

Resúmenes  
en castellano

## La línea en el paisaje

Fabio Manfredi

Una línea es una pista o un objeto, rectilíneo o no, que conecta dos puntos —el principio y el final—, cada uno de los cuales se denomina *extremo*. Una línea es inmaterial, imaginaria, teórica y, por consiguiente, ambigua, genérica y difícil de definir. Representa la consecuencialidad de puntos, de cosas, de palabras, de hechos y de elementos. Incluso si existen variaciones interesantes de *líneas discontinuas*, de *líneas segmentadas* y de *líneas fragmentadas*, todos los elementos que las componen están conectados entre sí, de modo que tras uno viene otro.

El antropólogo Tim Ingold atribuye una naturaleza dinámica a la línea y observa que cualquier entidad física se convierte en una línea al moverse, sin que en dicho acto intervenga ninguna ambición creativa. “También nosotros, en cuanto nos movemos, nos convertimos en líneas”, explica. Nuestro movimiento en el espacio define una línea que es más o menos visible y compleja. El modo en el que nos movemos, nos paramos y reemprendemos la marcha produce una línea rápida o una *línea discontinua*, una *línea segmentada* o una *línea recta*. Por consiguiente, cuando vamos de un sitio a otro, y luego a otro, y nos detenemos en el camino, dibujamos en el paisaje una línea invisible que conecta distintos lugares.

Parece obvio interpretar una carretera como una línea que une un punto A con un punto B, y que está formada por la sucesión de lugares que median entre ambos. En efecto, no resulta difícil establecer una estrecha relación entre una carretera y un paisaje. Al igual que una línea dibujada en un papel, son dos elementos indisolubles. Sin embargo, es más interesante concebir la carretera como una *línea de base* que nos permite trazar numerosas líneas invisibles y colocar en ellas nuestros menhires o puntos de referencia; es decir, como una *línea de base* para disfrutar del paisaje.

Establecemos una relación con el paisaje a partir de las líneas de que disponemos, e imaginamos recorridos que conectan lugares y que pasan por muchos otros puntos intermedios, y esbozamos cómo disfrutaremos del paisaje. Las carreteras y caminos guían progresivamente el modo de hacerlo; nos sugieren una forma de recorrer el paisaje y el ritmo al que debemos avanzar; es lo que denominamos *espacio-tiempo*. Nos proponen cómo ir de A a B y cómo gozar de los muchos lugares intermedios que existen entre ellos. Nos proponen cambiar de velocidad, ir más despacio, detenernos, y nos brindan la posibilidad de asumir el control del entorno, de percibirlo y de conocerlo.

En el concepto abstracto de las líneas se halla oculta la relación entre la movilidad y el paisaje. Esta abstracción nos sugiere que en este campo existen problemas espaciales y ambientales, pero también

problemas culturales y sociales, y que una carretera no es una línea que va del punto A al punto B, sino que determina qué hay entre ambos; es decir, los paisajes intermedios.

Cuando avanzamos por una carretera, otorgamos un significado especial al paisaje. De ahí que la relación entre la movilidad, el paisaje y las personas cada vez conlleve más campos de conocimiento, y que la carretera se convierta en una especie de terreno común para geógrafos, antropólogos, sociólogos, fotógrafos y escritores.

Según el Convenio Europeo del Paisaje, “por *paisaje* se entenderá cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos”. El paisaje existe porque hay quien lo mira y le otorga un sentido. Según la anterior definición, el propósito de una carretera en un paisaje es evidente: una carretera abarca todo lo que hay a su alrededor, y amplía nuestro punto de vista con respecto al ámbito de los conocimientos, la medición, el tiempo, la memoria, las ideas y la imaginación. Cuando la recorremos, percibimos, marcamos y clasificamos el paisaje: primero con nuestra percepción y posteriormente con nuestras actividades. Por este motivo, reducir la relación entre el paisaje y la carretera a un problema de mitigación —tal y como hemos hecho a menudo— es un planteamiento totalmente reduccionista, porque tiende a limitar su valor y su esencia. En este sentido, la movilidad puede ser una estrategia paisajística.

Actualmente, en la carrera de la sostenibilidad del medio ambiente que caracteriza nuestra era antropogénica, abordamos nuestras inquietudes sobre el paisaje de un modo cada vez más multidisciplinario e inclusivo. Debemos hacer frente a las complejidades multidimensionales de la ciudad, a las dependencias mutuas entre las distintas infraestructuras urbanas, a la producción de alimentos y al tratamiento de residuos, a la producción y distribución de energía, a las islas de calor y a los flujos de datos. Promovemos un futuro alternativo y creíble y llevamos a cabo proyectos paisajísticos menos *estéticos* y más *éticos* que pretenden alcanzar objetivos más complejos y ambiciosos. En contraste con esta expansión de horizontes y de intereses, reducir a unas líneas el campo de la investigación equivale a abordar cuestiones complejas, como la relación entre el movimiento y la percepción del paisaje, la identidad de los lugares, nuestra comprensión del paisaje y la relación que establecemos con él.

# I.

## Carreteras y paisajes de calidad

### Conciliar la carretera con la conservación de la biodiversidad

Carme Rosell

La huella de la carretera se manifiesta intensamente en el paisaje y en el funcionamiento de los ecosistemas que atraviesa. A pesar de que muchos de sus efectos no sean aparentes a nuestros ojos, la presencia de un trazado viario, y del tráfico que lo utiliza, modifica radicalmente las comunidades de fauna y flora silvestres de los territorios que atraviesa. La disciplina llamada *ecología de la carretera*, que conjuga naturaleza e infraestructura viaria, es una ciencia compleja y apasionante, como lo suelen ser todas las que se ocupan de las fronteras entre distintos conocimientos.

Los efectos de las carreteras en la biodiversidad son numerosos, y se han descrito bajo la denominación genérica de *fragmentación de hábitats*. En todo caso, la magnitud de los impactos depende de las características del trazado viario, de la intensidad del tráfico que soporta y de la vulnerabilidad de los hábitats del entorno, y por ello el diseño y la aplicación de medidas para reducirlos se deben adaptar a las condiciones de cada lugar concreto.

Sin embargo, la carretera también acoge infinidad de especies silvestres que viven en los hábitats asociados a la infraestructura: en los márgenes de las vías, en los elementos del sistema de drenaje y en las obras destinadas a restituir el paso de caminos o arroyos, como también en los pasos de fauna y estructuras de conectividad en general. La carretera es una buena muestra de la distancia que separa lo natural y lo urbano en nuestros paisajes. En realidad, la naturaleza convive con la carretera, con el asfalto y el hormigón. Que ambas se puedan conciliar, o no, depende de cómo diseñemos, construyamos y hagamos el mantenimiento de las vías, y de cómo gestionemos los hábitats asociados a las infraestructuras.

La gestión de las carreteras ofrece oportunidades para contribuir a conservar la biodiversidad y a frenar la grave pérdida de especies que experimenta el planeta. Así, podemos gestionar los márgenes para beneficiar la flora silvestre amenazada, crear franjas de protección contra los incendios forestales

y aplicar protocolos de detección precoz y erradicación de especies invasoras. Siempre, evitando la aportación de tóxicos, como por ejemplo herbicidas y fitosanitarios, que, dispersándose hacia los territorios adyacentes, pueden causar graves perjuicios, no únicamente a la fauna y la flora silvestres, sino también a la salud humana. La mejora de los hábitats puede contribuir a recuperar especies y hábitats y a reducir impactos, pero debemos velar también por no crear trampas ecológicas, que atraen la fauna silvestre hacia lugares peligrosos.

No obstante, las vías de transporte incorporan también elementos de la infraestructura verde, como se consideran los pasos para la fauna y, en general, las estructuras que favorecen la conectividad. Tales elementos permiten aumentar la seguridad viaria, al facilitar que la fauna cruce por lugares seguros (en vez de hacerlo por las calzadas, con el consiguiente riesgo de colisión), a la vez que beneficia hábitats y especies silvestres, al reducir los riesgos de mortalidad y facilitar sus desplazamientos a través del paisaje.

Finalmente, cabe destacar que el arte de compatibilizar carretera y biodiversidad requiere de una visión ecosistémica en la que se consideren las repercusiones de cada acción en el contexto del entramado de relaciones y procesos ecológicos de los sistemas del entorno de las vías: solo así podremos definir el lugar más adecuado para cada actuación, y podremos obtener todo su beneficio potencial.

### La transformación de las infraestructuras desde el paisaje. El proyecto del Passante de Boloña

Carles Llopy Cristina Tartari

La zona de Boloña es la bisagra geográfica del sistema de transporte italiano para las conexiones norte-sur, tanto en relación con la red ferroviaria como con las carreteras. La autopista que rodea la ciudad, llamada Passante, fue construida entre las décadas de los sesenta y ochenta del siglo pasado e interconecta las principales líneas de tráfico nacional y regional, además de soportar el tráfico local procedente de las áreas que rodean la zona metropolitana de Boloña.

La autopista, junto a la que transcurre en paralelo parcialmente la carretera de circunvalación, ha sido objeto de debate durante años. Finalmente, en abril de 2016 las autoridades italianas, regionales, metropolitanas y municipales, junto con el concesionario Autostrade per l'Italia, acordaron un proyecto de intervención en un arco de 13 kilómetros que consistía en añadir varios carriles a la carretera para reducir la congestión y mejorar las conexiones

con la carretera de circunvalación. Así, se pasaba de los 41 metros actuales de anchura a 61. Además, el proyecto preveía otras intervenciones de tipo ambiental, así como mejoras en la red viaria urbana circundante para mejorar la movilidad por el territorio.

El nuevo Passante se planteó como una oportunidad territorial para aportar más calidad a la ciudad y a los barrios que la rodean. Una nueva lectura de la zona de intervención permitió establecer unos ejes fundamentales de trabajo: la red de movilidad urbana, para mejorar la accesibilidad y la conexión con la vía de circunvalación; el sistema de intermodalidad entre esta última y la red de transporte público; la remodelación del espacio público alrededor de la infraestructura; la mitigación ambiental a través de nuevas zonas verdes; la red de movilidad lenta (carriles bici) para conectar partes de la ciudad hoy desconectadas; la mitigación acústica (barreras y túneles), y la aportación de obras de arte a través de un proyecto integrado e identificativo de la circunvalación de Boloña.

