

Editorial

La reivindicación colectiva del patrimonio de las obras públicas

Carlos Nárdiz Ortiz
Director
Revista de Obras Públicas

Este es el tercer número que dedicamos en esta nueva etapa de la Revista al patrimonio cultural de las obras públicas. El primer número (3633) lo intentamos introducir como una parte fundamental del contenido de la publicación, y el segundo (3644) lo editamos como apoyo al primer Congreso Internacional del Patrimonio de las Obras Públicas y de la Ingeniería Civil que celebramos en Cuenca, Toledo y Madrid en septiembre de 2023. Este tercer número espera servir de presentación a la segunda edición de este encuentro, que, organizado por el Colegio de Ingenieros, Caminos y Puertos y la Demarcación de Valencia, celebraremos en abril de 2006 en Castellón, Valencia y Alicante.

Después del Foro del Patrimonio de la Obra Pública que organizamos en octubre de 2019 y tras estos dos congresos, con una amplia participación de comunicaciones, se puede decir que la reivindicación del patrimonio cultural de la obra pública se ha convertido en una reivindicación colectiva, aunque este mensaje diste todavía de llegar a los responsables de su protección y conservación. Se siguen protegiendo obras públicas del pasado por su interés arqueológico, arquitectónico o industrial sin poner de manifiesto los valores culturales, territoriales o paisajísticos que caracterizan este patrimonio.

En el número anterior de la Revista dedicado al patrimonio cultural de las obras públicas, nos extendíamos, en el editorial, en estos valores y en la ampliación del concepto de patrimonio cultural que se ha producido desde

principios del siglo XX, más allá de la consideración del patrimonio cultural como monumento. Reflexionábamos sobre el concepto integrador que supone la aproximación a la dimensión territorial de este patrimonio, definiendo el conjunto de cualidades que permiten diferenciarlo de otro tipo de obras, como las de la arquitectura, olvidando que las obras públicas tienen una capacidad de crear multitud de lugares, como elementos fundamentales en la construcción del territorio, que no serían posibles, ni reconocibles, sin su presencia.

No definiré –decíamos– precisamente esta característica, mejor que ninguna otra, su carácter patrimonial, por su permanencia en el tiempo y su capacidad de integrarse en la naturaleza, como una nueva naturaleza, reconocible por parte de quienes la recorren, la usan, la miran, la habitan. Es así como defendemos en este editorial el patrimonio cultural de las obras públicas como una reivindicación colectiva, que, si bien tiene autores que contribuyen a su identificación, una vez construida se integra en los valores de la colectividad, más en el momento que va perdiendo su carga funcional, por ser sustituida por otras utilidades que se adaptan mejor a la reducción de las exigencias funcionales de la velocidad o de la capacidad de resguardo, defensa o regulación.

Este nuevo número de la Revista, que ha vuelto a coordinar Rita Ruiz, nos pone en contacto con los valores de un patrimonio cultural disfrazado bajo su funcionalidad, como son las carreteras, especialmente ahora que se

cumple el centenario de la creación del Circuito de Firmes Especiales, que nos remite a la recuperación del paso de las carreteras históricas desde la segunda mitad del siglo XVIII, con las ruinas de sus ventas, pasos de montaña o desfiladeros y la necesidad de una mejor señalización de los tramos que han perdido su uso anterior.

Las carreteras históricas, con su componente paisajística, son una oportunidad para el recorrido de paisajes que no serían entendidos sin su presencia, en donde sus menores exigencias funcionales son una oportunidad para recorrerlas por otros medios, incluso con los vehículos a menor velocidad, por su integración actual en el paisaje, a una escala distinta de las carreteras modernas. Identificarlas, incluidos los tramos que permanecen de las carreteras del XVIII, del XIX o del Circuito de Firmes Especiales, es una labor que va a llevar tiempo, pero es un acto necesario para poner en valor este patrimonio cultural de las obras públicas, que abarca también sus trazados y sus obras de fábrica, con toda la documentación de los proyectos a los cuales podemos acceder desde el Archivo de la Administración de Alcalá de Henares o desde los archivos de los proyectos de las carreteras de las Jefaturas Provinciales.

