



PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural

ISSN: 1695-7121

info@pasosonline.org

Universidad de La Laguna

España

Romero Macías, Emilio; Pérez López, Juan M.  
El Puerto de La Laja (Huelva), como Bien de Interés Cultural en la categoría de Sitio Histórico  
PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, vol. 8, núm. 4, octubre, 2010, pp. 643-652  
Universidad de La Laguna  
El Sauzal (Tenerife), España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88115181017>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

## Notas de investigación

### El Puerto de La Laja (Huelva), como Bien de Interés Cultural en la categoría de Sitio Histórico

**Emilio Romero Macías<sup>i</sup>**  
Universidad de Huelva (España)

**Juan M. Pérez López<sup>ii</sup>**  
Archivo Fundación Riotinto (España)

---

**Resumen:** El Puerto de La Laja, se trata de un verdadero ejemplo de recuperación de arquitectura de un poblado minero antiguo para su explotación como turismo rural. Es una de las posibles bases de actuación en las comarcas mineras de la provincia de Huelva, para ofrecer una alternativa al turismo de sol y playa para el conocimiento de otras culturas y como plan dinamizador de zonas que han sido afectadas por el declive de la minería en nuestra provincia. Parte del poblado del Puerto de La Laja se encuentra actualmente rehabilitado para su explotación como turismo rural, por lo que la arquitectura en cierto modo ha tratado de conjuntar la antigua disposición de las casas con las mejoras realizadas para este tipo de uso.

**Palabras clave:** Bien de Interés Cultural; Sitio Histórico; Patrimonio Industrial; Turismo Rural; Río Guadiana.

---

**Abstract:** The Harbor of La Laja, it is a real example of recovery architecture of an ancient miner village for rural tourism exploitation. It is one of the possible bases of actions in the region of mines of the province of Huelva, to offer an alternative to sun and beach tourism, for knowledge of other cultures and as a development plan of areas that have been affected by the decline of mining in our province. Part of the village of the Harbor of La Laja has been currently restored for its exploitation for rural tourism, which is why the architecture in a way has tried to coordinate former arrangement of houses with fulfilled improvements for this type of use.

**Keywords:** Property of Cultural Interest; Historical Space; Industrial Heritage; Rural Tourism; Guadiana River.

---

---

<sup>i</sup> Email: romaci@uhu.es

<sup>ii</sup> Email: archivohistoricoriotinto@telefonica.net

## Introducción

El Andévalo es la comarca más externa y uniforme de las cuatro que aparecen en Andalucía Occidental que a modo de penillanura y con una ligerísima inclinación N-S, le hace la transición como si se derramara la Sierra de Huelva. Sus escasas altitudes, donde raramente se superan los 500 metros, y sus formas nuevas y degradadas con el paso de los siglos por la acción antrópica, la convierten en uno de los espacios naturales más singulares de Andalucía caracterizado por una fuerte pluralidad cultural y natural otorgada por sus características topográficas, climáticas, naturales, geológicas y culturales.

En la comarca del Andévalo y perteneciente al Partido Judicial de Ayamonte, el término municipal de El Granado se extiende a lo largo de una superficie de 9.775 hectáreas. Este núcleo de 685 habitantes constituye el límite más occidental de la provincia de Huelva, haciendo de frontera con Portugal, país del que se encuentra separado por los límites naturales del río Gadiana y la ribera del Chanza.

El Puerto de la Laja, en el término municipal de El Granado data de las últimas décadas del siglo XIX cuando se instaura la salida natural de los minerales extraídos de las explotaciones mineras de Cabezas del Pasto y Herrerías, así como del manganeso de Mina Sta. Catalina. Los asentamientos urbanos se limitaban tan solo a las viviendas de los obreros que realizaban sus labores en el puerto de carga y descarga, así como otras viviendas más nobles destinadas a los ingenieros de las minas. Existen pocos datos en los que nos podamos basar para la descripción histórica de este poblado, que tan solo podemos recoger en las descripciones que se realizan de los tipos de vivienda existentes en el mismo.