Esta serie de intervenciones habían de contribuir, a medio y largo plazo, a construir el nuevo parque territorial del Passante de Boloña, destinado a convertirse en un modelo de referencia. El proyecto planteó el Passante como un ecosistema continuo, longitudinal a la infraestructura, si bien en algún caso se producía una discontinuidad forzada; como un mosaico formado por distintos elementos (puertas, pasajes, rutas, parques, obras de arte) incluidos en el marco del parque territorial, y como una oportunidad para reconfigurar nuevas geografías y conexiones entre territorios físicamente contiguos pero distantes entre sí a causa de las barreras infraestructurales.

Los criterios de diseño adoptados para la inserción urbana de las intervenciones buscaban construir a lo largo de 13 kilómetros una auténtica bisagra ambiental y urbana, conformada a partir de conexiones urbanas y ecológicas, a la que se añadían nuevos equipamientos de arquitecturas que permitiesen superar la imagen de la infraestructura viaria tradicional: un hilo continuo, un tómbolo a cuyo alrededor se debían tejer conexiones de todo tipo. El Passante se contemplaba como un elemento unitario en el contexto urbano (como el muro de un castillo o una colina que abraza la ciudad por el norte), que podía mejorar la calidad del territorio. Visto desde dentro, se percibía como una plataforma desde la que emergía el territorio; visto desde fuera, era una infraestructura integrada en la zona de confluencia de los ámbitos urbano y rural.

Para desarrollar el concepto del proyecto se partió de una lectura del territorio asociado al arco tangencial que empieza en el oeste y cubre toda la zona norte de la ciudad hacia el este. Los dos pilares territoriales que delimitan el arco son el río Reno, al oeste, y el canal de Savena, al este. En el curso del arco también se hallan otros factores ambientales importantes, incluyendo las parcelas del sur y del norte, las

pistas del cinturón boscoso, el parque territorial a lo largo del Navile y la colina artificial al sur, adyacente al canal de Savena.

Además de los elementos ambientales, la zona contaba con servicios municipales cercanos, como instalaciones deportivas o centros comerciales, además de otros puntos metropolitanos estratégicos como el aeropuerto, la feria, el centro agroalimentario y el parque agrícola FICO, que se valoraron desde una perspectiva unitaria, en estrecha relación con el sistema de circunvalación.

Esta lectura longitudinal condujo el proyecto hacia una rearticulación de la transversalidad que siempre había sido objeto de barreras, en principio a causa de la vía Tangenziale, a la que se había sumado el tren de alta velocidad. Así se evidenció la necesidad del parque territorial a lo largo de la circunvalación como un elemento de conexión no solo transversal sino también entre geografías que recorrían longitudinalmente el arco de la infraestructura.

La fase de conceptualización se destinó a leer e interpretar el territorio y los barrios. Ello implicaba estudiar la inserción de la infraestructura urbana a la vez que se desarrollaban seis figuras espaciales, que más tarde se trabajarían hasta el nivel de proyecto ejecutivo: los ámbitos funcionales, destinados a definir las nueve *territorialidades* atravesadas por la infraestructura; las puertas; los parques; los recorridos; los pasajes (pasos inferiores y superiores) y otros elementos como barreras y galerías acústicas.

En cuanto a las intervenciones concretas previstas, cabe destacar la remodelación de las doce puertas de acceso a la ciudad, reconvertidas en un símbolo identitario que permitía desarrollar proyectos de intermodalidad y movilidad, así como las intervenciones en la red de carriles bici, destinados a fomentar la movilidad lenta. El importe total de los trabajos previstos era de 750 millones de euros, que debía sufragar la concesionaria de la autopista.

El proyecto hasta la fase de ejecución, que incluyó unas jornadas de participación ciudadana, se desarrolló entre abril de 2016 y diciembre de 2017. La finalización de las intervenciones estaba prevista para el 2021, pero, después de un período de suspensión, la primavera de 2019 el Gobierno italiano propuso la revisión del proyecto, bajo el nuevo nombre de Passante Evolutivo.

## Identificación y valoración del patrimonio de las carreteras modernas

Rita Ruiz, Francisco Javier Rodríguez y José María Coronado

La sensibilidad hacia la dimensión patrimonial de las carreteras tiene todavía mucho margen de mejora.

Por ello, este texto pone la lupa sobre el valor de ese patrimonio, recorriendo su evolución en los últimos tres siglos, y especifica cuáles son los retos fundamentales que cualquier estrategia de identificación o protección del patrimonio de las carreteras debería afrontar, así como algunos de los principales valores que pueden caracterizar estas infraestructuras.

A lo largo del siglo XVIII, las crecientes transformaciones económicas y la dinámica de reformas impulsada desde planteamientos ilustrados en muchos países de Europa afectaron al ámbito de las obras públicas y, en concreto, a la transformación de las carreteras que, a lo largo de ese periodo, comenzaron a ser proyectadas por ingenieros. Las redes viarias diseñadas para los medios de tracción animal consolidaron los hoy denominados corredores históricos de transporte y sirvieron, con ligeras modificaciones, hasta la aparición e inicial consolidación del automóvil en las primeras décadas del siglo XX. A partir de entonces, las prestaciones de los vehículos requirieron sucesivas mejoras en las carreteras. Tales actuaciones trajeron consigo una profunda alteración de esas infraestructuras y la progresiva desaparición de los elementos y edificaciones que conformaban sus paisajes. Solo en contadas ocasiones, la construcción de trazados alternativos para evitar el paso por el interior de determinadas poblaciones o los sinuosos trazados de los puertos de montaña ha permitido conservar más intactas las características formales de las antiguas carreteras y algunos de sus elementos arqueológicos.

Esta sucinta revisión histórica de la planificación y de la evolución de las técnicas constructivas en materia de carreteras desde el siglo XVIII hasta finales del siglo XX en España permite entender la configuración actual de las carreteras y cómo estas han contribuido a la construcción de sus paisajes.

En lo que respecta a la conservación del patrimonio viario, cabe decir que la escasa sensibilidad respecto a su valor, junto con su vulnerabilidad, aconsejan la definición de actuaciones encaminadas a su correcta caracterización y puesta en valor.

En lo que respecta a las características concretas de las vías que se deben tener en cuenta a la hora de identificar su patrimonio figuran su trazado geométrico (planta y alzado), su sección transversal (anchura, movimientos de tierras, pavimentos), las estructuras (puentes, obras de drenaje), los elementos auxiliares (señalización, sistemas de contención) y las edificaciones relacionadas (hostales, casetas de peones camineros, talleres, gasolineras, etc.).

Más allá de estos elementos concretos, la valoración del patrimonio de las carreteras debe fijarse en el conjunto de todos los elementos que configuran la infraestructura. De este modo, el valor patrimonial de cualquier elemento nodal se debe interpretar en su contexto y tiene que contribuir a aumentar el activo patrimonial de la totalidad de la infraestructura.

Además de los criterios tradicionales de valoración de cualquier bien inmueble (históricos,

identitarios, estéticos), la correcta consideración de la dimensión patrimonial de las carreteras obliga a prever otros criterios más específicos de obras de ingeniería. La infraestructura constituye un patrimonio claro de la evolución de la ingeniería civil y de las formas de movilidad, ya que habitualmente ha soportado diferentes intervenciones a lo largo de su existencia.

II.

## Paisajes en movimiento

### El paisaje del transporte en la era postpetróleo

Jean-Pierre Thibault

La era del petróleo ha generado una gestión tan caótica de los territorios que no podemos culpar a nuestros conciudadanos de adoptar actitudes ultraconservacionistas frente a nuevas instalaciones, estructuras y equipamientos, aun cuando se propongan por encomiables razones de sostenibilidad. ¿Qué podemos hacer en la era postpetróleo para vencer este conservacionismo? Un análisis de las infraestructuras de transporte puede ayudarnos a conciliar el desarrollo sostenible y la diversidad del paisaje; lo que hay en juego son decenas y decenas de kilómetros de carreteras de hormigón o de asfalto.

Es innegable que en el pasado las estructuras de carreteras y ferrocarriles ejercieron una influencia en el diseño del paisaje; de ahí que los puentes y viaductos —innovadores o no— constituyeran elementos clave para revelar y estudiar el paisaje. Lamentablemente, el principio de una única función aplicada a las infraestructuras de transporte hizo que los ingenieros de caminos no prestaran atención a la especificidad territorial ni tuvieran en cuenta las montañas, los ríos y los bosques, de modo que construyeron puentes y carreteras siempre iguales, que cada vez gozaron de menos popularidad entre la población local.

Las autoridades trataron de resolver este problema buscando la invisibilidad de las infraestructuras de transporte, antes de advertir que lo importante era resaltar las infraestructuras nuevas, en vez de ocultarlas. En la era postpetróleo, este principio

sigue siendo fundamental, dado que la movilidad consistirá en menos desplazamientos. En su mayor parte se realizarán de forma colectiva, para moverse por la ciudad o para trasladarse de una población a otra, ya sea en tren o en tranvía, en bicicleta o a pie. Con todo, es evidente que los ciudadanos no celebrarán de inmediato la construcción de una nueva línea de tren de alta velocidad o de tranvía, ni tan siquiera la instalación de un carril bici justo al lado de su casa.

El enfoque paisajístico seguirá siendo una herramienta eficiente para facilitar la necesaria construcción de infraestructuras adecuadas en la era postpetróleo. Para ello, es fundamental describir los vínculos entre la infraestructura y los territorios circundantes desde la perspectiva de sus habitantes, haciendo hincapié en el valor añadido que el paisaje puede aportar, así como desarrollar infraestructuras concebidas para permitir a los usuarios descubrir el paisaje circundante al tiempo que realizan su atractivo.

En conclusión, las infraestructuras de transporte que en la era postpetróleo indudablemente afectarán a nuestro entorno cotidiano no deberán llevarse a cabo sin un enfoque interdisciplinario, sin un diálogo territorial y sin un estrecho vínculo entre la utilidad y la belleza.

