 6. Viaductos de Alconétar y de la Plata. Al fondo de la primera foto se observan las obras de construcción del nuevo puente para el AVE.

⁷ LOZANO BARTOLOZZI, M^o. del M., PLASENCIA PLASENCIA, V., «Los puentes del Tajo en Alconétar», *Los caminos y el arte*, Tomo 2, Santiago de Compostela, Universidad de Santiago de Compostela, 1989, pp. 100-101, 106.

⁸ Son puentes de 69+120+232,5+120+69 m el del Tajo, y de 44+69+209+69+44 m el del Almonte.

⁹ FERNÁNDEZ TROYANO, L., *Bridge Engineering. A global perspective*, Londres, Thomas Telford, 2003, pp. 373-374. Desconocemos si el récord sigue vigente.



Figuras 7 y 8. Viaductos de Araya y de Serradilla (1969).

De esa época datan además una serie de puentes de nueva creación proyectados por el escultor e ingeniero Antonio Martínez Santonja¹⁰, como el cercano de Araya, en otra de las colas del embalse.

La construcción de la A-66 exigió proyectar nuevos puentes. Así, el viaducto Arcos de Almonte¹¹ (Siegrist y Moreno, 2006) consiste en un puente de tablero superior sustentado por dos arcos iguales y paralelos de hormigón de 184 m de luz. Por su parte, el puente Arcos de Alconétar¹² (Sergio Couto, José Antonio Llobart, Jordi Revoltós, 2006) consta de dos estructuras gemelas de 400 m de longitud, con un arco metálico central de 220 m de luz. Este último presenta la singularidad de su sistema constructivo, montando los arcos en un terreno favorable y colocándolos posteriormente, abatiéndolos sobre el cauce. Es récord mundial en este sistema constructivo, casi duplicando el récord anterior.



Figura 9. Arco de Almonte¹³.

¹⁰ MANTEROLA ARMISÉN, J., «Antonio Martínez Santonja», *Ingeniería y Territorio. De la Ingeniería y las otras artes*, n° 79, 2007, pp. 44-51.

¹¹ SIEGRIST RIDRUEJO, G., «Arco de Almonte. Autovía de la Plata. Tramo: Hinojal-Cáceres», *Hormigón y acero*, n° 240, 2006.

¹² LLOBART JAQUES, J.A., REVOLTÓS FORT, J., COUTO WÖRNER, S., «Puente sobre el río Tajo, en el embalse de Alcántara (Arcos de Alconétar)», *Hormigón y acero*, n° 242, 2006.

¹³ Fotografía de Siegrist y Moreno.



Figuras 10 y 11. Arcos de Alconétar. En la fotografía izquierda, abatimiento de un arco con el otro arco paralelo ya construido. A la derecha, el puente finalizado. Este puente, además, fue la primera estructura en arco donde se dio el fenómeno de la resonancia, fenómeno que consiste en la vibración oscilatoria del puente cuando en su entorno se produce una determinada velocidad del viento. La solución fue añadirle unos deflectores capaces de alterar la trayectoria de la corriente de aire¹⁴.

Además de estas estructuras, están en construcción tres grandes puentes para dar servicio a la nueva línea de AVE. El paso sobre el Tajo se resolverá con un viaducto proyectado por Javier Manterola de 1.488 m de longitud, que incluye un vano central de tipo arco de 324 m. Con respecto al del Almonte, se trata de un proyecto de Juan José Arenas, de 996 m de longitud que incluye un vano central de tipo arco de 384 m. Ambos serán récord mundial en la categoría de puentes arco para ferrocarriles de alta velocidad.



Figura 12. Fotomontaje del puente sobre el Almonte¹⁵.

Por último, destacamos también el viaducto de Valde travieso en las cercanías de Cañaverla, un viaducto de 1.614 m de longitud proyectado en hormigón pretensado por Siegrist y Moreno, y que por sus dimensiones va a erigirse en indudable hito territorial.



Figura 13. Labores de construcción del viaducto de Valde travieso.

¹⁴ Puede verse el efecto de las oscilaciones en <http://www.youtube.com/watch?v=i1QTZk1TcK0>. Fotografía: Eipsa.

¹⁵ Fotomontaje de Arenas y Asociados.

Queda por definir el paso del Tajo y del Almonte de la tubería de Portaje; un paso cuyas últimas noticias apuntan a que se realizará mediante una estructura colgante¹⁶.

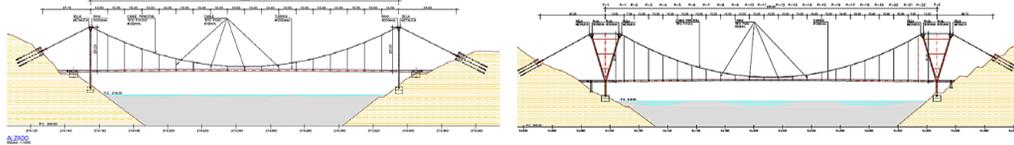


Figura 14. Estructuras de paso de la tubería de abastecimiento Portaje-Cáceres sobre el Almonte (180 m de vano) y sobre el Tajo (230 m de vano), en fase de proyecto. La cercanía a los puentes de la A-66 puede convertir en un desastre paisajístico la oportunidad existente de poder disfrutar de cuatro estructuras singulares en un mismo entorno.

Para resolverlo bastaría con separar estas estructuras de los puentes de la autovía.