Los razonamientos que utilizamos para las carreteras serían aplicables también a las líneas de ferrocarril, que han quedado obsoletas o con tráficos reducidos como consecuencia de la alta velocidad; a los propios canales

de riego o de navegación; a las transformaciones de la superficie del agua de los puertos; a las presas, con sus embalses; a los sistemas de defensa, que forman parte de un patrimonio colectivo del que nos debemos sentir orgullosos los ingenieros de caminos, canales y puertos.

Un patrimonio que necesita de vigilancia y protección, con obras de restauración para mantener su uso actual, que puede ser distinto del histórico para el que la obra fue construida, como recogemos en la restauración del puente del Deba, el análisis de la fatiga de los puentes ferroviarios, o elementos del patrimonio de las obras públicas y del patrimonio industrial, como las Eras de Sal de Torreveja.

Junto con las carreteras está el patrimonio cultural de los edificios de los peones camineros y la reivindicación también de caminos históricos, como el camino real de México a Toluca, con una carga urbanizadora de todo un territorio de ultramar, de un patrimonio cultural de las obras públicas que, por la labor colonizadora de España, se extiende a otros territorios de América Latina y de Filipinas.

El papel territorial y estructurador de este patrimonio encuentra, como dice Inmaculada Aguilar, mayores dificultades para su valoración y protección, dispersando sus elementos en otros Planes Nacionales o en declaraciones de bienes de interés cultural a nivel autonómico, respecto al que iniciativas como la Cátedra Demetrio Ribes, que ella dirigió durante 15 años, son un factor impulsor del



Identificar las carreteras históricas es una labor que va a llevar tiempo, pero es un acto necesario

conocimiento del patrimonio de las obras públicas en la Comunidad Valenciana, con proyectos de investigación, inventarios temáticos, fondos documentales y cartográficos, publicaciones y exposiciones para reivindicarlo.

Ello deriva también en intervenciones como la puesta en valor de la presa de Relleu, a través de una pasarela adosada en voladizo a la pared rocosa, que facilita el recorrido suspendido sobre el barranco del río Amadorio, y cuya construcción ha supuesto una aventura por las dificultades de acceso, poniendo también en valor el papel de la ingeniería en estas obras de rehabilitación del entorno.

Un caso contrario, que no nos cansaremos de repetir, es la construcción del nuevo puente que se ha realizado en el entorno del puente de Alcántara, en Extremadura, no entendiendo el área de respeto que necesitan estas obras de ingeniería, como ocurre también con las de arquitectura cuando son declaradas bienes de interés cultural. El debate sobre la protección del patrimonio cultural de las obras públicas es también el debate sobre la protección de sus áreas de respeto, con sus componentes paisajísticas, más en el caso de un puente como el de Alcántara, el puente romano conservado más importante de la antigüedad.

En este número de la Revista incluimos también la entrevista que Rita Ruiz ha realizado a Paul Daniel Marriott, con una amplia trayectoria en la investigación,

defensa y difusión del valor cultural de las carreteras históricas, especialmente en Estados Unidos. “La carretera sin contexto es ilegible”, dice Marriott, que reivindica su diseño, su paisaje y su cultura como recursos patrimoniales, y que establece tres categorías de carreteras históricas: rutas estéticas, rutas de ingeniería y rutas culturales, habiendo conseguido que su programa *Preserving the Historic Roads* sea un espacio de reflexión, siendo necesario, para que sean plenamente reconocidas, comprometerse con su inventario y su selección.