## Paisajes en tránsito

Marina Cervera y Josep Mercadé

La carretera, a diferencia del camino, se desarrolla sobre los territorios lejanos como portadora de urbanidad, ampliando la promesa de un destino que parece, por definición, más interesante que los paisajes que a veces cruza con cuidado y a veces con desprecio.

El valor esencial de la infraestructura viaria es generar o condicionar una conexión más rápida y segura entre destinos. Quien gestiona la vía, la promueve, ostenta su propiedad y somete a todo aquel que quiera utilizarla.

El control de la infraestructura viaria para usos militares, políticos o comerciales ha sido siempre esencial para el poder, pero actualmente la partida parece jugarse en otro campo. La red que todo lo mueve ya no tiene tan solo vectores espaciales, sino que es eminentemente digital. Hemos vivido el crecimiento exponencial de la red de Internet y, después del entusiasmo generado por la promesa de una revolución, asistimos a sus correspondientes fases de polarización, privatización y monopolización.

Las grandes plataformas digitales —Google, Uber o Amazon por ponerle nombres— no solo han transformado por completo el mundo virtual y las maneras en las que nos relacionamos, sino que

han generado una nueva cultura de la prestación de servicios. Desde los nuevos modelos de negocio basados en la extracción de datos y la intermediación de servicios se propaga una nueva manera de actuar en la que el sobrevalorado individuo —el cliente— se gana y fideliza por la constante mejora y prestación de servicios.

Por lo tanto desde el mundo digital se planea una entrada al vector espacial que afectará a ciudades, infraestructuras y a todo aquello que llamamos *built environment*. Es el caso de los diseños de Sidewalk Lab de Google en Toronto o de las nuevas concepciones de Uber Advanced Technologies Group. El argumento, por supuesto, es que solo desde la gestión de las grandes bases de datos se puede gestionar el metabolismo urbano, ya que permiten un modo informado de tomar decisiones espaciales, que anticipen, coordinen y gestionen de manera flexible flujos y conductas.

Así pues, parece que la autopista como conducto solo podría ser correctamente gestionada por quien controle la tecnología de los vehículos autónomos que circulen por ella. Si, como parece, el futuro de la movilidad viaria es pasivo, gracias a los coches y los autobuses autopilotados y conducidos por un cerebro central alimentado con datos en tiempo real, la seguridad y la velocidad son factores que próximamente serán externalizados en nuestra experiencia de la carretera. Así pues, es necesario prever cómo toda esa nueva tecnología comportará alteraciones y regeneraciones sustanciales en las infraestructuras viarias, urbanas y territoriales.

Por ese motivo se requiere un contrapeso a un liderazgo tecnológico de tales dimensiones, una voz que clame por servicios viarios que tengan en cuenta las necesidades sociales y ambientales. Una nueva cultura y ética de la mano de nuevas movi­lidades. Por un lado, porque en la esperanza de un cambio de tecnología reside la posibilidad de volver a trabajar el artefacto carretera y encaminarlo hacia un nuevo rol como prestador de servicios ecosistémicos. Por otro lado, para mejorar el confort, la salud y la experiencia de las personas que las tendrán que habitar.

Recordamos que, como siempre, la arquitectura de la carretera perdurará en un paisaje en movimiento. El resto, las formas de la movilidad, desaparecerán. Si hemos sabido generar experiencias de calidad a su alrededor, estas se transformarán en conocimiento. Pero, sobre todo, importa saber si los sistemas efímeros de movilidad que yuxtapon­dremos a ese entorno construido dejarán, a su vez, una cultura de carretera que afecte positivamente al desarrollo del medio ambiente y de los paisajes para las generaciones que vendrán, como regalo último y deber esencial.

## Disfrutar del paisaje a través de la red viaria. Carreteras e itinerarios paisajísticos en Andalucía

Jesús Rodríguez

El paisaje ha ido penetrando en las políticas públicas de infraestructuras, entre ellas las carreteras. El Centro de Estudios Paisaje y Territorio asesora a las administraciones públicas andaluzas en este ámbito, y desde hace más de una década está trabajando sobre las relaciones que se establecen entre paisaje, sociedad e infraestructuras. Su tarea se ha reunido principalmente en tres trabajos, dos ya publicados –*La carretera en el paisaje y Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*– y otro todavía en desarrollo, que a su vez se subdivide en cinco líneas que relacionan las nociones de paisaje, sociedad e infraestructuras. La primera aborda la interrelación de estos tres elementos desde una perspectiva filosófica o sociológica, haciendo énfasis en la experiencia del paisaje a través del movimiento; la segunda profundiza en la cuestión de las carreteras paisajísticas; la tercera plantea cómo se debería planificar una red supralocal de carreteras poniendo en valor sus paisajes; la cuarta se centra en los itinerarios paisajísticos, y la quinta trabaja sobre la carretera como vía de sensibilización paisajística para estudiantes de secundaria.

Toda la investigación llevada a cabo por el Centro de Estudios Paisaje y Territorio ha implicado a profesionales de procedencias muy diversas para obtener una interdisciplinariedad necesaria en el ámbito del paisaje. El trabajo conjunto ha resultado en tres conceptos de consenso que han impulsado la puesta en valor de las carreteras andaluzas. En primer lugar, las carreteras no se pueden circunscribir a su funcionalidad interna, como mero elemento de conexión entre determinados puntos del territorio, ya que también se deben a los procesos naturales y culturales que se dan en sus alrededores. En este sentido, se han establecido unas recomendaciones muy básicas pero operativas sobre cómo se deben tratar las carreteras en sus diferentes fases de construcción. El segundo elemento de consenso es que la experiencia contemporánea del paisaje está vinculada al movimiento, ya sea a pie o en vehículo de motor. El coche se ha relacionado con el deseo de expansión y de contacto con la naturaleza, y la publicidad ha sabido explotar esa vía. Siguiendo esa misma línea, el Centro de Estudios Paisaje y Territorio ha adoptado un nuevo léxico y unas nuevas herramientas para definir cómo se debería tratar el paisaje visto desde los vehículos de automoción. Por último, el tercer concepto de consenso es la constatación de que a las personas que carecen de una formación específica o una sensibilidad hacia esta materia les es difícil leer el paisaje y entender los procesos que

se dan en él. De ahí se deriva que el paisaje requiera de mediadores.

El catálogo de carreteras paisajísticas recoge aquellas vías que son especialmente significativas para conocer el paisaje andaluz y sus recursos y valores paisajísticos. Se hizo una primera selección de 46 carreteras (1.666 km) que compaginaba la movilidad recreativa y de baja velocidad en carreteras representativas de la diversidad territorial y paisajística de Andalucía con, en cierta medida, el impulso de nuevas propuestas socioeconómicas. Las carreteras, de titularidad de la Junta de Andalucía, aunque se prevén nuevas incorporaciones, están provistas de una ficha que contiene datos básicos y técnicos, una caracterización paisajística general y las condiciones de visibilidad, entre otros datos. El trabajo del catálogo se interrumpió por culpa de la crisis económica, pero sirvió para detectar la necesidad de establecer un protocolo básico para que en el conjunto de la red hubiese unos mínimos en cuanto al tratamiento de los elementos paisajísticos y a la contextualización de la carretera en relación con otros valores paisajísticos de la región.

La red supralocal de carreteras paisajísticas es otra de las líneas de trabajo del Centro. Se partió de tres estudios piloto relativos a sendos espacios muy significativos de gran valor, uno de los cuales fue la Janda, situado entre las bahías de Cádiz y Algeciras. Para cada uno de sus elementos distintivos se elaboró una ficha semántica en la que se detallaba el por qué de su importancia para interpretar el paisaje. Se redactó un relato sintético que debía servir para conocer el carácter paisajístico del espacio recorriéndolo por carretera, imbricando aspectos naturales, culturales e históricos y añadiendo imágenes. Una vez se dispuso de esa información, se interrelacionó con la red de carreteras del ámbito y finalmente se establecieron criterios para que el tratamiento de estas vías ponga en valor el paisaje, fijando puntos de observación y estableciendo intervenciones en función del relato desarrollado.

A diferencia de los casos anteriores, en los itinerarios paisajísticos se tienen en cuenta todas las vías, ya que la finalidad es trazar grandes trayectos que permitan conectar los diferentes paisajes de la región. Para cada tramo se establece una argumentación que lo distingue y se marcan puntos panorámicos. El objetivo último es compilar una guía de carreteras o de itinerarios paisajísticos.

Finalmente, el último ámbito de trabajo es el pedagógico, en el que se intenta demostrar qué esconden los paisajes que forman el entorno de las carreteras. El instrumento principal son unos libros breves destinados a profesores de secundaria que aportan soluciones para sensibilizar a los alumnos sobre los recursos paisajísticos que rodean las vías.

## Las avenidas arboladas, patrimonio cultural europeo

Patrik Olsson

Las avenidas arboladas, que en sueco se denominan *alléer*, están presentes en todos los países europeos, han sido creadas artificialmente y ejercen un efecto visual muy distintivo en el paisaje. Forman parte tanto de la naturaleza como del patrimonio cultural, y representan valores simbólicos y tradicionales en paisajes a menudo racionalizados y modernizados. Compuestas de dos hileras de árboles que discurren a lo largo de un camino, constituyen un testimonio de excepción de la historia de los paisajes en los que se inscriben, lo que permite interpretarlos en su conjunto desde una perspectiva totalmente nueva.

Un aspecto fundamental a la hora de comprender plenamente el significado de una avenida arbolada es el propósito con el que fue construida, que por lo general incluye algunos elementos de carácter práctico y otros de tipo estético. Los primeros guardan relación con el hecho de que una avenida es un largo camino, por lo que puede resultar muy útil en condiciones meteorológicas adversas; por ejemplo, durante una tempestad de arena y, en especial, durante una tormenta de nieve, o bien cuando el camino se halla inundado a causa de un aguacero o la niebla impide verlo. Otro elemento práctico que las fuentes históricas suelen mencionar es que las avenidas arboladas constituyen una excelente guía visual en la oscuridad. Por último, cabría mencionar el hecho de que los árboles de las avenidas —o, mejor dicho, sus ramas— representaban una importante fuente de leña para los hogares, además de permitir la elaboración, entre otros, de vallas y cestas. Este es el motivo por el que los árboles de las avenidas solían desmocharse con regularidad, lo que a su vez incrementaba su atractivo estético, dado que en los siglos *xvi* y *xvii* se consideraba que los paisajes ordenados eran los más hermosos. Ese ideal se basaba en el concepto del dominio del ser humano sobre la naturaleza, y determinó en gran parte los cambios que experimentó el paisaje a lo largo de los siglos *xvii*, *xviii* y *xix*. Los caminos, las lindes y los arroyos debían ser geoméricamente rectos, por lo que las avenidas eran el instrumento perfecto para conseguir el arquetipo de paisaje al que se aspiraba.