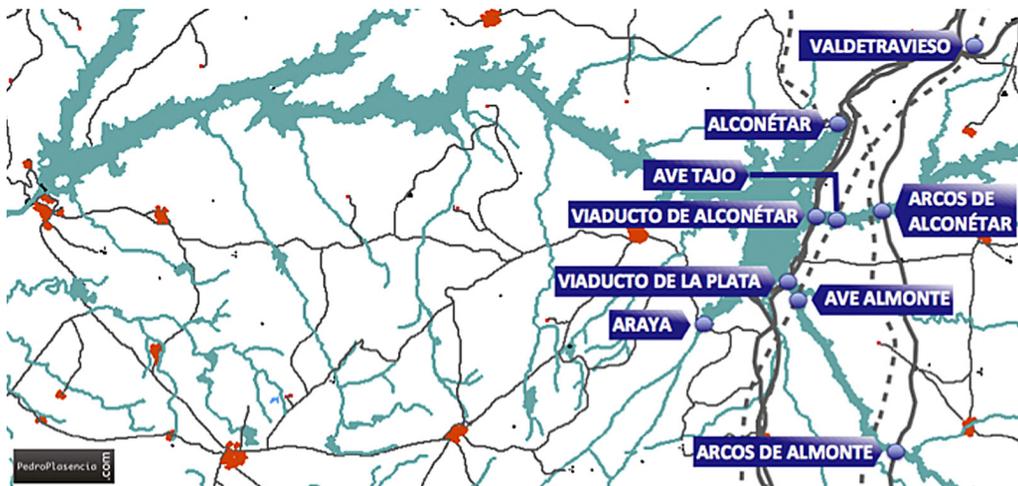


Figura 15. Disposición de los puentes citados. El de Serradilla queda hacia el Este, fuera del mapa.

Además de los puentes, el entorno se nutre de otro conjunto de obras públicas notablemente singular: el de las presas históricas —a las que se le puede añadir la reciente de Alcántara II—. Estudiadas por José Antonio García-Diego¹⁷ y José Antonio Fernández Ordóñez¹⁸, estas estructuras de contención son las primeras conocidas después de las de época romana; concretamente, García-Diego fecha la de Lancho (en Malpartida) hacia 1398¹⁹ y localiza en la zona un total de 15 presas cuyo origen se remonta a las épocas medieval y renacentista; son además antecesoras de otras construidas posteriormente en la América colonial.

¹⁶ Según se escribía en 2011, el trasvase de Portaje llegará con nuevas estructuras colgantes: «la primera, sobre el Tajo, presenta una forma parabólica de luz de 210 metros y se basa en un cable de 100 mm de acero. La tubería cuelga del cable superior mediante 21 péndolas. Las torretas a ambas laderas tienen forma de V y 41,8 metros (estaban previstos 38,4) de altura. El puente del Almonte se basa en torres de 34,1 metros de altura y un cable que tomará forma parabólica de luz de 180 metros. La tubería colgará del cable gracias a 18 péndolas». *Diario Hoy*, 20-3-2011). Reconocemos nuestro temor a que estas estructuras no logren integrarse bien en el entorno, pues las soluciones contempladas previamente —anclarlas a los puentes ya existentes— se guiaban por criterios exclusivamente económicos y no paisajísticos, técnicos o medioambientales.

¹⁷ GARCÍA-DIEGO, J.A. y otros, *Presas antiguas de Extremadura*, Madrid, Fundación Juanelo Turriano, 1994.

¹⁸ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J.A. y otros, *Catálogo de noventa presas y azudes españoles anteriores a 1900*, Madrid, CEHOPU, 1984.

¹⁹ DÍAZ-MARTA PINILLA, M., «Esquema histórico de la ingeniería y la gestión del agua en España», *Revista OP*, nº 13, España y el agua, I, CICCIP, 1989.



Figuras 16 y 17. Presas de García y de Lancho.



Figuras 18 y 19. A la izquierda, presa de contrafuertes del molino conocido como «de la Señora Montinegra», cercano a Garrovillas, con un interesante sistema hidráulico. A la derecha, restos de presa en arco en el arroyo Morisco; ambas presas llevan aparejados interesantes sistemas hidráulicos, incluyendo molinos harineros. Pensamos que son anteriores al siglo XVIII.

Ambos investigadores se guiaron en sus estudios por el repertorio de presas existentes en servicio. A nosotros nos consta la existencia de otras que podrían fecharse en esa misma época²⁰; alguna de ellas son de difícil localización, pues hoy aparecen colmatadas o derruidas y su identificación debe realizarse sobre el terreno y a partir de fuentes históricas y orales. Es el caso de las localizadas en el entorno de la población de Garrovillas –un total de seis–; su presencia permite intuir la existencia de más ejemplos en otras zonas cercanas, ribereñas del río.

A ambos conjuntos, puentes y presas, se les añaden más elementos del patrimonio ingenieril de épocas diversas y funciones distintas²¹: los castillos de Portezuelo o de Floripes –ingeniería militar, en este caso–, los restos de calzada romana²², los dólmenes –ingeniería prehistórica– o los túneles del ferrocarril²³. Existen también elementos

²⁰ PLASENCIA LOZANO, P., «La presa renacentista del Casar de Cáceres», *Norba Arte*, nº 27, Universidad de Extremadura, 2007, pp. 1-19.

²¹ Además, la superficie del embalse es zona ZEPA.

²² La calzada romana es fácilmente observable en las inmediaciones –puede verse la fotografía al final de este texto–. Como dice Cerrillo, se pueden observar «numerosos restos físicos de la vía, como los bordes de la misma realizados en granito de las inmediaciones y numerosos miliarios, algunos de ellos anepógrafos, como si hubieran formado parte de otro depósito de los mismos». CERRILLO MARTÍN DE CÁCERES, E., «La vía de la Plata en Extremadura. De Augusta Emerita a Caecilius vicus», *La vía de la plata. Una calzada y mil caminos*, Santiago de Compostela, Sociedad Estatal de Conmemoraciones Culturales, 2008, p. 53.

²³ Están definidos en la publicación siguiente: MELIS MAYNAR, M., CUÉLLAR VILLAR, D., JIMÉNEZ VEGA, M., *Inventario de túneles ferroviarios de España*, Madrid, Doce Calles, 2005.

constructivos (conventos, fuentes, lavaderos, antiguas fábricas, molinos²⁴), de mayor o menor valor, pero en todo caso interesantes dentro de un contexto general. Por último, citamos también el patrimonio ingenieril sumergido por la construcción del embalse, como los puentes del vado de Alconétar o los de Don Francisco (s.XVI), en la unión del río Tamuja con el Almonte, visibles en épocas de sequía.