Figura 1. Vista general del Puerto de La Laja, Huelva (E. Romero)

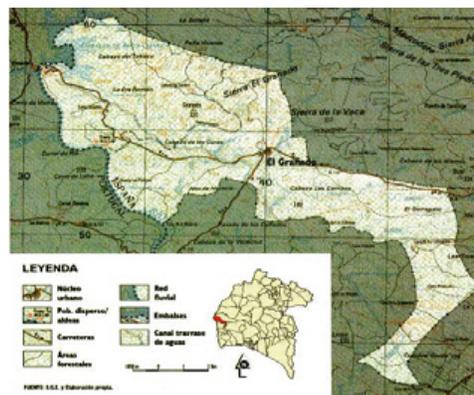


Figura 2. Vista general del Puerto de La Laja, Huelva (E. Romero)

## Justificación de la declaración del sitio histórico

Hoy día, no sin grandes esfuerzos, está más o menos reconocida, la importancia que para el estudio de las sociedades modernas tiene el patrimonio industrial que fue generado con las actividades de transformación y explotación de los sectores productivos, sobre todo a partir de la revolución industrial.

Las naves y edificios e instalaciones industriales que antes cuando quedaban obsoletas pasaban sus estructuras por la acción del soplete, son hoy considerados por algunos colectivos como “catedrales modernas”. Elementos industriales, maquinaria, malacates, torres, chimeneas, embarcaderos, empiezan a revelarse como espléndidas obras de arte creadas por el conjunto de la sociedad, ingenieros, técnicos y trabajadores que moldearon el hierro, acero y ladrillo con objetivos productivos, cuando éstos desaparecen, se empiezan a valorar como bien patrimonial. El arte se proletariza, arte generado por el pueblo en la acción diaria de su trabajo, se produce una socialización del patrimonio industrial, se reconocen e identifican en este patrimonio que hasta no hace mucho tiempo era desechado o poco valorado como Patrimonio Cultural. Por lo tanto no es casualidad que la “Arqueología Industrial”, naciera en la década de los 50 en el Reino Unido de la mano de asociaciones locales, produciéndose espontáneamente una participación ciudadana para su conservación y recuperación.

Entendemos el concepto “cultural” como sinónimo de “histórico”, valores que poseen todos aquellos bienes, indicios o manifestaciones que nos acercan

al conocimiento de civilizaciones pasadas. Pero aún asumiendo y reconociendo el patrimonio industrial, en el marco de la legislación institucional, podemos tener una indefinición en la normativa en cuanto a su concepto.

Hasta el año 2007 la administración no contemplaba en el enunciado de la ley el concepto de patrimonio industrial, por lo que éste iba implícito en el patrimonio etnográfico y en el patrimonio científico-técnico, ambos contemplados en la legislación. Es a partir de la Orden publicada el 20 de noviembre de 2007, sobre la Ley de Patrimonio Histórico de Andalucía, cuando aparece recogido el término de Patrimonio Industrial como el que “está integrado por el conjunto de bienes vinculados a la actividad productiva, tecnológica, fabril y de la ingeniería de la Comunidad Autónoma de Andalucía en cuanto son exponentes de la historia social, técnica y económica de esta comunidad”, y el concepto de Sitio Histórico, como “lugares vinculados a acontecimientos o recuerdos del pasado, a tradiciones, creaciones culturales o de la naturaleza y a obras humanas, que posean un relevante valor histórico, etnológico, arqueológico, paleontológico o industrial”.

La gestión del Patrimonio Cultural, orientado casi siempre hacia el turismo, se ha convertido en un instrumento dinamizador de Desarrollo Local en las zonas donde los sectores económicos tradicionales han entrado en franca fase degenerativa.

En Andalucía tenemos numerosas muestras de proliferación de ideas y multiplicidad de soluciones para superar la decadencia económica.

En el caso del Puerto de La Laja, como consecuencia de la crisis galopante de la minería del cobre, el Patrimonio Cultural se está utilizando como recurso de desarrollo endógeno. La industrialización y los testimonios de la historia social y de la técnica, han dejado de ser una rémora y se han convertido en recursos para el desarrollo local, con fines culturales y turísticos.

La preservación del patrimonio industrial no se puede realizar siguiendo las pautas de la del patrimonio artístico, donde cada pieza tiene un valor de por sí y se supone que se conservan porque son unas obras que expresan la máxima creatividad humana y por esto cada una de ellas son unas realizaciones excepcionales que la sociedad actual ha sacralizado.

Esta excepcionalidad tiene como consecuencia que sean unos bienes que pertenecieron a los estamentos dominantes de la sociedad. En cambio el valor del Patrimonio Industrial es que sus bienes muebles o inmuebles son comunes y su valor reside

justamente en su no excepcionalidad, en su utilización por un extenso número de personas. Su valor como testimonio aumenta cuanto más utilizado fue. Estas consideraciones nos llevan a que el Patrimonio Industrial es un patrimonio didáctico cuya conservación no se realiza para ser contemplado como una obra maestra sino para que a través suyo se comprenda una parte de la historia social y económica de una época. Por este motivo el patrimonio industrial ha de ser inteligible a los ojos de la población y es necesario explicarlo en toda su dimensión técnica y social. Esta consideración es la que ha de guiar toda política de preservación de este patrimonio.

