
Martes 22/09/2009. Actualizado **10:28h.**

B@LEÓPOLIS | Ocurrió en Mallorca | Arquitectura imposible

El ingeniero de las utopías

- Parietti fue ingeniero justo cuando se crearon los departamentos provinciales
- Como su director, fue un auténtico visionario de las carreteras más turísticas

Laura Jurado | Palma

Actualizado **martes 22/09/2009 10:27 horas**

Un gran retrato de Santo Domingo de la Calzada –patrón de los ingenieros de caminos– preside la casa de Andrés Parietti. Sólo un detalle descontextualiza la imagen religiosa: la carretera de Sa Calobra como paisaje de fondo. Una construcción fundamental para el turismo mallorquín que, como el cuadro, fue obra de Antonio Parietti. Un ingeniero que convirtió en accesible el fin del mundo.

Fundador del Círculo de Bellas Artes y de la Orquesta Sinfónica, presidente del Mallorca –cuando aún se llamaba Real Sociedad Alfonso XIII– y del Fomento del Turismo. La lista de cargos que ostentó Antonio Parietti demuestra que fue un hombre del Renacimiento en pleno siglo XXI. Mallorquín de nacimiento, se trasladó a Madrid donde estudió Ingeniería de Caminos. Recién licenciado, su vuelta a la Isla coincidió con la creación del departamento de vías y obras en las diputaciones provinciales.

«Su formación le llevó a dirigir la nueva sección y coincidió con la aprobación del Plan de Caminos Vecinales. Su función fue crear los proyectos y dirigir las obras de ejecución que, en la mayoría, consistían en la reforma de caminos ya existentes para adaptarlos al paso de automóviles», recuerda su hijo y el también ingeniero, Andrés Parietti. Poco después, con su nombramiento como presidente de Fomento de Turismo, inició su gran plan turístico para Mallorca. En 1925 llegó uno de sus proyectos más reconocidos: la primera carretera desde el Puerto de Pollença hasta Formentor. Un camino crucial para que Adan Dielh decidiera la construcción del famoso hotel. Más tarde asfaltó el acceso a Randa y en 1933 se inauguraba una de sus obras más célebres: la carretera de Sa Calobra. «Ahí se ratificó su objetivo, una carretera que no unía pueblos sino que se construía por mero interés turístico», afirma Andrés.

Seis años de trabajo y doce kilómetros de curvas fueron necesarios para superar los 800 metros de desnivel entre Cals Reis y Sa Calobra. Una noche a las cinco de la madrugada, la duermevela le inspiró la solución de uno de los tramos más difíciles: los 270 grados de la curva del Nus de la Corbata. «Aunque algunos conductores pasen miedo es una carretera totalmente segura», certifica el también ingeniero.

Sus sucesivos proyectos le convirtieron en el arquitecto de las utopías. Construyó accesos hasta lugares imposibles. La confirmación llegó en 1928 cuando, aún inmerso en las obras de Sa Calobra, ideó la construcción de un funicular aéreo para el Puig Major. Dos años después, Parietti solicitó la autorización para su construcción. Sin reclamaciones y con gran entusiasmo popular, el Ministerio de Obras Públicas dio su aprobación.

En 1934 Antonio Parietti presentaba su proyecto en el Teatre Principal. El funicular constaría de dos estaciones: una inferior en Cals Reis y otra superior a más de 1.400 metros de altura. Cubriría una distancia

La sociedad Funicular Aéreo financiaría los dos millones de pesetas de la obra. Según sus cálculos, en un año y con 12.000 visitas, se cubriría la inversión. A su construcción seguirían otras actuaciones como la instalación de un observatorio astronómico, un aerofaro, instalaciones para deportes de nieve y un restaurante. Parietti planteó, incluso, que en el caso de un ataque a la Isla, el funicular permitiría acceder rápidamente a un punto seguro.

En junio de 1936 comenzó la construcción de la plataforma de la estación inferior de Cals Reis, pero un mes después el estallido de la Guerra Civil paralizó las obras. Parietti no se rindió e intentó reanudar el proyecto en 1939 de mano de la firma alemana Bleichord-Zueg, pero la II Guerra Mundial volvió a suspenderlo.

El ingeniero siguió insistiendo, quería convertir en accesible aquel punto virgen, y logró transformar la concesión del funicular a una carretera de peaje hasta el Puig Major. De nuevo el ejército –esta vez un tratado entre España y Estados Unidos en 1953– paralizaba sus obras. Su proyecto, eso sí, fue adquirido por el Estado Mayor para construir la actual carretera que lleva a las instalaciones militares.

Parietti dedicó casi un siglo a avanzar los lugares que serían de obligada visita turística. Fue un auténtico visionario de la ingeniería que en sus últimas entrevistas exclamaba «No he podido construir el túnel de Sóller». Y hasta pone los pelos de punta.

© 2017 Unidat Editorial Internet, S.L.