Figuras 20 y 21. Actual estación de Río Tajo, de RENFE. A la derecha, fábrica de harinas en el barrio de la estación, en Cañaverál²⁵.

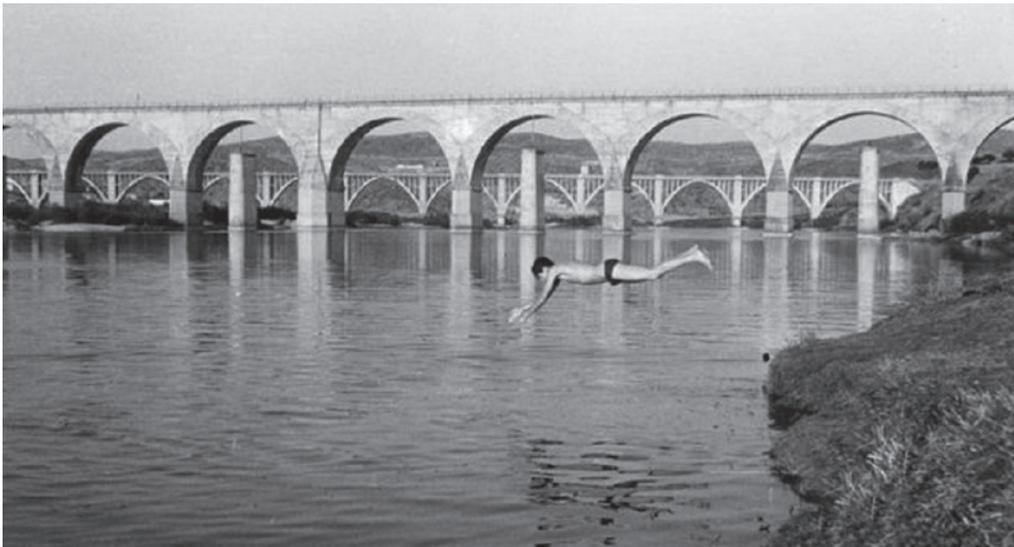


Figura 22. Puentes existentes en el vado de Alconétar sobre el Tajo, antes de la construcción del embalse. En primer término, el viaducto ferroviario de Fernando del Pino (1933, quince arcos de medio punto de 21 m de luz, todo en hormigón en masa); en segundo término advertimos las pilas del antiguo puente ferroviario de la Compañía Eiffel de 1880, desmantelado al construir el de Del Pino (1880, ocho vigas de celosía de hierro, de 48,50 m de longitud las seis centrales, y de 37,72 m las extremas); al fondo, el puente carretero de Cipriano Salvatierra (1928, doce arcos parabólicos de hormigón armado, de 27,20 m de luz cada uno, ornamentado con diversos escudos)²⁶.

²⁴ MALDONADO ESCRIBANO, J., «Aceñas, batanes y molinos harineros en el río Tajo. Fuentes documentales para su estudio», *Norba-Arte*, n° 31, Universidad de Extremadura, 2011, pp. 51-65.

²⁵ Este inmueble ha sido descrito en el siguiente artículo: DOMÍNGUEZ GÓMEZ, E.M.^a, «Patrimonio industrial extremeño. Harinera «San José 1950 (Cañaverál-Cáceres)», *Mérida, ciudad y patrimonio*, n° 6, Consorcio ciudad monumental, histórico-artística y arqueológica de Mérida, 1998, pp. 221-229.

²⁶ LOZANO BARTOLOZZI, M.^a del M., PLASENCIA PLASENCIA, V., *op. cit.* La fotografía es de Wilfredo López Vecino.

LA GESTIÓN DE LOS PAISAJES CULTURALES DE LA INGENIERÍA

El patrimonio descrito existente en la zona exige una protección conjunta que evite actuaciones futuras incompatibles con el paisaje existente —así, la solución de la tubería de abastecimiento debería estar en consonancia con las estructuras ya construidas—. Y no sólo una protección, sino, yendo un paso más allá, una explotación turística aprovechando el patrimonio existente y la presencia del agua embalsada.



Figuras 23 y 24. Planta de extracción de áridos a escasos metros del puente romano. A la derecha una de las presas históricas de Garrovillas, rodeada de encinas y un vertedero en sus inmediaciones.

Podemos definir tres formas distintas de proteger y poner en valor eficazmente el patrimonio ingenieril. La casuística vendrá determinada por la disposición de dicho patrimonio en el territorio:

- Uno o varios elementos dispuestos en un lugar urbano consolidado y vivo: en este caso, además de lo previsto por la legislación urbanística para construcciones singulares, pueden establecerse en su entorno museos, centros de interpretación o itinerarios turísticos. Se trata de la circunstancia más habitual, y existen diferentes modelos de éxito (el puente de Vizcaya, el Ironbridge, el de Clifton, el conjunto de puentes de Oporto, etc.).
- Una obra singular aislada o dispuesta en un entorno rural o una población pequeña: el modelo que puede servir de guía en este caso es la puesta en valor del Pont du Gard, al sur de Francia. El elemento y el territorio circundante son protegidos y cuidados, creando un paisaje compuesto por el bosque mediterráneo —que es tratado en realidad como un jardín— y el monumento. Se han creado unas infraestructuras mínimas y compatibles con el entorno, de cara a ofrecer los servicios necesarios para garantizar su explotación turística. Bajo nuestro punto de vista, se trata del modelo a aplicar en el futuro para el puente de Alcántara.