### **Descripción de los valores históricos-sociales**

La fiebre minera de finales del siglo XIX y principios del XX provocó un incremento importante de la producción minera, que conllevó a su vez, un intenso tráfico de minerales a través de los distintos medios de transportes más pertinentes, buscando una mayor rentabilidad empresarial.

Los valores históricos-sociales del Puerto de La Laja, están estrechamente vinculados a la historia minera de las minas de Cabezas del Pasto y Herrerías en el término municipal de Puebla de Guzmán, como salida natural a la exportación de los minerales de ellas extraídos.

El río Guadiana constituyó una alternativa económica para la rentabilidad del transporte de minerales de las minas ubicadas geográficamente al noroeste de la provincia de Huelva y al nordeste del Algarve portugués. Sus magníficas condiciones de navegabilidad acreditada ya desde época romana y tartésica, habían permitido históricamente utilizar el medio fluvial para tal fin.

Para los minerales de Cabezas del Pasto y Herrerías se había pensado enlazar al este con el ferrocarril de Tharsis, para llevar a Huelva el mineral, pero además de depender de otra compañía minera era más costoso el transporte, por lo que rápidamente se desechó esta opción.

Finalmente se optó por el transporte fluvial a través del río Guadiana en los puertos de La Laja, para los minerales de Cabeza del Pasto y Herrerías; y de Pomarão, para los minerales de Santo Domingo.

El puerto de La Laja venía siendo utilizado ya desde 1885 como cargadero de mineral del manganeso procedente del enclave minero de Santa Catalina, así como para los minerales procedentes de Herrerías, que en un primer momento llegaban

a través de caballerías, hasta la construcción del ferrocarril en 1888.

Las minas de Cabeza del Pasto, situadas a 8 kms al oeste de la población de Puebla de Guzmán, fueron explotadas desde 1.884 por la entidad británica "The Bede Metal & Chemical Co. Ltd.", que inició el transporte de sus minerales por medio de carros hasta el puerto de La Laja, en el río Guadiana, donde eran embarcados con destino a Inglaterra.

En 1.888 se comenzó un tranvía sumamente estrecho en combinación con cables aéreos en ciertos puntos. (Gonzalo Tarín, 1.888).

Este ferrocarril, construido con fecha anterior a su concesión, otorgada el 27 de mayo de 1.890 a favor de "Carlos & Justa Sundheim", tenía una longitud de 19,771 kms, de los que 15,471 correspondían al tramo Cabezas-Sardón y los restantes 4,300 Kms. al cable aéreo que iba desde la cañada de Sardón al puerto de La Laja.

En 1.895, The Bede Metal, inició trabajos a cielo abierto en minas de Herrerías, situadas entre Cabeza del Pasto y Puebla de Guzmán, ampliando años más tarde el ferrocarril hasta las Minas de Herrerías.

The Bede Metal fue sustituida a finales de 1.911 por una entidad francesa la Société Anonyme de Saint Gobain que debido al desarrollo de la actividad minera y como tal el aumento de las toneladas de transporte hizo necesario la ampliación de la capacidad del muelle, así como la mejora de sus instalaciones, incluyendo dotar de mayor calado el río Guadiana, para dar entrada a barcos de gran tonelada. Estas mejoras fueron llevadas a cabo sobre 1923 por la entidad Sociedad Minera del Guadiana, filial de la francesa Société Anonyme de Saint Gobain, sustituyendo también el cable aéreo por un nuevo tramo de ferrocarril (Pinedo, 1.963).

La línea llegaría a alcanzar 32 Kms. de recorrido total y por ella circularon siete locomotoras de vapor: Bede, Herrerías, Cabezas, La Laja, Romanera, Sardón y Guadiana.

En la mina la carga del mineral sobre los vagones se hacía directa y rápidamente por gravedad, con sólo abrir las compuertas de contrapeso de las grandes tolvas que contenían el mineral triturado. Al llegar a La Laja, descargaban los vagones sobre la parte alta de las tolvas, basculando automáticamente.

Para llevar el mineral a los barcos se utilizan una serie de vagonetes sobre las que descargan varias compuertas situadas en la parte inferior de las tolvas. Estas vagonetes eran conducidas a brazo y al llegar al final del muelle basculaban automáti-

camente sobre dos mangas o coladeros por los que se conducía el mineral a las bodegas. Estos coladeros podían girar en sentido horizontal y también en el vertical para dar paso a los buques al salir o cambiar de bodega, realizándose estas operaciones de mover los coladeros con tornos movidos a mano.