Las avenidas arboladas partían de un punto determinado, importante en el conjunto interpretado como un todo. De ahí que para comprender el propósito de una avenida deba considerarse la totalidad del paisaje y viceversa: ninguna avenida puede entenderse de forma independiente, aislada del contexto en el que se halla.

Desde un punto de vista etimológico, el término sueco *allé* ('avenida', en español) procede del vocablo francés *allée*, que en inglés equivale a *walkway* o *pathway*. Con los años, el significado de esta pala-

bra fue ampliándose, hasta llegar a designar un camino flanqueado de árboles.

Para poder interpretar la historia cultural de las avenidas arboladas, es oportuno dividir los paisajes en tres categorías distintas: el que hallamos en las explotaciones rurales, el que se encuentra próximo a una ciudad y el de los pueblos. Es muy probable que en todos ellos existieran avenidas arboladas desde el siglo *xvi*, pero no fueron un elemento paisajístico habitual hasta el siglo *xviii*. En las explotaciones rurales, las avenidas solían partir del punto donde empezaba la propiedad. Lo mismo cabe decir con respecto a las avenidas próximas a una ciudad, ya que en muchos casos empezaban en la linde que separaba la población de las tierras de cultivo. Esas avenidas también podían obedecer al propósito de conectar las residencias estacionales de la burguesía y de los nobles con el centro urbano. En ocasiones estos poseían una mansión estival situada en un pueblo vecino, en cuyo caso la avenida partía desde allí. Por lo que se refiere al paisaje de los pueblos, en un principio las avenidas se trazaron a lo largo de los caminos rurales. En Suecia existía un sistema de asignación de caminos, de modo que cada agricultor debía encargarse del mantenimiento de al menos uno de ellos y asegurarse de que resultara visible durante una tormenta, por lo que una avenida arbolada podía ser muy útil para este propósito. A finales del siglo *xix*, muchas granjas privadas se trasladaron a las afueras de los pueblos y trazaron una avenida que conducía a sus nuevas instalaciones por un camino privado.

Los sauces fueron, probablemente, los árboles más empleados en las primeras avenidas de Suecia. También solían flanquear las de las explotaciones rurales, llegándose a plantar incluso junto a los arroyos y cerca de los fosos. Los olmos y los tilos crecían ya en el siglo *xvii* en algunas avenidas que conducían a fincas rurales. A finales del siglo *xviii* dejaron de plantarse sauces a lo largo de los caminos que llevaban a las explotaciones rurales, ya que no se consideraban tan distinguidos como los olmos, los tilos, los fresnos, los castaños de Indias y los arces. En las avenidas próximas a las ciudades, la plantación de sauces prosiguió hasta la primera mitad del siglo *xix*, cuando fueron sustituidos por olmos. Algo similar ocurrió con el paisaje de los pueblos, si bien en este caso los sauces no desaparecieron por completo.

El siglo *xx*, en especial la segunda mitad, se caracterizó por el desarrollo de las infraestructuras viarias de muchos países. Unas carreteras asfaltadas y más anchas eran consideradas como algo positivo, mientras que las avenidas arboladas se percibían como algo negativo. Por desgracia, no fue posible conciliar ambas cosas, lo que supuso la desaparición de miles de avenidas arboladas, en especial en la Europa occidental. En este sentido, Alemania ilustra a la perfección la diferencia entre la Europa occidental y la oriental.

En los últimos años, la iniciativa denominada Visión Cero —es decir, cero víctimas como conse-



cuencia de accidentes de tráfico— ha afectado a la gestión de las avenidas arboladas. En algunos países, la nueva normativa con respecto a la distancia que debería mediar entre una carretera y los nuevos árboles de una avenida, que por lo general es de varios metros, ha provocado que dejen de plantarse ejemplares. En Suecia sucedió lo mismo hace unos veinte años. En la actualidad, sin embargo, el programa Visión Cero no se considera un obstáculo para la construcción de nuevas avenidas arboladas, y se buscan alternativas que compaginen los valores biológicos y culturales con esta iniciativa.

En Suecia, las avenidas son un auténtico patrimonio cultural europeo, ya que en muchos casos los árboles proceden de la Europa continental. Las semillas, los árboles, las ideas y las influencias se desplazaron por Europa y conformaron el paisaje de las avenidas. Prueba de ello son las avenidas de sauces que salpican el sur del país, dado que según diversas fuentes históricas estas especies provinieron en parte de Alemania y de los Países Bajos. También lo corrobora el hecho de que durante los siglos XVII y XVIII se exportaron unos quince mil tilos a Suecia. Algunos de ellos se plantaron en avenidas y hoy, doscientos cincuenta años después, no solo siguen vivos, sino que también presentan un magnífico aspecto.

## Carreteras y cine: dos direcciones

Nuria Vidal

Una carretera es una vía de transporte de dominio y uso público, proyectada y construida fundamentalmente para la circulación de vehículos automóviles. Esa es la definición de carretera que se puede encontrar en un diccionario. Pero a mí me gusta más definirlas de otra manera: las carreteras, desde las grandes autopistas hasta las más pequeñas vías rurales, son no lugares. Mejor dicho, son los no lugares por excelencia. Circular por una carretera es siempre una esperanza de algo nuevo, diferente. Es la urgencia de la huida, de lo desconocido. Es también la libertad de no estar obligado a nada durante el tiempo que pasamos en ella. Si la hemos definido como un no lugar, creo que también podemos definirla como un no tiempo. El tiempo se dilata, se expande, se alarga o se contrae según la vivencia que tenemos en la carretera.

Quiero hablar de carreteras y cine tanto como de carreteras en el cine. Hay algo muy sutil que une estas dos ideas: carretera/cine. El cine es movimiento, la carretera es un lugar para el movimiento. El tiempo se detiene cuando vemos una película: la historia, el mundo, la realidad quedan fuera de nuestra vida; el tiempo también se detiene cuando nos sumergimos en una carretera y dejamos fuera todo el contexto, todo lo que nos preocupa. Durante

la película, durante el viaje, no existe nada más que eso: la película, el viaje.

Si nos paramos a pensar un poco en las carreteras en el cine nos daremos cuenta de que los paisajes atravesados por el asfalto aparecen en el 99 % de las películas contemporáneas que podemos ver. Y eso me lleva a otra reflexión curiosa de la relación de ambas cosas. El cine nació a finales del siglo XIX casi al mismo tiempo que los automóviles a motor. El cine reflejó el mundo moderno de los coches y las carreteras desde el primer momento. Ambos inventos eran coetáneos, ambos significaron una liberación. El cine liberaba la imaginación; el coche liberaba las ataduras sedentarias y facilitaba el cambio. El movimiento.

Si en las carreteras podemos establecer una especie de gradación que va de las autopistas y las autovías, pasando por las carreteras nacionales, las secundarias, las rurales o las de montaña, en el cine podemos hablar de *road movies*, films que tienen la carretera como protagonista principal cuando no único; o de películas que yo definiría de *road* secuencias, es decir, historias donde la carretera solo aparece una vez pero lo que sucede en ella es fundamental para el argumento. Por último encontramos las *no road movies*, films donde la carretera es un escenario más, un simple decorado por el que circula la acción como circula el coche, el camión o el autobús.

He definido las carreteras como no lugares. Pero eso no quiere decir que estén deshabitados, ni mucho menos. En la jungla de las carreteras cohabitan varias familias de vehículos, de animales mecánicos. Los más grandes, los machos alfa de la carretera, son sin duda los camiones de gran tonelaje, siempre agresivos, siempre mirando desde su altura al resto de vehículos que circulan cerca de ellos. Después de los camiones, nos encontramos con los autobuses; si los camiones son gorilas, los autobuses son elefantes, pesados, tranquilos, de movimientos lentos. Pero los auténticos reyes de la carretera son los automóviles. Los coches van en grupos como los animales salvajes que van juntos pero no son solidarios entre sí, al contrario. Se vigilan, se acosan, se persiguen. Se protegen de los animales más grandes, los camiones, pero desprecian a los más pequeños. Cuando estos grupos se convierten en manada, es decir, en una acumulación de individuos, se produce el colapso, el atasco. En esta jungla de tráfico en el cine, quedan por lo menos dos animales más: son pequeños, molestos, estorban y nadie sabe qué hacer con ellos. Las motos serían las desagradables moscas y las bicicletas, los odiados mosquitos.

Si en la carretera circulan vehículos es porque alguien los conduce. Por eso nos podemos preguntar qué ven los personajes desde la barrera de sus coches y también cómo los ven a ellos. El cine está lleno de planos subjetivos de conductor. Es muy fácil colocar la cámara en el asiento de atrás de un vehículo y filmar lo que se ve desde allí convirtiendo el cristal del parabrisas en una pantalla abierta al mundo. Más

cinematográfico, porque es imposible de reproducir en la realidad, es el contraplano desde fuera. El que coloca la cámara frente al conductor y lo observa en su comportamiento dentro del vehículo. Pero, ¿qué observa el personaje que conduce un coche, un camión, una furgoneta? En primer lugar, la carretera y el paisaje que la rodea y la enmarca. En segundo lugar, lo que ve son los demás vehículos. Pero hay un tercer y muy importante elemento que hay que tener en cuenta: el conductor observa y se detiene, en los no lugares del no lugar que es la carretera: gasolineras, moteles, bares... Sin embargo, el hecho de que las carreteras sean no lugares no quiere decir que no pasen cosas en ellas. Algunas muy trágicas, los accidentes, por ejemplo, o las averías.