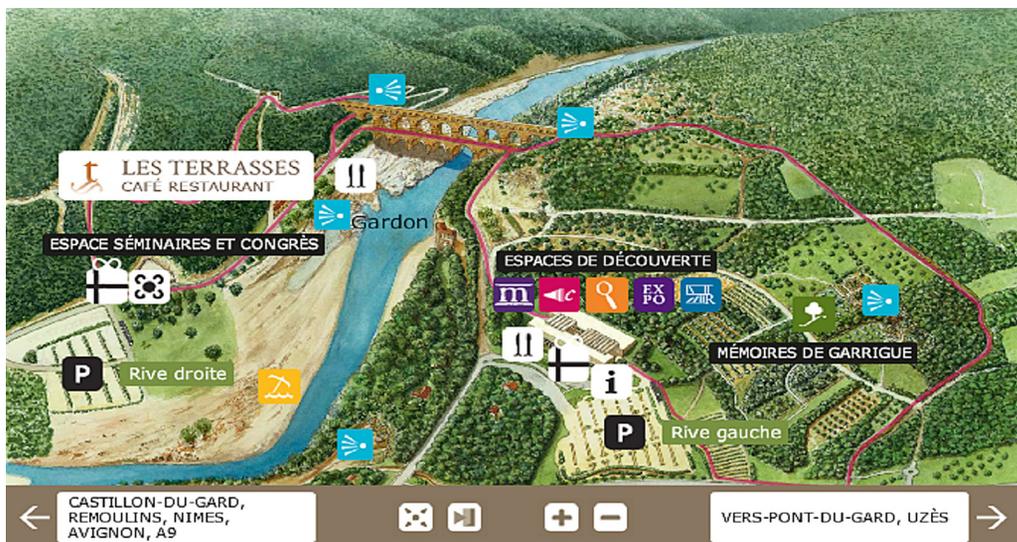
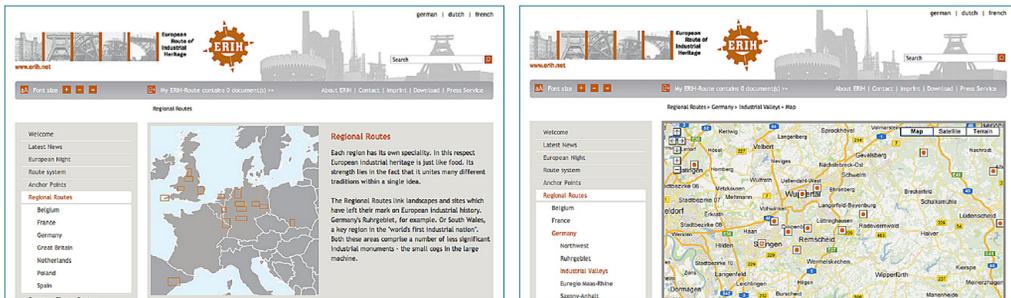


Figura 25. Ordenación del entorno del Pont du Gard, tal y como aparece en su página web.

- Un conjunto de elementos relacionados entre sí, con características paisajísticas comunes, dispuestos en un espacio de gran amplitud territorial. Se trata del caso más complejo pero también el más apasionante en cuanto a su gestión y tratamiento, pues exige una visión integral de un espacio y unas directrices claras de cómo gestionar eficazmente el presente y el futuro del territorio, identificando y reforzando los puntos comunes a todo el espacio de la actuación. Para ello debe realizarse una protección y una ordenación a escala territorial que tenga por fin generar un paisaje cultural²⁷, integrando todo el entorno.



Figuras 26 y 27. En la web del ERIH, European Route of Industrial Heritage, se citan diversos paisajes culturales e la ingeniería industrial en Europa. El mapa de la derecha nos permiten intuir la escala de trabajo utilizada para definir uno de ellos, el de la región minera de Lusacia, donde en la actualidad se lleva a cabo el proyecto *Lausitzer Seenland*, sobre un territorio que abarca 100.000 ha y que espera completarse en 2018.

Como hemos visto, Alconétar es un territorio en el que convergen numerosas obras ingenieriles, originadas en épocas diversas a lo largo de una historia que abarca desde la prehistoria a las nuevas infraestructuras de transportes. Por ello, creemos que el territorio de Alconétar y su entorno constituyen un paisaje cultural de la ingeniería, y como tal, debe protegerse y ordenarse.

Por tanto, ante el reto de proteger y ordenar un espacio territorial amplio a partir de una serie de elementos patrimoniales distintivos y caracterizadores, cabe partir de una premisa fundamental: la integración de la sociedad cercana en los planos social, cultural, económico y educativo. Pensamos que la sostenibilidad de un proyecto patrimonial pasa por la integración de los usuarios diarios del bien en el mantenimiento del mismo, y el proyecto sólo tendrá éxito si los propietarios sentimentales del territorio asumen como propio el paisaje modificado que se les va a legar. Existen ejemplos de puestas en valor de distintos bienes que han consistido en crear rutas senderistas, rehabilitar o apuntalar una construcción degradada, e incluso crear centros de interpretación o infraestructura hotelera que se han pensado exclusivamente para el visitante, y no para el ciudadano que habita en las inmediaciones del bien.

El otro pilar que sustenta todo proyecto que aspire a proteger y ordenar un paisaje cultural es el de la planificación. Con carácter previo, además, deberá existir un aparato legislativo adecuado para permitir definir paisajes y territorios homogéneos²⁸. Esta legislación será el soporte que permita plantear los elementos fundamentales de un documento de ordenación –o plan director– similar a los ya existentes en los ámbitos municipales para

²⁷ Podría no estar claro cuándo se genera el paisaje cultural, y pasamos a aclararlo: para que un territorio se convierta en un paisaje único y determinado debe existir un observador con voluntad de definir dicho territorio a partir de unas características comunes y distintivas. Por ello, la voluntad de actuar en un determinado territorio bajo unas premisas concretas, significando las características que lo definen como un espacio único, es el punto de partida para distinguir a ese territorio determinado con el sustantivo de paisaje. Y este paisaje será cultural cuando su aspecto esté definido por la acción y desarrollo de actividades humanas en el mismo a lo largo del tiempo. El paisaje cultural es uno de los grupos de elementos susceptibles de ser declarados Patrimonio Mundial por la UNESCO, y hay diversos paisajes culturales inscritos, como los de Blaenavon en Reino Unido, el de las plantaciones de café del sureste de Cuba, o el de Wachau, en Alemania, que posiblemente sea el ejemplo más aproximado a lo que encontramos en el entorno de Alconétar, pues hay arquitectura, urbanismo, ingeniería o agricultura.