Finalmente hemos recogido la reseña de dos libros que tienen que ver con el patrimonio de las obras públicas. En el primero, María Elósegui y José Aguirre nos recuerdan el valor de la presa de Arriarán como ejemplo de ingeniería y arte, con el recuerdo de la figura de José María Elósegui, ingeniero de caminos de la Diputación de Guipúzcoa, que desempeñó un papel fundamental en su proyecto y construcción, con la escultura de Néstor Basterrecha que dota de gran belleza y espectacularidad a la presa. En el segundo, María del Mar Lozano Bartolozzi nos reconstruye la memoria de los poblados de los Saltos de Torrejón el Rubio en el Tajo, hoy desaparecidos, en los que recupera la figura de los arquitectos y del ingeniero Manuel Castillo Rubio, que está detrás de la construcción de estas presas, y nos invita a reflexionar sobre el destino de este patrimonio, que persiste en los archivos y en la voz de los antiguos habitantes.



Revista de Obras Públicas
3660

Portada
Miliario romano sobre puente en la península ibérica.

Contraportada
Entrada del Teatro Romano de Mérida.



Edita:
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Ene / Feb 2026

Revista de Obras Públicas
3660

Monográfico
El Patrimonio Cultural de la Obra Pública 3

Sumario

El patrimonio viario: historia, técnica y paisaje

6

Huellas en el territorio: el patrimonio de los caminos y las carreteras

Rita Ruiz Fernández



16

Las ventas del camino: un patrimonio que se está perdiendo

Carlos Casas Nagore

24

La carretera de Vitoria a Mártioda y los Huetos

José Rodríguez Fernández

30

El camino de México a Toluca

Mónica Cejudo Collera
Pedro Gómez Molina

36

Paso de Despeñaperros

Ricardo Huerga González

42

Entrevista

Paul Daniel Marriott

58

Carreteras a medio tiempo: obsolescencia y oportunidad en el paisaje

Marina Cervera Alonso de Medina
Josep Mercadé-Aloy



**PRESIDENTE
DEL CONSEJO EDITORIAL**
Miguel Ángel Carrillo Suárez

DIRECTOR DE LA REVISTA
Carlos Nárdiz Ortiz

DIRECTOR DE REDACCIÓN
Daniel Rodríguez González

DIRECTOR DE ARTE Y DISEÑO
Manuel Estrada

EDICIÓN Y MAQUETACIÓN
Estrada Design
Enca Gismera

CONSEJO EDITORIAL
Íñigo de la Serna Hernáiz
Miguel Aguiló Alonso
José Luis Marín López-Otero
Carmen de Andrés Conde
Antonio Colino Martínez
Ignacio García-Arango
Cienfuegos-Jovellanos
Pere Macías i Arau
Isabel Pardo de Vera Posada
Fernando Sáenz Ridruejo
José Luis Manzanares Japón
José Luis González Vallvé

COMITÉ EDITORIAL Y DE REDACCIÓN
María Luisa Domínguez González
Rosario Cornejo Arribas
José Romo Martín
Francisco Esteban Lefler
Francisco Hijós Bitrián
César Lanza Suárez
José Manuel Vassallo Magro
Rosa Arce Ruiz
Ana Rivas Álvarez
Alonso Domínguez Herrera
Rosario Martínez
Vázquez de Parga
Pablo Otaola Ubieta

David Martínez Montero
Fernando Ruiz Ruiz de Gopegui
Luis Irastorza Ruigómez

**SECRETARIO GENERAL
DEL COLEGIO DE CAMINOS,
CANALES Y PUERTOS**
Juan José Martínez López

PUBLICIDAD
Rafael Macía
rmacia@colegiocaminos.es

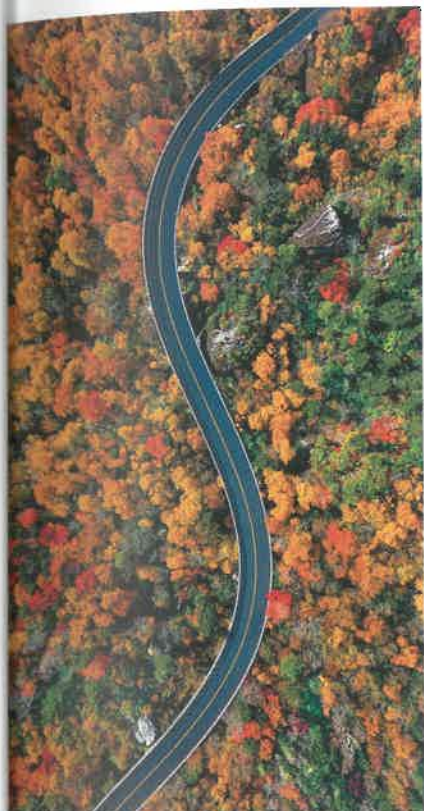
SUSCRIPCIONES
www.revistadeobraspublicas.com/planes-de-suscripción/