Las instalaciones del puerto de La Laja eran muy sencillas y de una extraordinaria eficiencia. Frente al embarcadero tiene el Guadiana gran anchura, lo que permitía el fácil reviro de los barcos. La única limitación venía impuesta por el calado, generalmente escaso por los descuidos en el dragado del río y barra, que no permitía la salida de barcos con más de 2.000 toneladas de pirita, las cuales se suelen cargar en un solo día.

### Descripción de los valores arquitectónicos

La arquitectura del Puerto de La Laja es la típica de cuarteladas construidas en la época de las compañías mineras explotadoras de los yacimientos de la comarca, por lo que en la mayoría de los casos solo representan un valor arquitectónico ligado a la cultura minera, que hoy día se conserva gracias a la habitabilidad de las mismas, así como a la remodelación de algunas de ellas para ofrecerlas al turismo rural como elemento dinamizador de la comarca de El Granado.

Parte del poblado se encuentra actualmente rehabilitado para su explotación como turismo rural, por lo que la arquitectura en cierto modo ha tratado de conjuntar la antigua disposición de las casas con las mejoras realizadas para este tipo de uso. De ellas, las más destacadas en cuanto a su rehabilitación se muestran en la figura 3.

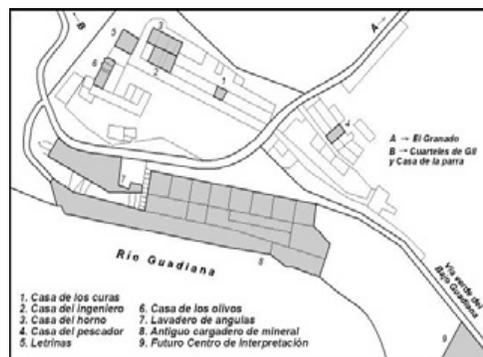


Figura 3. Disposición de las casa rehabilitadas para el turismo rural (Bauksar, 2003)

La Casa de las Letrinas procede de la reconstrucción de las ruinas de viviendas del antiguo poblado minero “Puerto de La Laja”. La reconstrucción la conforman dos casas: Alta y Baja. Aún se pueden ver los restos del mástil de la bandera y de la campana que avisaba de la llegada de barcos. La arquitectura contemporánea se ha puesto al servicio del Turismo Sostenible. En el nuevo tejado se han integrado los paneles solares y fotovoltaicos.



Figura 4. Casa de las Letrinas.

La Casa del Ingeniero se compone de dos módulos que se sitúan en el extremo oeste de la principal cuartelada del poblado minero, mirando al río y al arroyo del Castaño respectivamente. Se denomina así porque allí pernoctaba el ingeniero jefe de minas de Las Herrerías.



Figura 5. Casa del Ingenio.

La Casa de los Curas ocupa el centro de la principal cuartelada del poblado minero, ubicado en un lugar de gran belleza natural del río Guadiana.

La casa se denomina así ya que sus últimos moradores fueron dos sacerdotes procedentes del Condado onubense que tras colgar los hábitos se entregaron a una vida más disoluta. Es una única edificación dividida en dos plantas volcadas

hacia el sur y el río.

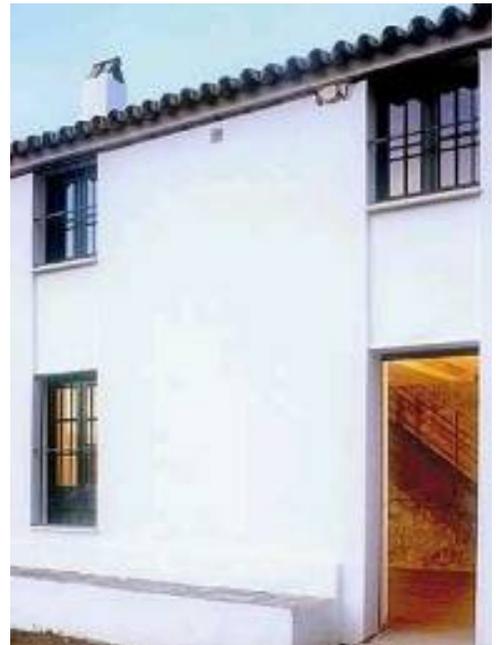


Figura 6. Casa de los Curas.