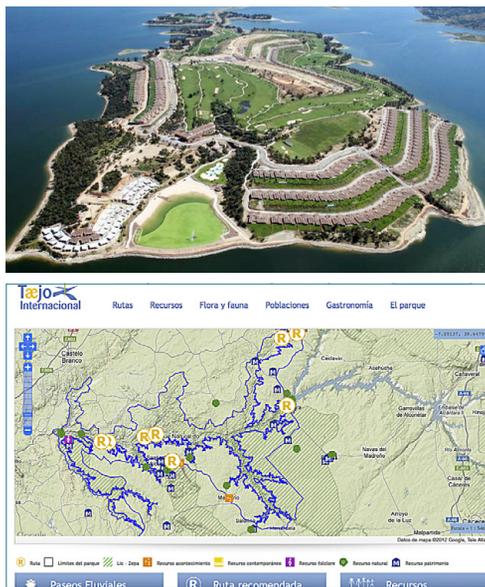
²⁸ Existen distintas comunidades autónomas con planteamientos de ordenamiento territorial muy eficaces, como Aragón (que ha dado pie a los Mapas de Paisaje) o el País Vasco (y sus Planes Territoriales Parciales, definidores de todo el territorio).

ordenar su propio ámbito. Así, la administración pública determinará zonificaciones, parámetros y líneas maestras de actuación, quedando en manos de la iniciativa privada el desarrollo posterior del suelo. Un ejemplo de esta planificación es la llevada a cabo en el corredor del Llobregat en Tarragona, que configura y vertebra un espacio territorial singularizado por la existencia de numerosos restos de construcciones de carácter industrial.

A modo de ejemplo metodológico, desarrollaremos las líneas generales de una propuesta de ordenación territorial para Alconétar; con carácter previo, quisiéramos mencionar dos actuaciones recientes de ordenación a escala territorial que se han llevado a cabo en Extremadura. Ambos son opuestos, ambos carecen a nuestro juicio de una visión integradora y ambos adolecen en su origen de la existencia de una legislación autonómica adecuada para estos casos.

El primero de ellos es el proyecto Isla de Valdecañas (Miguel Ángel Gea), un proyecto ya concluido situado en dos islas existentes dentro del embalse de Valdecañas; se trata de la primera urbanización a gran escala que aprovecha el recurso del agua y de la naturaleza como atractivo turístico en Extremadura²⁹. Se han construido 300 villas de lujo y diversos equipamientos turísticos, como una playa artificial, pistas de tenis y paddle, varios campos de fútbol, club de hípica, circuitos de trekking, una base de deportes náuticos, un campo de golf o dos hoteles de 3* y 4*. En total, se ha ocupado una superficie de 134 ha que ha exigido una inversión de 200 millones de €. La actuación ha logrado dinamizar la economía local y ha logrado demostrar la viabilidad económica del turismo asociado a los embalses³⁰ y la naturaleza. Como principal elemento negativo destacamos que no se ha tenido en cuenta la escala territorial de la actuación. Así, cabe preguntarse qué ocurriría si en una de las orillas se construye un elemento perturbador del paisaje logrado, como una planta de energía solar o una fábrica.

La segunda actuación que citamos es el Parque Natural Tajo Internacional. Se trata de un territorio de gran calidad medioambiental que se extiende al Oeste de la presa de Alcántara a lo largo de 50.000 ha –la mitad en Extremadura, la otra mitad en Portugal–. Apoyándose en la legislación existente de parques naturales, la actuación en este territorio consiste en disponer diversas infraestructuras –desde sendas peatonales a un centro de interpretación, pasando por un barco turístico de iniciativa privada– que faciliten la actividad turística. Como aspectos positivos destacamos la protección paisajística lograda merced a la definición del entorno como Parque Natural. Sin embargo, y de cara a la viabilidad económica de la zona, intuimos que se ha fiado todo al atractivo turístico de su ecosistema, similar a la del Parque Nacional de Monfragüe en líneas generales: ambos espacios van a competir dentro de un mismo nicho de mercado, partiendo Monfragüe con la ventaja de su posición geográfica y de la propia importancia de su nombre. Otro punto débil observado en el Tajo Internacional es que la protección territorial aparejada a la creación de un parque natural puede ser vista como un inconveniente para los habitantes de la zona y los propietarios de los terrenos en los que se asienta.



Figuras 28 y 29. Imagen aérea de Isla Valdecañas. Debajo, plano del Tajo Internacional, recogido en su web.

²⁹ Existen otras actuaciones menores, como la urbanización *Los Granados*, en el embalse de Gabriel y Galán.

³⁰ Se trata de un recurso turístico comúnmente citado por las diversas administraciones regionales, pero que en la práctica se encuentra aún por desarrollar. El presidente Rodríguez Ibarra impulsó esta actuación en Valdecañas; con posterioridad, el presidente Monago destacó en la feria Fitur las posibilidades turísticas de los embalses («Monago ofrece los «enclaves irreproducibles» de Extremadura, desde el Imperio Romano hasta los conquistadores», *Europa Press*, 18 01 2012). Existen numerosas personas de distintos ámbitos que también han alertado de las oportunidades turísticas de los embalses de la región.

UNA PROPUESTA DE ORDENACIÓN TERRITORIAL: EL LAGO DE ALCONÉTAR

Como plasmación práctica de lo ya descrito presentamos las líneas maestras de una propuesta de ordenación territorial del entorno³¹, que denominamos «Lago de Alconétar» por estar articulada a partir del ensanche del embalse de Alcántara II en las inmediaciones del vado de Alconétar. Este ensanchamiento puede verse como un gran lago interior de 19 km² de superficie y 77 km de perímetro.



Figuras 30 y 31. Albergue vía de la Plata, de Carlos Ballesteros³².
A la derecha, el Castillo de Portezuelo, consolidado a partir de un proyecto de Beatriz Montalbán³³.