suscripcionesrop@ciccp.es
Tel. + 34 91 308 19 88
Calle Almagro 42
28010. Madrid

IMPRIME
Gráficas Muriel

DEPÓSITO LEGAL
M-156-1958
ISSN 0034-8619

Con el apoyo de



Obra pública y patrimonio en la Comunidad Valenciana

68

Restauración del valor patrimonial del puente de Deba

Francisco Javier León González

76

Los camineros y sus casillas

Xosé Luis Martínez Acevedo

84

Entrevista
Inmaculada Aguilar Civera

92

Intervención en las Eras de la Sal (Torrevieja)

Vicent Esteban Chaparría

100

La pasarela de la presa de Relleu

Silvia Munera Palacios

106

Diagnóstico y análisis de fatiga en puentes ferroviarios centenarios

Santiago López
Jesús Martínez-Serrano
Ignacio J. Paya-Zaforteza

112

Libros

Presa de Arriarán.
Ingeniería y arte en Gipuzkoa
Pablo Otaola Ubieta

La belleza extinguida de los poblados hidroeléctricos
Pedro Plasencia Lozano

Huellas en el territorio: el patrimonio de los caminos y las carreteras



Rita Ruiz Fernández

Dra. ingeniera de caminos, canales y puertos.
Profesora titular en la ETSI de Caminos de la UCLM.
Coordinadora del monográfico.

Las carreteras construidas a partir de las décadas centrales del siglo XVIII representan un patrimonio esencial para interpretar la evolución de la ingeniería, los sistemas de movilidad y la ordenación del territorio en España. Frente a los caminos heredados de la Edad Media y de los siglos XVI y XVII —de trazado variable, escasamente planificados y vinculados casi en exclusiva a escalas locales o regionales—, estas nuevas infraestructuras respondieron a una voluntad política explícita de articulación del territorio y de estímulo de la economía nacional mediante la integración de los mercados. Por primera vez, las vías de comunicación quedaron sujetas a políticas de planificación de alcance estatal y se encomendaron a técnicos cualificados: al principio, a ingenieros militares formados en Francia y, poco después, a ingenieros de caminos egresados de la Escuela impulsada por Agustín de Betancourt.

Estas carreteras' ilustradas marcaron un punto de inflexión decisivo. Su trazado, su sección y sus soluciones constructivas introdujeron criterios técnicos sistematizados y dejaron una huella duradera en el territorio. Al igual que las calzadas romanas en su tiempo, los caminos pavimentados habilitados a partir de 1750 quedaron materialmente encajados en el paisaje, definiendo itinerarios inequívocos y estructurando la ocupación y explotación del territorio. Constituyen, por tanto, un testimonio privilegiado de los procesos de modernización técnica, administrativa y económica que acompañaron a la construcción del Estado contemporáneo.

Sin embargo, pese a su indudable valor histórico, técnico y territorial, tradicionalmente este patrimonio ha recibido una escasa atención por parte de las instituciones

responsables de su protección. En general, los esfuerzos de inventario, catalogación y recuperación han relegado a un segundo plano a las infraestructuras lineales y, de manera muy particular, a las carreteras históricas.

El resultado ha sido una pérdida significativa de tramos de alto interés patrimonial, especialmente en las últimas décadas: muchos de ellos han desaparecido bajo nuevas infraestructuras y otros han sido objeto de transformaciones profundas, irreversibles y, a menudo, mutiladoras. Esta vulnerabilidad se ha visto agravada por el hecho de que, salvo excepciones, las carreteras históricas siguen en uso y, al no estar protegidas, quedan expuestas a intervenciones que priorizan su funcionalidad sobre sus valores culturales.