Si hablamos de carreteras en el cine, hay algo que no podemos dejar de lado: el factor humano. Las personas, los personajes que se mueven en esa carretera fuera de los vehículos. Porque también son importantes y también tienen un papel en las historias. Son los hombres y mujeres que caminan por la carretera, a veces sin saber dónde van, o los que están parados, personajes que esperan algo, que alguien los recoja, que pase un autobús, que pase algo en el horizonte que miran.

Este es un breve repaso a las múltiples posibilidades de las carreteras en el cine que espero que estimule a los espectadores a fijarse en las carreteras que aparecen una y otra vez en las películas.

### III.

## Red viaria, paisaje y patrimonio en Cataluña

### Carreteras, paisaje y turismo. Bases para la definición de un modelo para Cataluña

Pere Sala i Martí, Jordi Grau, Rafael López-Monné y Ludovica Marinaro

Las carreteras constituyen en la actualidad la principal vía de acceso al territorio y una infraestructura

clave en la percepción y el disfrute de los recursos paisajísticos para un amplio conjunto de la población. Además, generan experiencias turísticas y de ocio muy diversas y, en consecuencia, pueden convertirse en un instrumento al servicio de la cultura y el desarrollo local, e, incluso, en una herramienta para la activación y la preservación patrimonial.

¿De qué forma puede contribuir una carretera a reconocer, activar cultural, social y económicamente y divulgar los valores paisajísticos del país? En un contexto marcado por la crisis climática y los profundos cambios en lo que se refiere a los sistemas de movilidad, el documento “Carreteras, paisaje y turismo. Bases para la definición de un modelo para Cataluña”, elaborado por el Observatorio del Paisaje de Cataluña en el marco de la colaboración que viene manteniendo con la Dirección General de Turismo del Departamento de Empresa y Conocimiento de la Generalitat de Catalunya, plantea la oportunidad de dejar de percibir el paisaje desde el interior de un vehículo únicamente como un mero decorado o fondo escénico y convertirlo en el protagonista de nuevas experiencias de viaje y de relación con el territorio.

La ausencia de un modelo previo de reconocimiento de las carreteras de interés paisajístico brinda la oportunidad de contemplar elementos y enfoques innovadores. Así, entender el paisaje en sentido amplio, en la línea de lo que promulga el Convenio europeo del paisaje y la Ley del paisaje de Cataluña, aporta una mirada de gran interés a la hora de crear productos turísticos más respetuosos con el territorio.

El documento pretende enriquecer la mirada sobre el paisaje a través del viaje, reforzando al mismo tiempo la dimensión patrimonial y cultural del paisaje y el valor de las carreteras. Por esta razón, se han explorado formas de convertir las carreteras en herramientas de sensibilización y difusión de la cultura del paisaje, con el objetivo de definir un modelo de relación entre el paisaje, las carreteras y el turismo para Cataluña.

El trabajo propone también un conjunto de criterios para la identificación de las carreteras o tramos de carreteras que mejor favorezcan la relación con el paisaje, teniendo en cuenta la red viaria existente, así como la riqueza y diversidad paisajística del país. Es de esperar que todo ello facilite el diseño de propuestas de itinerarios de viajes por carretera en Cataluña, contribuya al descubrimiento de paisajes y aspectos de la cultura de diferentes rincones del país aún poco conocidos y favorezca la diversificación de la oferta de actividades de ocio y de disfrute del paisaje.

#### Relaciones entre carreteras, paisaje y turismo

El paisaje es un recurso de primer orden para el turismo en Cataluña. Esta y otras razones explican que la expectativa de un viaje por carretera y la contemplación de paisajes siga manteniendo un elevado atractivo entre gran parte de la población y, por

lo tanto, ofrezca especiales oportunidades para la creación de productos turísticos innovadores y de excelencia.

Numerosas carreteras de Cataluña, además de cumplir con su función original de unir, conectar, servirnos como vía de transporte o trasladarnos, constituyen para muchos ciudadanos el medio más utilizado para acceder y entrar en contacto con los paisajes, y se convierten en los principales visores de los paisajes contemporáneos y en creadoras de imaginarios.

La conservación de los trazados originales de las antiguas carreteras —en especial las secundarias— no es relevante únicamente en términos de disfrute del paisaje. Tal como muestra la experiencia de países pioneros, comenzamos a asistir a su valoración en términos patrimoniales. Además, la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas obliga a plantear nuevos modelos de movilidad y a promover un turismo menos invasivo y más respetuoso con el territorio.

En este contexto, el fomento de la multimodalidad y de los sistemas no motorizados —la bicicleta, principalmente— puede generar nuevas oportunidades para propuestas turísticas a diferentes escalas y velocidades de desplazamiento, incluyendo una tipología de usuarios de mucha mayor amplitud y diferenciación, recuperando a su vez ritmos de viaje más pausados y que prioricen la curiosidad y el tiempo.

### **Iniciativas catalanas e internacionales**

Existe en el panorama catalán e internacional un gran número de experiencias, proyectos e iniciativas donde se relacionan las carreteras, el paisaje y el turismo. El análisis de siete experiencias catalanas ha permitido, por ejemplo, constatar que, en la mayoría de los casos, el paisaje es tratado simplemente como un decorado de fondo y que la atención que se otorga al recorrido entre los nodos de las rutas propuestas es todavía muy débil o inexistente. Al mismo tiempo, entre colectivos de la sociedad civil crece la valoración de las antiguas carreteras como patrimonio y como conectores privilegiados entre los paisajes y la población.

Por otro lado, las 21 experiencias internacionales analizadas han puesto de relieve iniciativas muy inspiradoras, y han permitido también constatar las diferencias de escala y diversidad respecto a los paisajes catalanes. De todo ello se desprende el riesgo que supone la tentación de simplemente imitar las experiencias más exitosas.

### **Un modelo para Cataluña**

En un país con una diversidad paisajística tan elevada, buena parte de la red viaria se encuentra en paisajes interesantes. Sin embargo, ¿cualquiera de estas carreteras puede ser considerada de interés paisajístico? La selección de carreteras de interés paisajístico no responde solo a la calidad del paisaje del que

forman parte, sino también al tipo y la calidad de la experiencia que se pretende promover en relación con el disfrute del paisaje, así como a la creación de valor patrimonial y paisajístico.

Se consideran carreteras de interés paisajístico aquellas que permiten captar la diversidad, la singularidad y la complejidad de los paisajes, admiten el uso de varios usuarios y medios de transporte y lo armonizan, y desempeñan un papel relevante para el disfrute y la creación de valor patrimonial y paisajístico.

Un proyecto nacional de carreteras de interés paisajístico tiene que ser coherente con la realidad paisajística del país y, por este motivo, la gran diversidad de paisajes catalanes obliga a huir de estrategias del tipo “Las carreteras de los diez mejores paisajes” o “La gran vuelta por los mejores paisajes de Cataluña”. ¿Cuáles son estos “mejores paisajes”?

El reconocimiento de una carretera de interés paisajístico forma parte de un proyecto más amplio, un proyecto territorial, cultural y turístico, que hace referencia a una visión renovada del paisaje como bien común. Los elementos considerados de mayor relevancia a la hora de identificar potenciales carreteras de interés paisajístico son: la escala y la realidad paisajística de Cataluña; la diversidad de paisajes y la riqueza de valores; la baja velocidad; la escasa intensidad de tráfico; la existencia de vías alternativas para el tráfico habitual; la dimensión histórica y patrimonial de la vía; el interés social por el paisaje, y las experiencias previas en materia de paisaje y carreteras.

¿Tiene sentido intentar catalogar todas las carreteras susceptibles de ser consideradas de interés paisajístico? Parece más prudente iniciar un proceso progresivo que incluya solamente aquellas vías, tramos o conjuntos de tramos donde se puedan llevar a cabo unas mínimas intervenciones y una gestión específica. Además, la elección de vías sobre las que actuar debería contar con la complicidad de la Generalitat y otras administraciones, que tendrían que estar involucradas (diputaciones, consejos comarcales y ayuntamientos), así como de actores privados que estén interesados. El reconocimiento de una carretera o de un tramo de carretera como de interés paisajístico tendría que implicar responsabilidades —y corresponsabilidades— en cuanto al mantenimiento de la vía y su equipamiento, así como en cuanto a su divulgación.

Por otro lado, la intervención asociada a la catalogación de una vía debería abordar varios pasos: el reconocimiento de las características de la carretera; el reconocimiento de las características paisajísticas del recorrido; la intervención global en la carretera y en su entorno, y el establecimiento de unas directrices de preservación de los elementos sustanciales de la vía y de su entorno.

Un proyecto de carreteras de interés paisajístico supone indefectiblemente la concreción de las responsabilidades de gestión en un ente nacional.

Al mismo tiempo, el ente gestor debe ser capaz de lograr la participación activa de agentes públicos implicados en el uso y la gestión de las carreteras, el paisaje y el turismo, procedentes de otras áreas de la misma administración u otras administraciones. Además, será muy importante establecer relaciones con entidades públicas y privadas de la región donde se desarrolle, y con la población local, que son los primeros que deben validar la carretera y el paisaje como elementos propios, es decir, los primeros que deben integrarlos como elementos vinculados a su identidad. La gestión de una carretera paisajística tendría que abordar otros dos elementos de especial relevancia: la multimodalidad y la gestión cultural del proyecto.

¿Cuáles son las historias, representativas e interesantes, que podemos asociar a nuestras carreteras y paisajes? ¿Y qué nuevas narrativas podríamos ayudar a hacer aparecer? Estas historias, convenientemente elaboradas, pueden dar lugar a atractivas narrativas que doten de sentido y contenido a futuras propuestas de rutas. En este sentido, deberían prevalecer las emociones por delante de las descripciones, que sean perdurables, simbólicas, ricas y diversas, y que hagan más sabio a quien las experimenta.

Así, el viaje puede convertirse en una experiencia de creación colectiva de nuevos paisajes, nacidos de la propia comunidad local, y dar a los visitantes la oportunidad de desempeñar un papel activo en la creación de valor. La narración, por lo tanto, también puede implicar a la comunidad local e incentivar el intercambio de conocimiento, la comprensión, la proximidad y un sinfín de valores aún por redescubrir.

