



ICOMOS
COMITÉ NACIONAL ESPAÑOL
CONSEJO INTERNACIONAL DE MONUMENTOS Y SITIOS
INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES
CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES

INFORME DE ICOMOS ESPAÑA SOBRE LAS OBRAS DE RESTAURACIÓN DEL PUENTE ROMANO DE CÓRDOBA.

1. Antecedentes.

El puente romano de Córdoba es uno de los elementos clave en la ampliación realizada en 1994 de la Mezquita-Catedral de Córdoba en la Lista del Patrimonio Mundial. En ella se incorporaba al bien una parte sustancial, que no completa, del centro histórico de Córdoba y su relación con el río Guadalquivir.

El puente, como sucede en todas las obras públicas de ingeniería de este tipo, ha experimentado numerosas reformas a lo largo de la historia dado que era uno de los pocos lugares en los que cruzar el importante caudal del principal río de Andalucía. Las obras sucesivas, si bien transformando la imagen original del puente, no han llevado a que este bien perdiese interés. Al contrario, todas ellas vienen a incidir en su importancia estratégica y en cómo se adecuó a las técnicas y exigencias del transporte rodado de las distintas épocas de las que ha sido testigo.

La última intervención, previa a la actual restauración, se hizo durante los años veinte (1927) cuando, durante la dictadura del General Primo de Rivera, se acometió la modernización de las carreteras de mayor rango en España. El puente llega, pues, a los inicios del siglo XXI en unas condiciones de conservación en general aceptables, si bien algunas de las técnicas utilizadas en épocas anteriores no sólo ocultaban aspectos de real interés de esta obra, sino que también provocaban disfunciones y problemas de mantenimiento que era preciso atajar.

2. La intervención en nuestros días.

Ante los problemas señalados en el párrafo anterior, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía (institución responsable de la gestión de este bien) desarrolló un programa de actuación en el puente que, tras ser otorgada por concurso público al mejor proyecto de restauración, no sólo acomete la salvaguarda del puente, sino que se inserta en una actuación global que atañe al puente, a sus dos extremos de desembarque y a los ámbitos cercanos, incluyendo la construcción de un centro de interpretación que, a la vez que pretende solucionar un viejo problema en un solar junto a una de los accesos fundamentales a la ciudad histórica, también se enmarca en un programa de difusión e interpretación del patrimonio. Por lo tanto, se



refuerza el eje monumental en la entrada sur del centro histórico de Córdoba que estructura y mejora el disfrute de este espacio por parte de los vecinos y el acceso y reconocimiento patrimonial de la ciudad por parte de los visitantes.

La obra se inscribe en una línea de intervención de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía en ciudades y que fue financiada por dos direcciones generales: Carreteras y Arquitectura y Vivienda.

Los responsables de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y el propio arquitecto responsable de la obra, D. Juan Cuenca, señalan que como criterios de intervención se han seguido los siguientes:

- Actuación realizada sobre la base del conocimiento científico del bien.
- Las acciones se derivan de un plan elaborado a partir del reconocimiento de valores, de la identificación de problemas y de propuestas de intervención realizadas por distintos perfiles profesionales.
- Se basa en el principio de intervención mínima (recalzar y estabilizar el puente).
- Utilización de materiales sustituidos por otros similares o, en todo caso, de uso tradicional en la ciudad.
- Adecuación a los criterios y recomendaciones de la Comisión Provincial de Cultura –principal órgano consultor de la Delegada Provincial de Cultura, Dña. Mercedes Mudarra, en quien recaen las competencias de supervisión del patrimonio-.
- Inserción de la obra en las directrices del PGOU de la ciudad y del Plan Especial de Protección del Conjunto Histórico de Córdoba.

El proyecto general se subdivide en siete subproyectos para su ejecución y todo el proceso se completa con la elaboración de una memoria histórica y de un plan de soporte de comunicación para difundir los valores patrimoniales y la metodología del proyecto.

La intervención sobre el mismo puente se desglosa en dos de los siete subproyectos mencionados. De un lado, la consolidación de la estructura del puente y, de otro, la restauración y urbanización. Es en esta última en la que se centran los conflictos que se detallan en el próximo punto y que tienen que ver, sobre todo, con la eliminación de los pretilos instalados en el puente a principios del siglo XX, así como los revestimientos de hormigón, la sustitución del pavimento de 1927 (el aspecto más destacado entre las críticas) y el cambio en la iluminación. Esta última rechaza la farola de báculo y, tras una propuesta original desechada, pone en su lugar faroles de porte bajo que recrean, sin imitar, la iluminación medieval y moderna de faroles de aceite que alumbraban el puente y que se colocaban al anochecer.

3. El conflicto.

El conflicto tiene dos fuentes distintas, una de carácter institucional, por parte del Ayuntamiento de Córdoba, y otro social, que se encauza fundamentalmente



a partir de la prensa diaria de la ciudad. Ambas surgen a mitad de noviembre de 2006 cuando varios delegados provinciales de la Junta de Andalucía visitan las obras y trasciende el impacto del nuevo pavimento en la prensa de la ciudad.