La casa de los olivos es de forma rectangular, se encuentra en el extremo de la parcela que también ocupan las casas de las Letrinas, más alejada de la cuartelada principal. Posee una sola crujía alineada al barranco con impresionantes vistas al río. La cubierta es a un sólo agua. El acceso para minusválidos se realiza desde el frente, debajo del nivel de la cuartelada principal.



Figura 7. Casa de los Olivos.

La Casa del horno se encuentra en el extremo oeste del Puerto de La Laja mirando al arroyo del Castaño. Es medianera con otra vivienda minera la del ingeniero, y con la “capilla”.

Con la rehabilitación se ha conseguido dejar testimonio de una vivienda típica del poblado minero. Consta de dos edificaciones que agrupan zonas de noche y día, relacionadas a través del patio, verdadero corazón de la casa. A través del mismo se entra en la casa, y se encuentran los restos rehabilitados de un antiguo horno de pan.



Figura 8. Casa del Horno.

La Casa del Pescador se encuentra en el centro de la cuartelada este del poblado minero, se denomina así, porque su morador fue el último pescador de angulas. Se conserva en el otro extremo del poblado una pequeña edificación específica para lavadero de angulas. Es una única edificación interiormente desarrollada en dos plantas, volcadas hacia el sur y el río. Posee también una azotea con vistas a las cuatro direcciones y al poblado, utilizable como terraza.

Se trata por tanto de un verdadero ejemplo de recuperación de arquitectura de un poblado minero antiguo para su explotación como turismo rural. Es una de las posibles bases de actuación en las comarcas mineras de la provincia de Huelva, para ofrecer una alternativa al turismo de sol y playa para el conocimiento de otras culturas y como plan dinamizador de zonas que han sido afectadas por el declive de la minería en nuestra provincia.



Figura 9. Casa del Pescador.

### Delimitación del sitio histórico

Entre los valores asociados a la delimitación del Sitio Histórico del Puerto de la Laja, se derivan aspectos tales como inmuebles, materiales de naturaleza mueble y actividades y conocimientos que parecen abocados a su desaparición.

Dentro de los elementos inmuebles podríamos destacar el cargadero, y aquellas instalaciones ex profeso creadas a partir de la actividad allí desarrollada. Dentro de estas últimas adquieren especial significado los núcleos de población construidos para las personas que trabajaban en las minas (Cabeza del Pasto, El Sardón, la Isabel, etc...).

En lo que respecta al patrimonio mueble, nos encontramos con aquellos ingenios y maquinaria que las distintas compañías utilizaron para la exportación del mineral extraído de sus propiedades.

Otro elemento que adquiere especial relevancia dentro de los diferentes bienes que integran este territorio, es la línea de ferrocarril que unía las minas con el muelle cargadero. Esta línea de treinta kilómetros discurría por tres municipios, Puebla de Guzmán, el Almendro y el Granada. Este hecho vuelve a enseñarnos la importancia que adquirió el transporte de mineral en la provincia de Huelva, y el desarrollo ferroviario que esta alcanzó debido a dicha actividad.

Junto al embarcadero, al igual que ocurrió en Cabeza del Pasto, La Isabel, El Sardón, etc., se produjo asentamientos poblacionales para albergar al personal que trabajaba en estas instalaciones. Se dio alojamiento a los ingenieros de la mina, al práctico del puerto y a los obreros, constituyendo un poblado minero con una tipología típica de las cuarteladas mineras, (hileras de viviendas de una planta, adosadas, con cubiertas de tejas a dos aguas, etc.). Además de las viviendas se construyeron el resto de la maquinaria e instalaciones necesarias para el correcto embarque del mineral, como eran tolvas, planos inclinados, grúas, básculas, depósitos, muelles de atraque y casa de máquinas.

La crisis minera de los años 60 provocó el abandono de las instalaciones férreas y portuarias, causando con el paso del tiempo un alarmante deterioro, que en la actualidad, con diferentes proyectos de actuación para la recuperación de la zona están intentando paliar, para que el patrimonio cultural e industrial de esta zona siga latente.

Actualmente existe la vía verde del Guadiana inaugurada en el 2001, de 17 Km. entre el puerto de La Laja y mina Isabel, que discurre por el antiguo ferrocarril minero. Además se proyecta convertir el Puerto de La Laja en un Centro Ecológico y de Deportes, así como en un Centro de Interpretación virtual del Bajo Guadiana, como proyecto de recuperación del antiguo embarcadero de mineral.