Dicho plan debe integrar y apoyarse en los proyectos e investigaciones ya realizados en la zona. Así, el Proyecto Alba Plata (1998-2004, continuado entre 2008-2011) de la Consejería de Cultura de la Junta de Extremadura, ha realizado algunas actuaciones en el entorno como la consolidación de la calzada romana, la consolidación del castillo de Marmionda o la construcción del Albergue cercano a Alconétar; también ha dispuesto cartelería y ha editado numeroso material de indudable valor documental.

También cabe destacar un proyecto de investigación llevado a cabo desde el Instituto de Arqueología de Mérida, que bajo el sugerente título *La formación de un paisaje de paso. El vado de Alconétar*³⁴, ha estudiado los vestigios arqueológicos del enclave. Asimismo, distintas administraciones y asociaciones locales han elaborado diferentes recorridos de carácter senderista o ciclista. Incluso uno de ellos está insertado en la Red de Grandes Recorridos europeos.



Figuras 32 y 33. A la izquierda, un dólmen semisumergido por las aguas del embalse, estudiado por el proyecto de investigación *La formación de un paisaje de paso. El vado de Alconétar*³⁵; a la derecha, señalética de distintas rutas senderistas, en las inmediaciones de la orilla sur del embalse.

³¹ La definición completa de la propuesta incluye elementos de análisis de accesibilidad, de población, de viabilidad económica, etc.

³² CANO RAMOS, J., LOZANO BARTOLOZZI, M^a. del M., «Construcciones que miran al agua. Espejos patrimoniales en un paisaje intervenido por el tajo», *e-rph*, n^o 10, junio 2012. También en BALLESTEROS ALARCÓN, C., «Albergue en la Vía de la Plata, Garrovillas de Alconétar, Cáceres», *On Diseño*, n^o 267, noviembre 2005, pp. 198-207.

³³ Fotografías del Proyecto Alba Plata.

³⁴ Junta de Extremadura PRI09C058 (2009-2012). Investigador Principal: Enrique Cerrillo Cuenca.

³⁵ Fotografía de Enrique Cerrillo Cuenca.

Entrando ya en materia, y atendiendo a la vegetación, en las inmediaciones del Lago de Alconétar existen dos zonas muy diferenciadas: una zona adhesionada de alto valor natural y ecológico, y otra compuesta por matorrales y pastos, que apenas se explota de forma extensiva por ganado vacuno y ovino. La primera decisión que cabe tomar es proteger la zona de encinar de todo tipo de edificación de nueva planta, trazando diversas rutas senderistas que se apoyen en las ya existentes. Sin embargo, la zona de pasto y matorral se antoja óptima para dar cabida al aprovechamiento edificatorio y agrícola. Este aprovechamiento es el que va a garantizar la viabilidad económica del entorno y va a permitir la integración de los habitantes de la comarca en el proyecto de ordenación territorial.



Figuras 34 y 35. Vista panorámica de las dos zonas descritas. En la imagen inferior se advierte el castillo de Floripes, así como el depósito de aguas de Garrovillas, otro hito interesante dentro del territorio.

El aprovechamiento de esta zona de matorral y pasto se realiza a partir de tres grandes líneas de actuación:

- Una, la construcción de villas o casas rurales. Isla Valdecañas ha demostrado que el mercado de la urbanización de embalses es económicamente viable y atractiva. Sin embargo, pensamos que la disposición en el terreno no debe seguir un planteamiento de gran urbanización seriada, sino en grupos pequeños de ecoloadas.

Estas ecoaldeas –o ecopoblados, si quiere decirse así– se definen como grupos de casas unifamiliares ecoeficientes dispuestas en el terreno en forma de racimos, creando pequeños núcleos poblacionales semi-dispersos; en ocasiones incluso puede aprovecharse una construcción vernácula o un elemento patrimonial singular ya existente que ayude a conformar y distinguir unos núcleos frente a otros. Las ecoaldeas deberán estar unidas unas con otras mediante una red de caminos rurales y vías ciclistas.



Figura 36. Modelado de un ejemplo de ecoaldea denominada «Alconétar 3». Se plantean en cada una de ellas 12 viviendas ecoeficientes de 300 m² en una hectárea, junto con una torre distintiva. Se propone una densidad de una ecoaldea cada 10 ha, dejando entre medias vías ciclistas y caminos rurales, entre viñedos.

- Una segunda, el aprovechamiento agrícola de un suelo que en la actualidad carece de identidad y de atractivo económico. Si bien pueden plantearse diversas opciones –desde la reforestación con encinas y alcornoques hasta la reforestación con alguna especie maderera de rápido crecimiento–, nos decantamos por proponer un aprovechamiento vitivinícola del terreno. Se trata de una industria económicamente rentable que enlaza con las raíces del lugar, pues ya los franciscanos del convento de San Antonio de Padua, en Garrovillas, lo realizaban. Además, los paisajes del vino combinan el atractivo gastronómico con el visual, dado que el viñedo ofrece una gran variedad cromática estacional; por último, la topografía de la zona llevaría aparejada el cultivo de los viñedos en bancales, de los que existen restos en el entorno, retomando así otro de los elementos característicos del territorio. Más allá de la viabilidad económica del suelo, se dota al Lago de Alconétar de una seña de identidad agro-cultural –el cercano valle del Jerte demuestra el éxito de los cultivos singulares asociados a una zona territorial concreta–, subrayada por la presencia de otro elemento meteorológico añadido: las atractivas nieblas asociadas al embalse³⁶.

³⁶ Dice el periodista Alonso de la Torre que «nunca hemos sabido vender la niebla. Nuestra niebla, por ejemplo, es un fenómeno único, característico y diferente. Sin embargo, la fama del misterio de la niebla y de la magia de la bruma se la llevan Galicia y Londres. En Galicia, salvo en los valles de Mondoñedo, donde se fraguó la literatura fantástica de Álvaro Cunqueiro, no hay una niebla particularmente espesa y duradera, a menos que la confundamos con el orballo (...). Aquí nos envuelve la niebla pura y densa desde que, también hacia 1950, los embalses inmensos y las redes de regadío se unieron a las charcas numerosas y a los ríos caudalosos. Estos días de Navidad, las charcas del entorno de Cáceres, los embalses del Guadiana, la cuenca del Tajo convierten Extremadura en un país romántico donde el sol intenso y la niebla poderosa se suceden convirtiendo la región en un delicioso paisaje que pide a gritos fotos, carteles y promoción». ALONSO DE LA TORRE, J.R., «Extremadura no vende bien la niebla», *Diario Hoy*, 3-01-2008.