## Paisajes de autopista, la secuencia como lectura paisajística

Eugènia Vidal

Las autopistas ofrecen una experiencia paisajística con unas marcadas particularidades. En este caso, nos centraremos en el diseño de sus elementos asociados —tales como peajes, áreas de servicio, tratamientos de los márgenes, etc.— y en cómo este puede contribuir a reforzar la conciencia del viaje y la lectura del entorno inmediato.

Las infraestructuras del transporte, y muy especialmente las carreteras y autopistas, ofrecen una experiencia que convierte la visión de los espacios atravesados en una vivencia cultural con un gran impacto en el imaginario colectivo. Se trata de una visión específica, de un paisaje propio con un gran potencial didáctico, cultural, social y económico. Más allá de las características del trazado y el entorno, esa mirada particular es consecuencia de las

condiciones perceptivas que la conducción por autopista impone en el observador y del diseño de los espacios asociados a la infraestructura.

En general, sin embargo, las vías rápidas se conciben fundamentalmente a partir de su funcionalidad primera: la mejora de la movilidad. Así, a pesar de su preeminente impacto social y estético, estas infraestructuras cuentan con un reconocimiento cultural escaso, e incluso en muchos casos se consideran o bien elementos autónomos o bien cicatrices que se debe ocultar.

En cuanto al diseño de los elementos asociados a la vía, la noción prevalente de la autopista como elemento puramente funcional y desligado del territorio hace que proliferen soluciones poco atentas a la experiencia estética o cultural que ofrece. Los motivos no son solo funcionales sino también económicos y culturales. No obstante, a pesar de la uniformidad impuesta, no hay dos autopistas iguales. El principal elemento diferenciador es la relación con el entorno.

A causa de las particulares condiciones perceptivas, y de acuerdo con las tesis de *The View from the Road* (Appleyard, Lynch, *et al.*, 1966), la lectura del paisaje desde la autopista se caracteriza por tres fases o lecturas. De menor a mayor complejidad estas se pueden agrupar en sensación espacial, percepción del movimiento e interpretación del significado aparente. Los tres aspectos, dado que dependen de la interacción visual con el entorno, refuerzan la conciencia del viaje y el reconocimiento del entorno inmediato por parte de los usuarios de la autopista.

Estas fases o lecturas no son homogéneas a lo largo de la autopista, sino que varían en función de las características de las distintas secuencias que conforman el trayecto. El término *secuencia* remite directamente al mundo cinematográfico. Su uso en el contexto de la autopista pone de manifiesto ciertas similitudes entre el visionado de una película y la percepción del entorno que ofrece la autopista. En el sentido cinematográfico, el término *secuencia* designa una sucesión de escenas que comparten un mismo marco espaciotemporal. En el caso de la autopista, o de las carreteras en general, se emplea para definir un tramo visualmente reconocible a lo largo del trayecto. Su identificación se produce sobre todo por el contraste con las secciones precedentes y posteriores, y depende tanto de la particularidad del entorno como de las características de la infraestructura y sus espacios asociados.

A partir de los elementos que intervienen en las tres fases o lecturas básicas, se pueden identificar cuatro secuencias básicas: abiertas, cerradas, de hito y estáticas. Las dos primeras se diferencian por la visión lateral y el alcance del campo visual. El documento que mejor las define es la sección transversal. Por otro lado, las secuencias de hito y estáticas se explican por la presencia de elementos focales de interés o por el paro temporal del vehículo en un punto concreto del recorrido. En ese caso, la sección

longitudinal es el documento más adecuado para su estudio.

El texto analiza cada secuencia en relación con la sensación espacial, la percepción del movimiento y la interpretación del significado aparente del paisaje. El estudio se basa en la bibliografía existente y en el conjunto de intervenciones analizadas en el Atlas de seqüències ('atlas de secuencias') (Vidal Casanovas, 2016), una compilación de más de sesenta proyectos construidos, visitables, que reconocen la dimensión estética y cultural de la autopista. El análisis de las secuencias evidencia el impacto del diseño de los elementos y espacios asociados a la vía, y cómo este puede reforzar o matizar las tres fases o lecturas del proceso perceptivo que tiene lugar en la autopista.

Pero las secuencias no se experimentan individualmente sino de modo simultáneo y consecutivo. Cualquier trayecto se caracteriza por la alternancia continua de secuencias abiertas y cerradas y por el ritmo sincopado de las secuencias de hito y estáticas. Por lo tanto, las principales características de la experiencia paisajística desde las vías rápidas son su carácter acumulativo y la superposición de distintas escalas e interpretaciones.

En cuanto a la sensación espacial, es posible identificar dos experiencias bastante diferentes: una más global, o panorámica, asociada a las secuencias abiertas, y en menor medida a las estáticas, y otra focalizada, típica de las secuencias cerradas y de hito. A esta profusión de lecturas se debe añadir el diseño específico de los elementos del tramo, que puede fortalecer o matizar la sensación espacial básica asociada a cada secuencia. Así, en cuanto a la sensación espacial, existen secuencias cerradas que aportan información relevante de los espacios exteriores a la infraestructura y plantean un ensanchamiento figurado o simbólico del campo visual.

Por el contrario, la percepción del movimiento es más intensa en las secuencias cerradas que en las abiertas por la presencia de objetos situados en el primer plano, y en las secuencias de hito, más que en las estáticas. Además, se debe considerar el impacto de determinados diseños, que pueden reforzar o matizar las sensaciones básicas asociadas a cada secuencia individual. Por ejemplo, una secuencia cerrada con un acabado uniforme, sin contrastes, puede producir una sensación átona, similar a la de un telón de fondo fijo, a pesar de la proximidad entre el observador y las superficies de cierre.

Finalmente, las referencias en relación con los usos y las características de los ámbitos visibles o cercanos a la vía suelen remitirse a diferentes espacios. Así, en el caso de las secuencias abiertas, el diseño de los elementos asociados acostumbra a subrayar valores del segundo y tercer plano visual. Las secuencias cerradas y de hito, en cambio, incorporan tanto referentes del espacio exterior como de la misma infraestructura e incluso, en unos pocos proyectos, una combinación de ambos. Por último, las estáticas se caracterizan por una suma de referencias

multiescalares. Pero además de una alusión a determinados espacios visibles desde la vía, muchos proyectos introducen una interpretación más simbólica o figurativa del contexto del proyecto. Se trata sobre todo de motivos o referencias que pertenecen a la escala del trayecto. Este fenómeno se da en especial en las áreas de servicio, en los intercambiadores y en ámbitos próximos a grandes centros urbanos.

En conclusión, el diseño intencionado de los espacios y objetos asociados a la infraestructura puede reforzar una lectura más atenta del territorio que se cruza y de la misma infraestructura, con lo que se facilita la orientación de los conductores y se pone en valor la diversidad de paisajes, tanto cotidianos como extraordinarios, visibles desde la vía. En coherencia con las particulares condiciones perceptivas en las que se produce la observación del paisaje, este diseño debe tener en cuenta el carácter acumulativo del trayecto y responder a la superposición de escalas y percepciones propia de las autopistas.

## El paisaje de las carreteras y el transporte. Un intangible del patrimonio de la sociedad industrial

Jaume Perarnau i Llorens

El concepto de paisaje industrial surgió en el último cuarto de siglo xx como confluencia del paisaje natural original con los nuevos entornos creados artificialmente a lo largo de los años por actividades manufactureras e industriales. El paisaje industrial, a diferencia del natural, se situó de forma preferente en la trama urbana. Contrariamente, hoy en día el paisaje industrial dentro de las ciudades está desapareciendo a toda velocidad, absorbido por un nuevo paisaje urbano de rápido crecimiento y, si cabe, aún más artificial. Por ello, es especialmente importante mantener en la trama urbana aquellos elementos de los conjuntos patrimoniales existentes que dispongan de más relevancia y autenticidad.

Hoy en día, cada vez es más importante que al hablar de patrimonio industrial se vaya conceptualizando la idea de que también nos referimos al paisaje industrial. Un patrimonio, o paisaje, debe priorizarse como conjunto, como patrimonio global y no solo como un elemento aislado. El patrimonio y el paisaje industriales son y deben ser expresiones vivas y directas del patrimonio global y de conjunto. Ese patrimonio incluye objetos (patrimonio mueble), edificios (patrimonio inmueble), y el conocimiento adquirido y la historia oral y social (patrimonio inmaterial).

Desde mediados del siglo xix la sociedad desarrolló una especial sensibilidad por el paisaje natu-

ral, en gran parte por el modo en que la fotografía acercó el paisaje de montaña al gran público, eliminando su parte dura e inhóspita. Desde entonces, habitualmente por paisaje muchos entienden “paisaje natural”, y raramente cultural, patrimonial o mucho menos industrial. Pero el paisaje transformado por la intervención humana tiene, además de su propia belleza, una historia que explicar.

A finales del siglo XIX y hasta bien entrado el siglo XX, la fotografía, la pintura y el diseño utilizaron la imagen del paisaje de la industrialización como una carta de modernidad. No obstante, en los primeros años del siglo XX los conceptos de belleza y fealdad empezaron a cambiar. El paisaje industrial, a pesar del bienestar inicial que propiciaba, debía integrarse en el medio natural original, intentando respetarlo. Coincidiendo con esa nueva idea, se reclamaron medidas higienistas y de salubridad en las ciudades dada la situación extrema a la que se había llegado a raíz del desarrollo industrial dentro de los núcleos urbanos, y se crearon paisajes patrimoniales manipulados y falsos dentro del paisaje urbano, con árboles, ciudades-jardín, etc. Así pues, el paisaje industrial auténtico lo hallamos generalmente fuera del paisaje urbano central, en el espacio periférico o no urbano: conjuntos mineros, colonias industriales, grandes núcleos de comunicación ferroviaria, etc.