El objetivo fundamental del Centro Ecológico Deportivo es la puesta en valor de las riquezas de este espacio natural de carácter internacional del Bajo/Baixo Guadiana: fauna, vegetación, patrimonio industrial y etnográfico, la navegación fluvial, etc; creando una infraestructura que permita conocer y disfrutar de la Naturaleza, practicar deportes náuticos, y su puesta en valor como disfrute turístico. Además los promotores de este proyecto (Centro Ecológico y Deportivo Puerto La Laja, S.L.) pretenden la declaración de las márgenes del río como Reserva de la Biosfera.

### Estado actual de los bienes declarados

El estado de conservación del embarcadero fluvial no es demasiado óptimo faltándole muchos de los elementos estructurales que componían toda la infraestructura portuaria, como techumbre, compuertas, tolvas, accesos, etc. Se trata de los restos del antiguo cargadero de mineral, del que tan solo queda las tolvas y el final de vía superior por donde se realizaba la descarga de los continos de mineral procedentes de

las minas, así mismo perdura el plano inclinado, el cargadero de manganeso y ciertas bases de amarre de los barcos a la orilla del río. Esto hace que se haga necesaria una rehabilitación parcial del mismo para dar a conocer un sistema ingenioso de carga de mineral en barcos, totalmente diferente a los conocidos en la provincia como el de Riotinto y Tharsis en los muelles situados en el Puerto de Huelva.

No obstante debido al lugar donde se encuentra en un lugar único del río Guadiana, de gran belleza natural y con enormes posibilidades de desarrollo paisajístico, adquiere una gran importancia su puesta en valor como patrimonio industrial.

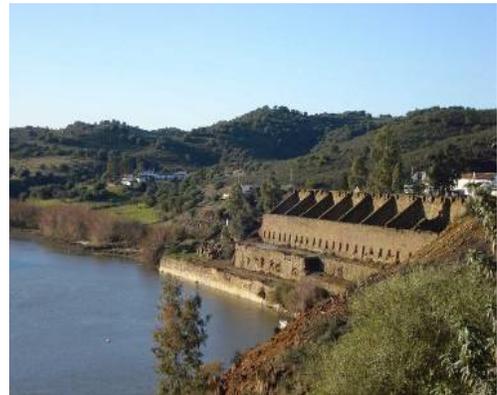


Figura 10. Panorámica del Puerto de La Laja (E. Romero).

Ya hemos señalado que actualmente es el destino de la vía verde del bajo Guadiana y está en proyecto su utilización como Centro Ecológico y Deportivo.

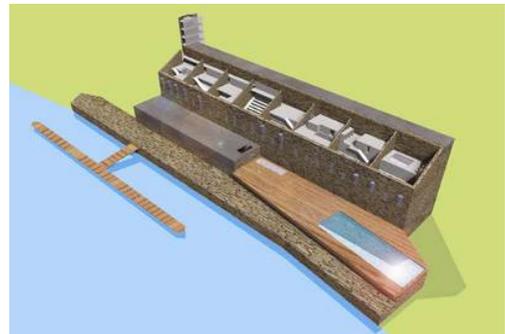


Figura 11. Proyecto de rehabilitación y adaptación del muelle-cargadero (Bauksar, 2003)

Además sus posibilidades turísticas aumentan si tenemos en cuenta que Portugal se encuentra en la orilla de enfrente y la costa de la Luz y el Algarve están a tan

sólo 56 kms.

En cuanto al trazado del ferrocarril, después de su cierre, en Minas Herrerías se continuó trabajando con altibajos hasta finales de los 80. Desde entonces, pasó una década de abandono determinante en la pérdida de la mayor parte del patrimonio histórico de la mina.

La memoria de una comunidad y por ende su cultura, reside en gran parte en sus obras colectivas. En esta línea, la Mancomunidad de Municipios Beturia ha promovido un interesante proyecto. La Vía Verde del Guadiana, acondicionada en el año 2001, es una iniciativa

enmarcada dentro del movimiento de vías verdes auspiciado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), recuperada para la práctica del senderismo de un tramo ferroviario en desuso, señalizada y dotada de paneles explicativos sobre el FC y su entorno.

El proyecto original de la vía verde del Guadiana comprendía todo el ferrocarril minero, desde minas Herrerías, aunque ha quedado reducido a su tramo final entre La Isabel y el Puerto de La Laja con una longitud de 17 kilómetros.

Está basada en la preservación del tramo del antiguo trazado del ferrocarril entre la mina La Isabel y el Puerto de La Laja, como acondicionamiento de vía verde reconocida y catalogada como tal en la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Actualmente se está trabajando para el acondicionamiento del tramo entre la mina La Isabel y minas Herrerías, con lo que se completaría el trazado completo del ferrocarril del Guadiana.