No obstante, la condición patrimonial de las carreteras no puede desvincularse de su propia naturaleza dinámica. A lo largo del último siglo, la aparición y consolidación del automóvil impulsó un intenso proceso de adaptación de la red viaria, que se materializó en sucesivas modificaciones de trazados y pavimentos. Hitos como el Circuito Nacional de Firms Especiales o el Plan de Modernización de la Red de Carreteras Españolas constituyen etapas fundamentales de

esta evolución. Lejos de invalidar su interés patrimonial, muchas de estas intervenciones hoy forman parte de un patrimonio viario complejo y estratificado, reflejo de distintas fases de innovación tecnológica y de adaptación funcional.

Desde esta perspectiva, la valoración patrimonial de las carreteras históricas exige superar enfoques demasiado centrados en el valor de antigüedad y adoptar una mirada integradora, capaz de considerar de forma conjunta el trazado en planta y alzado, los elementos constructivos que materializan la vía, las obras singulares y los componentes auxiliares —pontones, tajeas, señalización histórica, casillas de peones camineros— que configuran la experiencia completa del itinerario. Solo así es posible reconstruir las estrategias de proyecto, construcción y transformación del territorio desarrolladas por las distintas sociedades a lo largo del tiempo.

En los últimos años, comienzan a apreciarse signos claros de un cambio de tendencia en la consideración institucional de este patrimonio. El creciente interés mostrado desde el ámbito de la Administración y, en particular, desde el Ministerio de Transportes y la Dirección General de Carreteras constituye un punto



La valoración patrimonial de las carreteras históricas exige superar enfoques demasiado centrados en el valor de antigüedad

de inflexión relevante. En este contexto se inscriben iniciativas como el proyecto de Identificación, Valoración y Análisis Patrimonial de las Carreteras Históricas Españolas de Titularidad Estatal (IVAPCHETE), la redacción de las bases para la recuperación del tramo histórico de la carretera N-IV en el paso de Despeñaperros, y la reciente aprobación de una orden ministerial destinada a regular la señalización específica de las carreteras históricas. Estas actuaciones no solo han permitido avanzar en el conocimiento y el inventario de este patrimonio, sino que abren nuevas posibilidades para su protección, interpretación y puesta en valor.

Es en este marco donde cobra pleno sentido la decisión de dedicar el presente monográfico de la *Revista de Obras Públicas*, dentro de la sección de Patrimonio, a los caminos y las carreteras. La publicación de este número coincide, además, con el centenario de la puesta en marcha del Circuito Nacional de Firmes Especiales (CNFE), uno de los hitos fundamentales de la ingeniería viaria española del siglo XX. Más que un programa centrado exclusivamente en la construcción de nuevos firmes, el CNFE supuso una estrategia integral de adaptación y modernización de itinerarios

existentes para responder a la irrupción del automóvil, incorporando criterios técnicos innovadores y una visión sistemática de la red. Su estrecha vinculación con las políticas de fomento del turismo y con las actuaciones impulsadas por el Patronato Nacional de Turismo refuerza su dimensión territorial y cultural, convirtiéndolo en una referencia clave para comprender la transformación histórica y la valoración patrimonial de las carreteras españolas.

Somos conscientes de que esta efeméride coincide también con los cien años de la creación de las primeras confederaciones hidrográficas, otro acontecimiento fundamental en la historia de la ingeniería civil española. No es casual, por tanto, que el anterior monográfico de patrimonio de esta revista se centrara precisamente en las obras hidráulicas. Así, la sucesión de ambos números permite subrayar la diversidad tipológica del patrimonio de las obras públicas y la necesidad de abordarlo desde perspectivas complementarias.