La revolución industrial significó, a partir del siglo XVIII, el inicio de grandes cambios en los paisajes preexistentes. Surgieron imponentes áreas fabriles, vías de comunicación, núcleos de población, etc. Los paisajes industriales, en uso o rehabilitados, constituyen actualmente un legado colectivo de gran valor histórico, estético, simbólico, social e identitario, además de representar una magnífica oportunidad para aprender de la historia por medio del paisaje. Igualmente, cabe destacar que, por primera vez, ese paisaje y sus elementos patrimoniales son coetáneos a la misma sociedad contemporánea que los ha producido. El patrimonio pensado, creado y utilizado por la sociedad industrial se convirtió de lleno, a finales del siglo XX, en un referente identitario de la sociedad contemporánea; a tal patrimonio se debe sumar también el paisaje que lo cobija, ya que se condicionan y determinan mutuamente.

El Museo Nacional de la Ciencia y la Técnica de Cataluña (mNACTEC) decidió ir más allá de los objetos y los elementos inmuebles en su tarea de difusión del patrimonio y puso en marcha el proyecto Museo al Carrer (“Museo en la Calle”), que entre otros ámbitos se fija en el paisaje de las carreteras, las comunicaciones y el transporte como elementos de especial relevancia y necesidad de protección, y, a la vez, como destacados elementos de identificación, evolución y vinculación social colectiva. Los objetivos del proyecto son, entre otros, inventariar y documentar los elementos del patrimonio cultural de la sociedad industrial que no se hallan en ningún museo o colección, sino al alcance de la mirada y el

conocimiento de cualquier persona y en el día a día de las calles y los paisajes de Cataluña; convertirse en un proyecto participativo y colaborativo que se construya de manera progresiva gracias a la participación de toda la sociedad y de todo el territorio; contribuir a la investigación para poner en valor los elementos patrimoniales industriales de Cataluña, e incorporar al discurso del patrimonio cultural global el conocimiento de la sociedad industrial y de sus avances. Las carreteras, las calles y los paisajes son una gran sala de exposiciones de nuestro patrimonio social más inmediato, vinculado a esa sociedad industrial en proceso de transformación y práctica desaparición. Saber mirar con calma cada uno de esos elementos, de esas referencias sociales de una forma de vida y de una época determinada, con voluntad de saber y de descubrir, es una forma de conocimiento y riqueza cultural. El proyecto debe permitir llevar a cabo nuevas lecturas e interpretaciones del patrimonio y del paisaje comunes, con rigor y sin nostalgias.

La nueva concepción del patrimonio cultural como patrimonio global hace que, precisamente, el patrimonio de la sociedad industrial vaya por delante en esa nueva línea de poner en valor el patrimonio cultural común de una época y de una sociedad, incluyendo, a la vez y de forma unitaria, el patrimonio mueble, el inmueble, el intangible y el paisaje. Por su carácter participativo, Museu al Carrer también promueve el hecho de recorrer el territorio en búsqueda del patrimonio cultural creado y utilizado por la sociedad industrial.

En cuanto al paisaje de los transportes, desde el siglo XIX es innegable la relación entre el trazado y las tecnologías de las carreteras y los ferrocarriles con la evolución industrial y social de la época. Esos nuevos sistemas de transporte y comunicaciones configuraron un paisaje singular. Con la modernización, ese paisaje todavía está presente, pero en vías de desaparición. En el proyecto Museu al Carrer los ítems recogidos en el ámbito del patrimonio histórico de las carreteras catalanas se clasifican en tres grandes categorías. En primer lugar, las carreteras históricas, que incluyen los antiguos trazados, las infraestructuras (túneles, puentes, etc.) y las travesías urbanas; en segundo lugar, los elementos patrimoniales de las carreteras, como las casetas de peones camineros, las aduanas, las vallas, los mojones, las gasolineras o los hostales, y, finalmente, los elementos de información y señalización. Además, el proyecto incluye un ámbito específico dedicado al paisaje de la publicidad y de la información, con apartados que claramente forman parte del paisaje del transporte y las carreteras.

En un año de funcionamiento del proyecto se han recogido casi 700 elementos de interés patrimonial en calles, plazas y carreteras de Cataluña, aportados por 135 personas. La distribución geográfica de los elementos se reparte por todo el conjunto del territorio, si bien destacan las comarcas de la franja

central. Por temáticas, precisamente la del paisaje del transporte y las comunicaciones es, de lejos, la que ha generado más participación e interés social.

## La redacción del Plan estratégico municipal de movilidad sostenible de Torroella de Montgrí

Francesc Baquer y Laura Plana, Cívica

Torroella de Montgrí es un municipio de 65,91 km<sup>2</sup> de extensión situado al noreste de la comarca del Baix Empordà (Girona). Con una población residente de 11.388 personas, limita con los municipios de L'Escal, Bellcaire d'Empordà, Ullà, Gualta, Fontanilles y Pals. A pesar de las dinámicas de las últimas décadas, el municipio conserva, todavía hoy, un porcentaje muy elevado de espacios naturales: aproximadamente el 57 % del suelo municipal es forestal y un 30 % es de uso agrícola.

Uno de los rasgos más significativos de este territorio es, sin duda, el sistema de pueblos y ciudades que se ha consolidado como estructura de poblamiento. En el caso del Empordà, esa organización territorial toma todavía más fuerza, y la red de núcleos poblados está considerada como uno de los principales valores del paisaje del llano. A raíz de las dinámicas urbanísticas de las últimas décadas, asociadas principalmente al turismo, se podría decir que el policentrismo histórico se ha multiplicado, y hoy los *centros* poblados del municipio ya no son solo los núcleos antiguos de Torroella de Montgrí y L'Estartit sino que es posible identificar hasta 11 piezas urbanas distintas. En verano, a causa de la numerosa presencia de cámpings (algunos con más capacidad que el mismo núcleo de Torroella de Montgrí), el número de piezas urbanizadas del municipio aumenta de manera radical hasta llegar a la veintena.

Las estrategias que hoy en día guían la planificación de la movilidad en Torroella de Montgrí forman parte de la Revisión del Plan general de ordenación urbanística del municipio, a escala urbana, y del Plan territorial parcial de las comarcas de Girona, a escala territorial. Por otro lado, el Plan estratégico municipal de movilidad sostenible (PEMMS), encargado por el Ayuntamiento de Torroella de Montgrí en el año 2016 y actualmente pendiente de aprobación, es un documento de planificación estratégica que propone un proyecto urbanístico y político de futuro para el municipio. El objetivo del documento es establecer las bases y guiar el desarrollo de acciones que hagan de Torroella de Montgrí un municipio más sostenible.

El documento se organiza a partir de cuatro estrategias. Cada una contiene diferentes espacios que,

a su vez, incluyen los proyectos estratégicos. La estrategia 1 hace referencia al ámbito territorial de influencia del municipio y propone entenderlo como una ciudad extensa en el territorio. La estrategia 2 propone reciclar el tejido urbano de los núcleos de Torroella de Montgrí y L'Estartit para adecuarlo a la escala humana. La estrategia 3 parte de los diferentes espacios vacíos presentes en el municipio y propone articular un sistema de parques que permita acoger la gran fluctuación que sufre el municipio sin comprometer permanentemente el territorio. Finalmente, la estrategia 4 se centra en la organización de la movilidad en el llano agrícola.

El PEMMS de Torroella de Montgrí tiene la voluntad de ser un plan dinámico que, desde una lectura precisa de la realidad, proponga un proyecto urbanístico y político de futuro. El conjunto de acciones planteadas parten de la voluntad de proveer el municipio de una nueva estructura espacial que apoye la forma policéntrica del territorio. La hipótesis que sostiene el PEMMS es que es posible reducir los costes externos del modelo territorial actual a través de un proyecto colectivo de los espacios de la movilidad. Frente a la construcción de nuevas infraestructuras, se propone la reinterpretación de los espacios existentes a favor de la movilidad dulce (no motorizada) y el transporte colectivo. Se ha puesto la atención sobre los espacios y su reinterpretación para adaptarlos a la escala humana. La forma del territorio se halla en el centro de los proyectos propuestos, que parten de la idea de un territorio abierto y policéntrico en el que el espacio vacío se convierte en una figura proyectual fundamental, asumiendo un rol primario respecto al espacio construido.

La posición, aparentemente contradictoria, que ha guiado la elaboración del PEMMS de Torroella de Montgrí es que para construir un territorio más sostenible no necesariamente se tenga que partir de una limitación de los desplazamientos ni se deba imaginar forzosamente la reestructuración de las actividades sobre el territorio sino que, más bien al contrario, sea el proyecto de reestructuración de los espacios para la movilidad el elemento capaz de dotar de un nuevo ciclo de vida a todo lo ya existente.

## Catálogo de carreteras de interés paisajístico en el Alt Empordà

Anna Albó, Marta Ball-Ilosera y Neus Giró

De las vías romanas a las autopistas, los caminos y las carreteras comunican y estructuran el territorio. Al mismo tiempo, influyen en la relación que mantenemos con el entorno y el paisaje. La comarca del Empordà (provincia de Girona) ha sido siempre una tierra de paso, y ello ha dejado marca en su paisaje de carreteras y caminos.

A finales del siglo XIX quedaron establecidas las bases de la actual distribución de competencias sobre los distintos tipos de vías entre Estado, Generalitat, diputaciones y municipios. Durante la segunda mitad del siglo XIX se construyeron nuevas carreteras, pero sobre todo se impulsó la red ferroviaria. Fue a partir de las primeras décadas del siglo XX, con la progresiva expansión del automóvil, cuando la construcción de carreteras adquirió una importancia creciente. Ese fenómeno lo cambió todo: la velocidad de circulación, el ancho de las vías, la progresiva rectificación de trazados, la necesidad de vías de más de un carril por sentido, grandes movimientos de tierras y la contaminación atmosférica. También cambió la manera de relacionarse con el entorno: ciudades y paisajes ya no se percibían desde dentro, con todos los detalles, sino desde fuera y a grandes rasgos.

Esa tendencia, acelerada en las últimas décadas, hace unos años que se ha empezado a poner en tela de juicio. Si 40 años atrás todavía se recuerdan las protestas vecinales que pedían la construcción de una carretera que mejorase las comunicaciones, de un tiempo a esta parte son más habituales las protestas para que no se construya, o no se amplíe, o bien que se restrinja el tráfico de alguna otra, como si la gente intuyese que se ha sobrepasado algún límite y se ha perdido la medida de las cosas.