Figuras 37, 38 y 39. Las nieblas de la zona. En la parte inferior, zona de bancales cerca de Garrovillas y viñedos en el valle de Napa (California), uno de los numerosos ejemplos de este tipo de paisajes.

- Una tercera, los equipamientos de tipo turístico y de divulgación del patrimonio. Se proponen tres zonas (una en las inmediaciones del albergue mencionado, cercano al club privado Tajomar; otra en las proximidades del puente romano; la tercera en una de las penínsulas del embalse). En relación con el turismo se pueden proponer elementos similares a los de Isla Valdecañas (una base de deportes náuticos, campos de deporte, infraestructuras para el turismo de aventura, campo de golf); en cuanto a la protección y divulgación del patrimonio existente, se propone la construcción de un museo de la ingeniería que contribuya a la comprensión de todos los elementos ingenieriles citados. El atractivo turístico de la ciencia y de la técnica ha quedado demostrado con la proliferación de espacios museísticos de nueva planta en diversas ciudades de Europa.

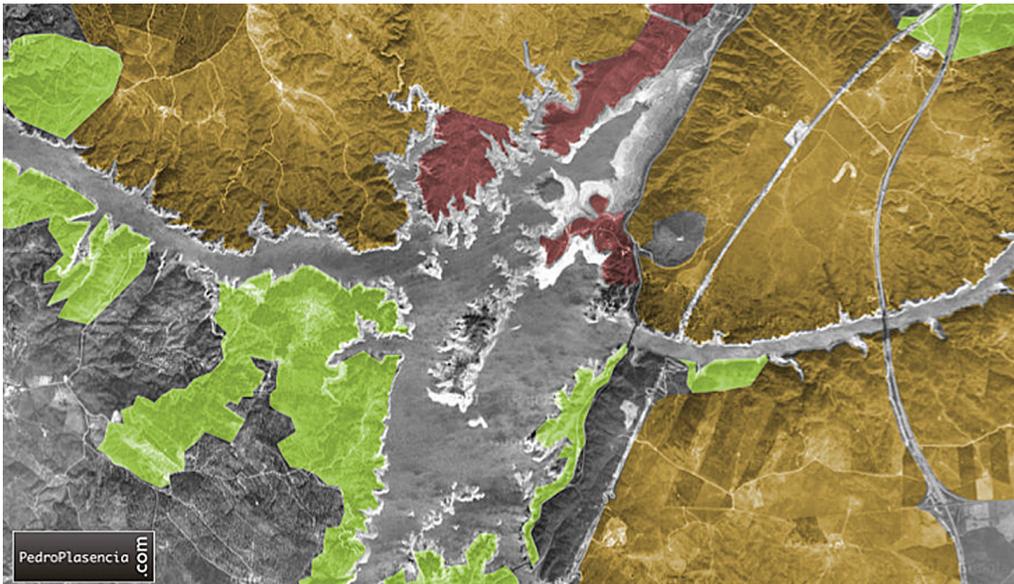


Figura 40. Mapa del Lago de Alconétar, con la zonificación del entorno. En verde, la zona de encinar; en ocre, la zona de viñedo con las ecoaldeas; en rojo, los equipamientos de tipo turístico y hotelero. Queda pendiente la zona de Cerro Garrote, a la espera de futuros estudios e investigaciones sobre él³⁷.

³⁷ La versión del CD de esta publicación contiene las figuras en color y se aprecian bien las distintas zonas de este mapa. En la versión impresa la zona de color rojo se corresponde con el gris más oscuro, un poquito menos oscuro se ve la zona correspondiente al color ocre (viñedo) y la zona de encinar (verde) es más clara; aún más clara es la parte sin colorear del mapa (gris en el CD).

Por último, y de cara a añadir elementos atractivos a la zona, se proponen las siguientes actuaciones.

- Ampliar las rutas existentes de senderismo y de ciclismo. Dichas rutas deberían permitir la visitabilidad de todos los puentes, e incluso podría darse continuidad entre orillas mediante la construcción de otros nuevos, económicos y adaptados al territorio. Las rutas deberían unir enclaves, cumpliendo una función no sólo lúdica, sino también vertebradora. Citamos el ejemplo de la localidad portuguesa de Ponte de Lima, en Portugal, cuyo atractivo paisajístico se refuerza gracias a las ecovías construidas entre los distintos asentamientos de la freguesía.
- Poner en valor el puente de Alconétar. Se trata de un elemento cuyo traslado se limitó a salvar las piedras de las aguas, y que en la actualidad aparece descontextualizado, aguardando una intervención que permita disfrutar de sus restos. Se propone convocar un concurso de rehabilitación sin ningún tipo de límite previo –más allá de los legalmente establecidos–, de cara a conseguir un gran número de ideas, que oscilen entre la reconstrucción total y la puesta en valor de sus restos.
- Poner en valor los restos del castillo de Floripes, haciéndolo visitable. Se trata de un elemento que simboliza la profunda modificación del territorio como consecuencia de la construcción del embalse³⁸, y que sigue esperando una intervención. Podría proponerse, al igual que para el puente romano, un concurso de ideas.
- Disposición de hitos territoriales de Land Art. El puente romano, los dólmenes y otras construcciones del entorno han devenido en elementos artísticos, desprovistos ya de su función primigenia. Por otra parte, las infraestructuras creadas en la zona son de tal calibre que difícilmente volverán a realizarse unas nuevas en las próximas décadas. Así, se propone la inserción de objetos de Land Art en toda la zona de actuación, de cara a permitir a artistas notables de nuestro tiempo dialogar con un territorio caracterizado por las construcciones de gran escala realizadas en el mismo.