Los artículos y entrevistas que conforman este monográfico ofrecen una visión necesariamente coral y complementaria del patrimonio viario. Lejos de proponer

una lectura homogénea, el conjunto de contribuciones pone de manifiesto la riqueza y complejidad de las carreteras históricas, así como la necesidad de articular miradas transversales para su identificación, interpretación y puesta en valor.

Desde una aproximación tipológica y funcional, Carlos Casas analiza la progresiva desaparición de las ventas como elementos esenciales del sistema viario histórico. Su trabajo pone de relieve cómo estas construcciones —hoy en gran medida olvidadas— formaron parte inseparable de la experiencia del viaje y de la organización territorial, y cómo su pérdida supone también la desaparición de un patrimonio social y cultural estrechamente ligado a los caminos.

En una línea histórica de largo recorrido, José Rodríguez aborda el proceso de modernización del sistema viario en el sudeste de Álava, examinando la transición desde la arriería tradicional hacia la carretería moderna. A partir de un caso de estudio concreto, el trabajo subraya las profundas transformaciones económicas, territoriales y logísticas asociadas a la mejora de las infraestructuras viarias, así como las dificultades para reconocer y preservar este patrimonio contemporáneo.

Desde un planteamiento histórico y geográfico más amplio, Mónica Cejudo, junto con Pedro Gómez Molina, analiza el camino real de México a Toluca como una obra viaria singular del periodo colonial novohispano,

destacando el papel de la ingeniería militar ilustrada y sus implicaciones técnicas y sociales en la articulación del territorio.

La reflexión sobre la intervención patrimonial en carreteras históricas en uso encuentra un referente destacado en el análisis de Ricardo Huerga sobre el proyecto de recuperación del trazado histórico de Despeñaperros. Este trabajo permite comprender la complejidad metodológica y técnica que implica actuar sobre un enclave de extraordinaria relevancia simbólica y funcional, conciliando conservación patrimonial, seguridad vial y lectura histórica del territorio.

La dimensión paisajística y perceptiva de las carreteras es abordada por Marina Cervera y Josep Mercadé, quienes exploran la carretera como generadora de paisajes en tránsito y como dispositivo narrativo capaz de articular secuencias visuales y experiencias espaciales. Su aportación subraya la importancia de incorporar la percepción y el uso social de la vía en cualquier aproximación patrimonial a las infraestructuras viarias.

El estudio de Javier León sobre la rehabilitación del puente de Deva, intervención galardonada con el Premio Europa Nostra, permite, por su parte, profundizar en el papel de las obras singulares como nodos estratégicos dentro de redes históricas de alcance supraterritorial, en este caso el Camino de Santiago, poniendo en valor la relación entre infraestructura, itinerario y territorio.



© Daniel Kuberek



© Santi Burgos



La atención a elementos tradicionalmente considerados menores, pero fundamentales para el funcionamiento histórico de la red viaria, se concreta en el trabajo de Xosé Luis Martínez, dedicado a las casillas de peones camineros. Su análisis recupera la memoria de un sistema de mantenimiento y vigilancia hoy casi desaparecido, pero clave para comprender la gestión histórica de las carreteras.

El monográfico se completa con un conjunto de artículos dedicados a procesos recientes de recuperación y puesta en valor de obras públicas en la Comunidad Valenciana. Se ha decidido, además, ampliar de forma deliberada el foco más allá de los caminos y carreteras para abordar otras tipologías de obras públicas con el objetivo de mostrar al lector la amplitud de este legado. La decisión de centrar este bloque en el ámbito territorial mencionado responde a que este número se presentará precisamente en la Comunidad Valenciana, en el marco del II Congreso Internacional de la Obra Pública, permitiendo así subrayar la riqueza del patrimonio de la ingeniería civil en el territorio que acoge el debate.

En este contexto, Vicent Esteban analiza la rehabilitación y puesta en valor de las Eras de la Sal en el puerto de Torrevieja como ejemplo significativo de intervención sobre infraestructuras portuarias históricas. Silvia Munera presenta la construcción de una pasarela sobre el antiguo embalse de Rellu, abordando así

el diálogo entre nueva arquitectura e infraestructura hidráulica heredada. Por su parte, Santiago López, junto con Jesús Martínez e Ignacio Paya, examina la reconstrucción de viaductos metálicos en líneas ferroviarias históricas, poniendo de relieve los retos técnicos y patrimoniales que se plantean.