3.1 Los conflictos con el gobierno municipal.

Tras los contactos hechos con el Ayuntamiento, cabe señalar que las quejas de esta institución se relacionan con:

- a) El desarrollo de la Comisión de Seguimiento de las Obras, sobre la que los responsables municipales declaran haber tenido pocas reuniones y en las que la opinión municipal no ha contado lo suficiente.
- b) En cuanto a las obras, señalan que los materiales utilizados, sobre todo el granito rosa de la solería del puente, dan a éste un aspecto inadecuado y que, sobre todo, lo apartan de la imagen tradicional y popular que el puente ha tenido. Además, se denuncia que el despiece del granito está muy alejado de la imagen del adoquinado que había llegado hasta la actualidad. Señalan que las obras, pese a lo antes citado, no se limitaron a la mínima expresión, sino que han terminado generando un puente prácticamente nuevo.
- c) Desde el gobierno municipal se denuncia también que el Ayuntamiento no fue oído en las muchas decisiones tomadas sobre materiales y mobiliario urbano.

3.2 El debate social

La prensa recoge desde noviembre de 2006 numerosas opiniones críticas de concejales del Ayuntamiento de Córdoba y de diputados provinciales (pertenecientes a Izquierda Unida y al Partido Popular) y también se reflejan numerosas quejas de periodistas, presidentes de asociaciones de vecinos, artistas y ciudadanos respecto a la desaparición de los adoquines instalados en los años veinte, así como la pátina que ennoblecía el monumento. La predominancia de la línea recta y de la limpieza del granito recién cortado imprime al puente una apariencia muy distinta a la que poseía hasta su restauración.

3.3 Las acciones

Tanto los recelos municipales, por parte del equipo de gobierno (Izquierda Unida), como por uno de los partidos de la oposición (Partido Popular), como el estado de opinión creado en la ciudad, terminan llevando el asunto al pleno municipal del 5 de diciembre de 2006 y se acuerda solicitar a ICOMOS un informe sobre la idoneidad de la propuesta, especialmente en relación con la



utilización de granito rosa en la restauración del puente y la sustitución del adoquinado preexistente. También se pide opinión respecto al proyecto de iluminación del puente.

4. Consideraciones respecto a la obra y recomendaciones

4.1. La autenticidad e integridad materiales e históricas del bien no se han mermado por la intervención. Al contrario, el conocimiento actual sobre el bien es mucho más profundo que el existente al comienzo de las obras y, a la espera de cómo responden las medidas efectuadas, las decisiones para la consolidación y corrección de patologías de la obra se han basado en estudios adecuados en lo técnico y en la metodología implementada.

Respecto al importante impacto en la opinión pública, cabe hacer las siguientes consideraciones:

- a) La intervención, precisamente a causa de los problemas acumulados por intervenciones anteriores y por el paso del tiempo, ha precisado de un importante cambio en la apariencia física de los materiales, tanto de los que sustituyen a elementos secundarios que han sido sustituidos o renovados, como de los que han sido objeto de limpieza. Esto ha motivado que, si bien el material utilizado es muy común en la ciudad, el granito, éste tenga una apariencia de material nuevo que, sin duda, menguará en cuanto el proceso de meteorización de esta roca actúe y asimile los tonos de la piedra a otros existentes en la ciudad.
- b) No se debe minusvalorar la forma en que un colectivo percibe su patrimonio. Olvidar esta cuestión puede llevar a que intervenciones que benefician al patrimonio y que cumplen con los preceptos técnicos más exigentes, no sean entendidas y asumidas por la población; y, a este respecto, es de tener en cuenta que el patrimonio sólo legitima su función social en la medida en que es apreciado por aquellos que lo crearon o lo heredaron directamente. En opinión de los redactores de este informe, el nuevo pavimento no resta autenticidad ni integridad al bien (el pavimento del puente se ha sustituido en numerosas ocasiones a lo largo de la historia, estando bien documentadas las sustituciones de 1851, 1895 y 1927), aunque la elaboración de un diseño más parecido al existente antes de proceder a la intervención habría supuesto un impacto mucho menor y habría permitido que la población lo asimilase mucho más fácilmente; además, este asunto no se hubiese convertido en un objeto de pugna política previa a las elecciones municipales de mayo de 2006. El argumento del autor del proyecto, D. Juan Cuenca, se centra en que el nuevo uso del puente será fundamentalmente peatonal y que su pavimento no tiene por qué seleccionar, entre todas las apariencias que ha tenido a lo largo de su historia, el aspecto que adquirió cuando se adecuó al paso frecuente de vehículos a motor en los años veinte. Sin negarle este razonamiento al autor del proyecto, tampoco debe olvidarse que no deben forzarse los cambios bruscos en la imagen del patrimonio, especialmente cuando el



calado de la intervención en sillares y paramentos ya implicaba la desaparición de la pátina del puente y, en consecuencia, buena parte de aquello en que se basa la percepción de su valor de antigüedad. Pudo haberse optado por un pavimento más parecido al existente y no le falta razón a quien observe un corte que algún periodista ha dado en denominar *industrial*. No obstante, se advierte de nuevo de que este aspecto no afecta a la autenticidad del puente ni a su integridad.