Figura 13. Fotografías indicativas del punto inicial y final del tramo actual de la vía verde del Guadiana

## Conclusiones

La actividad minera, a través del tiempo y en sus diversas configuraciones sociotécnicas, condiciona formas de vida en su sentido más amplio, dando pie a la conformación de una cultura minera. Ésta, a su vez, está compuesta de una serie de rasgos que articulan de manera particular la vida social. La especificidad de esos rasgos convierte a las zonas y sociedades que los desarrollan en enclaves culturales e históricos peculiares que conforman un bien patrimonial que reclama delimitación, protección y difusión.

La situación de la actividad minera y todo lo que rodea a la misma se encuentra ante el gran reto de su progresiva e incesante pérdida. En este contexto, la protección de aquellos elementos que nos hablan de esa actividad nos parece necesaria.

Para ello se deben llevar a cabo proyectos de actuación que palien el peligro de desaparición que está sufriendo todo el patrimonio derivado de dicha actividad, sin olvidar que no solamente estamos hablando de un patrimonio mueble e inmueble sino que también nos referimos a ese patrimonio simbólico que envuelve a la cultura minera.

El fenómeno de la industrialización es de por sí complejo y su funcionamiento pasa por la interconexión de múltiples factores que van desde la fábrica al hábitat obrero, pasando por las vías de comunicación. Es en este punto es el que se ha de hablar de paisaje industrial constituido por un conjunto de elementos que transmiten



Figura 12. Panel explicativo e indicativo de la vía verde del Guadiana

la complejidad y la profundidad del impacto industrial tanto físico como social en una comunidad.

Es evidente que no es posible convertir todos los edificios industriales en museos y que por lo tanto la preservación de un número importante de elementos del Patrimonio Industrial ha de realizarse a través de la reutilización para otras funciones, sean públicas o privadas. Hay una importante cantidad de ejemplos de edificios industriales convertidos en escuelas, centros de ocio, viviendas, lugares comerciales, etc. que se erigen como testimonio del proceso industrial.

La sola preservación puede informar sobre la existencia de una actividad productiva pero no su funcionamiento ni la complejidad de relaciones en un espacio. Por este motivo ahí la necesidad de interpretar el elemento singular y el paisaje en general.

Este nuevo patrimonio ha de impulsar otra nueva concepción del patrimonio en general en la que los bienes muebles y los inmuebles no estén tan separados como lo están actualmente y en el que la actividad museística no esté enfocada únicamente en los objetos y bienes muebles, sino también en los edificios y construcciones de un territorio. Esto implica la existencia de centros de interpretación del territorio unidos a unos itinerarios en los que hay, por una parte, unos puntos de información, y por los otros, otros centros de interpretación de determinados elementos específicos. Estos centros de interpretación genéricos han de explicar el territorio, su historia y la interrelación que hay entre los diferentes puntos patrimoniales y del paisaje. Los puntos de información y los centros de interpretación de un lugar han de explicar la función concreta del lugar y su historia enmarcándolos en la interpretación global.

Esta concepción, que está basada en una base didáctica, está estrechamente ligada a la actividad de turismo que actualmente está desarrollando con una gran fuerza su aspecto cultural. En la actualidad el turismo es una actividad popular que ya no sólo ejerce una elite, sino que una gran parte de la población que está muy predispuesta a visitar lugares en los que se explican formas pasadas de vida y de trabajo. Para todos ellos el arte ya no es el principal valor turístico cultural, a excepción de los grandes monumentos y museos, y están más inclinadas a visitar lugares más fáciles de comprender y más cercanos a su problemática personal. Por este motivo ha crecido en Europa el interés por la preservación del patrimonio industrial, porque ha trascendido el campo de la cultura y se está convirtiendo en un factor de desarrollo regional.

La visión sobre el patrimonio debe ser flexible y dinámica, ya que queremos identificar en ella al conjunto de elementos y prácticas sociales a través de los cuales un colectivo pretende reconocerse y representarse. De esta forma, según nuestra concepción, el patrimonio adquiere sentido pleno como parte de los procesos de identificación colectiva.