Figura 41. Fotomontaje de propuesta de continuidad de itinerarios ciclistas y peatonales en el río Almonte.



Figura 42. Restos del castillo de Floripes, entre nieblas en época de estiaje³⁹.

³⁸ La construcción semisumergida presenta, tal y como ha recogido el cine, un indudable y poderoso atractivo visual. PLASENCIA LOZANO, P., «Los nuevos paisajes generados por las presas. Miradas fílmicas a territorios modificados por la ingeniería», *Actas del I Congreso Internacional Historia, Literatura y Arte en el Cine en español y portugués*, Universidad de Salamanca, 2011, pp.1048-1080.

³⁹ Fotografía de Enrique Cerrillo Cuenca.

Los objetivos perseguidos por el plan son varios: dar viabilidad a la protección del patrimonio, dar un uso eficaz y económicamente viable al suelo, lograr la identificación de la población local con su comarca, proteger las zonas de dehesa sin perjudicar a los propietarios (mediante mecanismos de compensación) y poner en valor un territorio que ha devenido en paisaje a lo largo de los siglos gracias a la acción del hombre sobre él. Pues, como dijo José Antonio Fernández Ordóñez, «desde tiempo inmemorial, por medio de las obras públicas, el hombre configura el espacio y se apropia de él, lo señala y significa, creando un lugar en sentido heideggeriano. Las obras públicas no son sólo monumentos aislados en la naturaleza, sino que forman un tejido que soporta y hace posibles las relaciones sociales»⁴⁰.

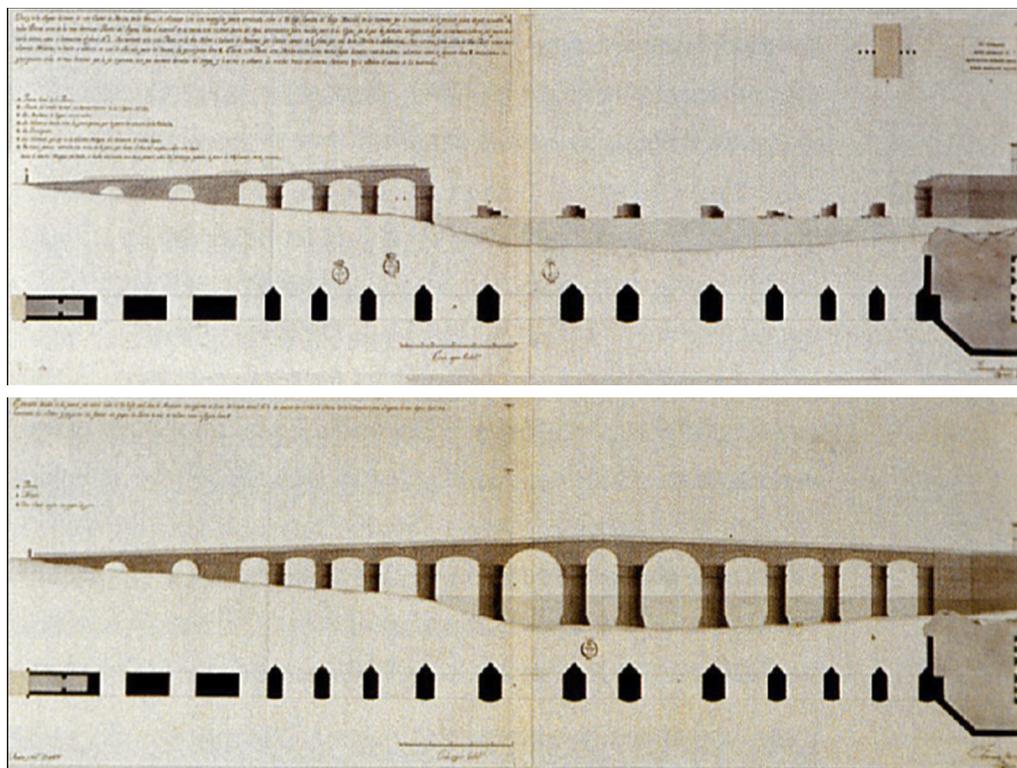


Figura 43. Propuesta de reconstrucción del puente romano, de Fernando Rodríguez (1757).

Alconétar, Paisaje Cultural de la Ingeniería, es en la actualidad una especie de «paisaje en espera», o «paisaje oculto», pues ya ni siquiera las vías de comunicación como la autovía permiten percibirlo. Confiemos en que algún día sea un «paisaje viable», integrado en la ciudadanía. Es célebre la máxima de que algunas ciudades han vivido de espaldas a su río, como Sevilla. En nuestro caso, pensamos que Extremadura ha vivido de espaldas a sus embalses y a las interesantísimas infraestructuras creadas en ellos, y que conforman una dualidad inseparable. Ojalá nos demos cuenta del enorme potencial que tienen. Quizá los tiempos que corren, aquello tan manido de que la palabra crisis es sinónimo de oportunidad, nos traigan nuevos paradigmas en la gestión de los recursos patrimoniales, culturales y naturales⁴¹.

⁴⁰ FERNÁNDEZ ORDÓÑEZ, J.A., «Introducción», *Catálogo de puentes anteriores a 1936*. León. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puerto, 1987.

⁴¹ El *Plan del Turismo Español, Horizonte 2020*, considera éste como el momento ideal para desarrollar nuevos productos turísticos culturales en nuestro país, que provoquen nuevas experiencias para el turista. Leyendo el análisis de *Fortalezas y Debilidades* que dicho documento recoge, pensamos que esta propuesta del Lago de Alconétar (u otra de características similares) se convierte en una *Oportunidad* frente a la *Amenaza* de la desidia mencionada.



Figura 44 y 45. Restos de la calzada romana y de la antigua N-630. Su visión, indudablemente poética, es metáfora de la desidia de la sociedad hacia el patrimonio de las obras públicas, que es generador de paisajes culturales potencialmente atractivos para el turismo tal y como demuestran diversas actuaciones realizadas en otros países europeos⁴².

⁴² Fotografías de Alicia Prada Gallardo y Enrique Cerrillo Cuenca.