Actualmente, y cada vez más, se extiende la conciencia de la importancia de mantener unas carreteras que también cuiden el paisaje; que el placer de conducir por los trazados menos transitados pueda convertirse también en un disfrute del paisaje; que la carretera no se transforme en la protagonista del paisaje sino al revés: que el paisaje sea el actor principal de la escena es una meta importante que es necesario reivindicar en el siglo XXI.

Con ese objetivo en mente, se ha desarrollado el catálogo de carreteras de interés paisajístico del Alt Empordà como una herramienta para ayudar a planificar el territorio de manera sostenible, velando por la conservación del patrimonio natural y cultural de la comarca. La iniciativa surgió a raíz de la necesidad de preservar ciertas vías de proyectos de acondicionamiento desmedidos con un fuerte impacto territorial, impulsados, principalmente, por la Diputación de Girona. El inventario de carreteras de interés paisajístico es una propuesta que surge de la reflexión sobre los distintos tipos de carreteras y los acondicionamientos requeridos en base al territorio que atraviesan.

El ámbito del trabajo es la comarca del Alt Empordà y se basa, principalmente, en la red viaria local y capilar. La metodología para desarrollar el catálogo siguió las siguientes fases: se buscó bibliografía de referencia; se clasificaron las carreteras según si pertenecían a la red viaria primaria, secundaria y local, analizando sus características (anchura, intensidad media diaria de vehículos, accidentes, incidencias, etc.); se realizó un mapa según un sistema de infor-

mación geográfica (programa QGIS de código libre y abierto) para catalogar las carreteras y poder definir el ámbito de actuación, y se definió una catalogación de las carreteras en base a su interés paisajístico y natural y a su óptimo grado de acondicionamiento tomando como referencia el Plan local de carreteras de Girona (plan zonal 2012), que dispone de una amplia información básica sobre las características físicas de la carretera.

Tras completar las fases descritas, la primera conclusión a la que se llegó fue la imposibilidad de identificar una carretera de la comarca sin interés paisajístico. Tal contundencia fue ratificada posteriormente durante el trabajo de campo para comparar con la realidad visual algunos de los resultados teóricos sobre el mapa. En base a la conformación geológica y geográfica de la comarca, los paisajes —de cerca o de lejos— tienen siempre un gran interés independientemente del punto de la comarca donde uno se encuentre. Por lo tanto, es difícil, si no imposible, catalogar una carretera sin interés paisajístico.

De ahí se tomó la decisión de realizar un inventario de carreteras de interés paisajístico según su sensibilidad territorial, cultural y natural. El mapa del catálogo sigue la siguiente clasificación: carreteras de interés paisajístico de elevada sensibilidad territorial, carreteras de interés paisajístico de sensibilidad media y carreteras de interés paisajístico. Las primeras incluyen aquellos trazados que transcurren por zonas protegidas, según distintos niveles de protección (parques naturales, parajes naturales de interés nacional, espacios incluidos en el Plan de espacios de interés natural). En tales casos la intervención debería ser mínima y muy meticulosa —casi de microcirugía y solo si fuera absolutamente necesario. En cuanto a la segunda categoría se distinguen básicamente dos tipologías de carreteras en la comarca: las que se encuentran al oeste de la autopista AP7 y de la nacional A2 y las que se encuentran en el llano agrícola de la comarca. En el primer caso tienen una sensibilidad especial por la elevada densidad de hábitats de interés prioritario según normativa europea, y en el caso del llano se trata de carreteras que conectan núcleos pequeños con una especial significación paisajística. La tercera categoría incluye carreteras que transcurren principalmente por el llano del Alt Empordà cuyas condiciones geométricas y físicas son lo suficientemente válidas como para no requerir acondicionamiento.

Este catálogo de carreteras de interés paisajístico del Alt Empordà es un primer paso para evaluar el sistema de carreteras de la comarca, su funcionalidad, sus características y el valor paisajístico del terreno por donde transcurren. El gran reto es poder estudiar, observar y reflexionar cada una de las carreteras para poder actuar, si es necesario, de un modo honesto y sencillo por el bien del territorio que atraviesan, de manera que permitan disfrutar del paisaje.



## La representación fotográfica en el territorio de la carretera

Lluís Vives

El paisaje no equivale al territorio, sino que es un tipo de representación visual que tiene como tema el territorio. Para que haya paisaje tiene que haber representación; representación en los dos sentidos literales: la física, considerada como la construcción de la imagen luminica, y a la vez la representación mental o construcción de la idea de realidad sobre las cosas reales. El paisaje no existe como ente al margen de la observación; el paisaje no es la cosa real. Se podría decir que el paisaje no está ahí afuera.

El paisaje es posible por el territorio. Cuando este se modifica, se suceden cambios en el territorio; evidentemente, cambia el paisaje posible. Y también cambia cuando cambiamos la observación (punto de vista físico y conceptual) de ese territorio. Los dos hechos modifican la representación, y las ideas implícitas en ella.

También llamamos paisajes a los objetos que cumplen esa función constructiva de la realidad: pinturas, fotografías, etc. Son documentos históricos del territorio y del pensamiento que se proyectó en él.

A continuación estableceremos una breve y esbozada clasificación de tipologías de paisajes. El primero, que constituye por sí solo una tipología que todavía perdura, sería el que se sucede como resultado de la contemplación. Debemos imaginar a un hombre, hace unos cuantos miles de años, ensimismado ante la naturaleza, absorto en sus reflexiones, o escrutando el horizonte para descubrir proteínas necesarias o alertar de un peligro (siempre la supervivencia). Midiendo las distancias y los itinerarios de escapatoria, los movimientos entre los árboles, las señales de cualquier movimiento y la orografía del terreno. Una mirada analítica de determinados aspectos del territorio que se acaban configurando como un paisaje en la memoria. Una vez se ha producido tal escrutinio, el territorio queda registrado en la memoria para siempre en lo que entendemos como paisaje, un paisaje que ya es exclusivamente interior, una representación mental. El paisaje primario que incorpora ya todos los elementos necesarios para considerarlo como tal.

Un posible segundo paisaje sería el de la representación narrativa. El escritor utiliza la palabra para describir, definir distancias, situar objetos y elementos del territorio. También para apuntar los efectos de la luz, los olores y los ruidos que se transmiten por el espacio, y secuenciar los acontecimientos. El paisaje narrativo puede ser muy potente, porque abarca dimensiones más allá de las visuales. De algún modo, a través de los conceptos, se dirige directamente a la mente y la memoria, saltándose la percepción visual directa y constituyéndose como una representación imaginada.

El siguiente paisaje podría ser el paisaje pintado. En una pintura el autor reflexiona durante un tiempo mientras lo dibuja. En ese proceso el autor reconoce el territorio, lo proporciona, relaciona sus elementos materiales, evalúa su cromatismo y el desplazamiento de la percepción de las texturas en la distancia, compone y reflexiona la representación física. Le dedica un tiempo que es primordial para poseerlo, para apropiarse de los atributos escogidos, identificados. Se produce una cierta complacencia en la construcción; se asimila a la idea de arte. En ese proceso, el pensamiento es anterior (o simultáneo) a la realización del paisaje y lo determina.

Otra fase de la historia de la representación del territorio en paisajes se produce con la aparición de la fotografía. La representación fotográfica es un proceso de creación de imágenes que simula de forma evidente, pero con sutiles aportaciones, la visión humana. De hecho, la fotografía es una extensión tecnológica que amplifica las capacidades humanas de producir representaciones. Nos permite registrar imágenes que tienen una cierta analogía a las que producimos en nuestro sistema óptico –que es muy semejante al sistema óptico de una cámara oscura fotográfica–, que almacenamos en el exterior de nuestro cerebro. Y como consecuencia nos permite recuperar las imágenes y repensarlas con esa estricta objetivación: la foto es materialmente igual cada vez que la volvemos a mirar y es instantánea. Esas dos características nos hacen confiar en las imágenes fotográficas de tal manera que les hemos otorgado ciegamente el atributo documental.

Centrándonos ahora en las carreteras, estas vías son artefactos humanos que interfieren en la vista del territorio y en la misma manifestación geológica y biológica de la naturaleza. La carretera se puede ver desde la misma carretera. En ese caso, lo que caracteriza ese punto de vista es la simultaneidad con el hecho de circular por ella. El coche es un mirador móvil, casi una extensión de la casa. La circulación por la carretera nos enseña el territorio en movimiento, en una integración sumatoria de imágenes luminicas de árboles, montañas, edificios, postes y lugares mayoritariamente parecidos y ocasionalmente diversos, que se desplazan progresivamente rozando el fondo de nuestra retina. Una tipología de punto de vista que configura una metodología de contemplación y una concreción contextual. Todo es pasajero.

La memoria de la carretera está asociada a experiencias vitales. Lo que vemos desde el punto de vista de la carretera, cuando viajamos, es el territorio a partir del cual formamos paisajes, pero también vemos la misma carretera como un elemento constitutivo del paisaje y sugerente de muchas ideas para su construcción emotiva y su enraizamiento en la memoria. Al paisaje de la carretera siempre le acompaña un relato, una historia biográfica. La implicación subjetiva en el viaje asociada a la conformación de los paisajes los configura como paisajes enriquecidos por la memoria.

La carretera, imaginada como un mapa, está omnipresente en el territorio. Ya no se puede explicar el territorio sin su presencia. Es una línea sin fin. Casi siempre se da continuidad. Se despliega infinitamente. Es una red encajada en la corteza de la tierra y adaptada a la forma del terreno. Es un elemento de segunda naturaleza, abrumador, transformador.

Las carreteras trazan líneas en el territorio y en los mapas. Trazan nuestros itinerarios de viaje y los de las mercancías que circulan por ellas. Unen puntos del territorio y a la vez separan espacios antes relacionados. Las carreteras que llevan lejos o cerca son diferentes.

El trazado puede ser una caricia, si sigue una adaptación orográfica de caminos históricos, o, por el contrario, un corte que sangra y deja marca en la piel del territorio, en su cohesión y continuidad.