En ese carácter representativo, inherente al patrimonio, se sustentaría la protección y conservación patrimonial, el estudio y su difusión. En definitiva, el campo patrimonial forma parte intrínseca de la dinámica social, contribuyendo a la definición y articulación de las sociedades. Por eso la intervención sobre el patrimonio cultural engloba su acepción etnográfica y antropológica debiendo proteger y preservar los elementos y prácticas que en el presente tienen un papel protagonista para la articulación y definición colectivas, facilitando que se den las condiciones para su reproducción; y fijar y documentar elementos y prácticas en desuso que, en el mismo sentido anterior, protagonizaron históricamente la articulación y definición colectivas.

El patrimonio, según la definición que manejamos aquí, tiene todas las vertientes y materializaciones imaginables, lo que lo define no es su "sustancia", sino su función social. En este sentido confluyen vertientes patrimoniales de carácter arqueológica, paisajística, etnológica, industrial, documental, artística, monumental, histórica, y cual quiera otra que pudiese surgir. Como vemos se trata de un conjunto de elementos, procesos, y prácticas de cualquier índole que forman parte de ese proceso de patrimonialización, que en este caso contribuye a la definición de "lo minero" desde cualquier perspectiva. Dentro de este proceso es fácil observar cómo diferentes elementos y prácticas dejaron en algún momento de considerarse patrimonio, o pasaron a ocupar una posición secundaria dentro del mismo, y en cambio otros se han convertido recientemente en referentes centrales del patrimonio minero, e incluso cómo el concepto patrimonio ha pasado de una convocatoria extremadamente elitista a manejarse hoy como reclamo popular, todo ello configura ese proceso dinámico que constituye el patrimonio en sí.

Al mismo tiempo ese proceso corre paralelo a las vicisitudes de la actividad minera en la comarca y al carácter de ésta: sus modelos de gestión y explotación, períodos de auge o crisis, y en definitiva a las transformaciones del universo político que constituye la propia comarca, así como a su articulación con el exterior.

En definitiva entendemos Patrimonio en su acepción más amplia de "Patrimonio Cul-

tural”, planteado en la Conferencia Mundial de la UNESCO en México, en 1982, con la siguiente definición: “ El Patrimonio Cultural de un pueblo comprende las obras de sus artistas, arquitectos, músicos, escritores y sabios, así como las creaciones anónimas, surgidas del alma popular, y el conjunto de valores que dan sentido a la vida, es decir, las obras materiales y no materiales, que expresan la creatividad de ese pueblo; la lengua, los ritos, las creencias, los lugares y monumentos históricos, la literatura, las obras de arte y los archivos y bibliotecas”.

### Bibliografía

- Carrasco Martiáñez, I.  
2002 *El FC. Minero del Guadiana. (Las Herrerías-Puerto de la Laja)*. Edita Asociación Erica Andevalensis. Puebla de Guzmán.
- Gonzalo y Tarín, J.  
1886 *Descripción física, geológica y minera de la provincia de Huelva* (Mem. Corn. Mapa Geológico de España. Madrid).
- Llauradó, F.  
1984 “Ferrocarril de minas de Herrerías o del Guadiana”. En revista *Carril* nº 10. Asociación Amigos del Ferrocarril. Barcelona.
- Pinedo Vara, I.  
1963 *Piritas de Huelva*. Ed. Summa. Madrid.
- Romero, E. et al.  
2003 “Bases para interpretar el patrimonio minero en la provincia de Huelva”. En: I. Rábano (Ed.), *Patrimonio Geológico y Minero y Desarrollo Regional*. Instituto Geológico y Minero de España, Madrid, 281-288.
- Romero, E. et al.  
2003 *Informe B.I.C. sobre la cuenca minera de Riotinto para su declaración como Sitio Histórico*. PH, 45, 43-50.
- Romero Macías, E. et al.  
2004 *Documentación técnica para la declaración de BIC en la categoría de Sitio Histórico de la cuenca minera de Tharsis y La Zarza (Huelva)*. Informe Interno. Delegación de Cultura. Huelva.
- 2007  
Romero Macías, E.  
2004 *Los ferrocarriles de la provincia de Huelva. Un recorrido por el pasado*. Colección. Universidad de Huelva. 590 pp.
- VV. AA.  
1900 *Escritura de obligación hipotecaria otorgada por D. Guillermo Roëdiger Zimmermam a favor de D. Eduardo de Aznar y Tutor*. Inédito.

VV. AA.

1923 *Proyecto de mejora del embarcadero de La Laja en la Provincia de Huelva. Memoria. Legajo 69*. Archivo municipal del Exmo. Ayuntamiento de El Grana-

do.

Recibido: 03/07/10  
Reenviado: 15/06/10  
Aceptado: 20/06/10  
Sometido a evaluación por pares anónimos