4.2 Se solicita la expresa opinión del Comité Nacional Español de ICOMOS sobre la nueva iluminación. En este sentido, nada que objetar al proyecto. El sistema y sus componentes son de diseño sobrio y no falta de elegancia, aunque también hay que advertir que, probablemente, no sea el más adecuado a las circunstancias de vandalismo urbano frecuentes en las ciudades españolas y que harán de estos bellos fanales, que cuentan con el valor añadido de ser un mobiliario urbano fabricado en Córdoba, un objetivo fácil de estropear y caro de reponer. No se recomienda su sustitución, pero sí ser más realistas respecto a las condiciones de vida normales en las ciudades a la hora de escoger elementos de diseño; muy hermosos y adecuados sobre el papel para una sociedad ideal, pero de gestión compleja en entornos concretos.

4.3. El proyecto, y los siete subproyectos en los que se descompone, cumplen los requisitos necesarios para actuar con rigor y bases documentadas sobre un bien de la importancia del puente romano de Córdoba. Además, tuvo un proceso de presentación pública y difusión extenso y completo. Por otro lado, la intervención ha cumplido con el normal seguimiento y coordinación entre las administraciones concernientes (especialmente con los técnicos en arqueología municipales), según fue comprobado *in situ* por el miembro del Comité Español de ICOMOS que visitó las obras en marzo de 2007. El conflicto no ha surgido a partir de divergencia de criterios entre instituciones a pie de obra, sino del debate político y mediático, seguido de una queja ciudadana no falta de razones. A este respecto, se recomienda comprobar cómo actúa a medio plazo el aspecto del granito una vez que se vea afectado por la meteorización de la lluvia y otros elementos atmosféricos y cómo varía, o no, la percepción de los ciudadanos sobre el propio puente. En todo caso, la pavimentación del puente es un aspecto reversible y no se han sustituido elementos irremplazables o de valor excepcional. Caso de ser necesario, podría acometerse un cambio en la pavimentación del puente dentro de unos años que, de nuevo, no tendría por qué alterar ni su autenticidad ni su integridad (aunque eso sí, afectaría a fondos públicos que costean todos los ciudadanos).

Por otro lado y más concretamente, se recomienda que uno de los subproyectos por desarrollar, la creación del centro de interpretación en el desembarco del puente junto a la puerta (del Puente) se adecue formalmente al entorno en el que se encuentra en cuanto a su composición, volúmenes y materiales.

En conclusión, los valores universales del bien no han sido alterados, si bien la obra pudo haberse realizado alterando menos la imagen del puente y tomando



en consideración que éste sería un aspecto de importancia para los cordobeses.

4.4. Tal y como señala el artículo 172 de las *Directrices Prácticas para la Aplicación del Patrimonio Mundial* (COMITÉ INTERGUBERNAMENTAL DE PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO MUNDIAL CULTURAL Y NATURAL / CENTRO DEL PATRIMONIO MUNDIAL, París, 2005 y 2008), se recuerda a las autoridades competentes, y muy especialmente a la Delegación de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, que "El Comité del Patrimonio Mundial invita a los Estados Partes en la *Convención* a que informen, a través de la Secretaría, de sus propósitos de iniciar o autorizar, en una zona protegida por la *Convención*, obras de restauración considerables o nuevas edificaciones que pudieran modificar el Valor Universal Excepcional del bien. En tal caso, la notificación se deberá efectuar lo antes posible (por ejemplo, antes de la redacción de los documentos básicos de proyectos específicos) y antes de que se tomen decisiones difícilmente reversibles, a fin de que el Comité pueda participar en la búsqueda de soluciones adecuadas para garantizar la plena conservación del Valor Universal del bien." Esta cuestión deberían tenerla siempre presente las instituciones responsables de los bienes de la Lista del Patrimonio Mundial y, además, el propio Ministerio de Cultura, que si bien no es el responsable directo de la gestión de estos bienes al estar traspasadas las competencias de cultura a las comunidades autónomas, no debe olvidar que sigue siendo el responsable principal y general de todos los bienes inscritos en dicha lista en nuestro país de cara a UNESCO.

Además, se conmina, no sólo a la propia Consejería de Obras Públicas y Transportes impulsora de la obra, sino también al Ayuntamiento de Córdoba y a la Consejería de Cultura, a que el celo en contar con la opinión de instituciones como ICOMOS, sobre todo cuando se trata de Patrimonio Mundial, se hagan en la fase de elaboración de los proyectos (o en los concursos para su adjudicación) y no cuando las obras están muy adelantadas. Con esto no sólo se evitarían controversias ciudadanas, sino que se conseguirían consensos necesarios que apartarían al patrimonio de la pugna política local, tal y como viene sucediendo en Córdoba durante los últimos años.

Madrid, 14 de enero, 2008

Vº Bº

La Presidenta del Comité Español de ICOMOS



Fdo: María Rosa Suárez-Inclán Ducassi