Para terminar, las entrevistas incluidas en este número aportan una reflexión estratégica de gran valor. La conversación con Inmaculada Aguilar, catedrática de Historia del Arte y referente indiscutible en el estudio del patrimonio de la obra pública, pone de relieve el papel de la Cátedra Demetrio Ribes como instrumento fundamental para articular investigación, transferencia de conocimiento y sensibilización social desde el ámbito universitario. Por su parte, la entrevista a Paul Daniel Marriott, impulsor de las conferencias bianuales *Preserving the Historic Roads* y figura clave en la consolidación de un foro internacional de debate sobre patrimonio viario, ofrece una mirada comparada al contexto estadounidense y permite contrastar, sensibilidades y modelos de gestión más allá del ámbito europeo.

En su conjunto, las contribuciones reunidas en este monográfico evidencian que el patrimonio de los caminos y carreteras no puede entenderse desde una única escala ni desde una sola disciplina. Su valor reside, precisamente, en la superposición de dimensiones históricas, técnicas, territoriales, paisajísticas y sociales y en la capacidad de estos trabajos para



© Ashley Knedler

dialogar entre sí y construir un discurso común. La convergencia de perspectivas que aquí se presenta refuerza la idea de que las carreteras históricas constituyen un legado complejo y vivo, cuya preservación exige conocimiento, sensibilidad y estrategias de intervención integradas.

Con este monográfico, la *Revista de Obras Públicas* aspira a contribuir de manera decidida a ese debate, visibilizando experiencias, metodologías y enfoques diversos, y poniendo de relieve el valor de estas infraestructuras no solo como soporte funcional de la movilidad, sino como un patrimonio histórico, cultural y territorial imprescindible para comprender nuestro pasado y proyectar con mayor conciencia nuestro futuro.

Este número no habría sido posible sin la generosa y entusiasta colaboración de todos los autores que han participado en él y que han aceptado con gran disponibilidad contribuir a este monográfico y compartir su conocimiento, sus investigaciones y sus experiencias en torno al patrimonio viario y a la recuperación de obras públicas.

Quiero expresar un agradecimiento sincero a Miguel Ángel Carrillo por su firme compromiso con la difusión del conocimiento, la defensa y puesta en valor del patrimonio de la obra pública y el impulso de iniciativas que refuerzan el papel cultural y social de la ingeniería civil.

Del mismo modo, quiero dar las gracias muy especialmente a Carlos Nárdiz, cuya trayectoria intelectual — desde su tesis doctoral sobre los caminos históricos en Galicia hasta sus numerosas y decisivas aportaciones al estudio del paisaje y patrimonio viario— lo sitúa como uno de los grandes referentes en este ámbito. La confianza que depositó en mí para la coordinación de este número, junto con su criterio, su generosidad intelectual y su estímulo permanente han sido determinantes para que este monográfico dedicado a los caminos y carreteras haya podido llevarse a cabo.

He afrontado la organización de este número con una ilusión muy particular y desde una convicción personal y académica profunda: que las carreteras y los caminos merecen ocupar un lugar propio y destacado en la reflexión patrimonial sobre la obra pública. Esta convicción está íntimamente ligada a mi trayectoria investigadora y, de manera muy particular, a Javier Rodríguez y José María Coronado, que supieron introducirme en el estudio de este patrimonio con rigor, cercanía y entusiasmo, despertando una mirada que sigue acompañándome. Confío en que el conjunto de trabajos aquí reunidos resulte de interés para el lector y contribuya a ampliar la sensibilidad, la reflexión y el debate en torno a este legado tan cotidiano como decisivo.

El contenido de este monográfico se alinea con el Proyecto PID2024-159207OB-I00, financiado por MICIU/AEI/10.13039/501100011033 y por FEDER, UE.