

PAPERS 47 EL RETO DEL PAISAJE EN ÁMBITOS METROPOLITANOS

PRESENTACIÓN

Uno de los procesos asociados a la dilatación de la ciudad en el territorio —y, en particular, a la formación de los grandes sistemas urbanos— es la producción de paisajes metropolitanos cuyas características no encajan en las categorías convencionales de paisajes ni en los métodos asociados a su análisis. Por este motivo, durante los últimos veinte años, se ha realizado un esfuerzo notable para aproximarse a la comprensión teórica de estos nuevos paisajes que se ha manifestado paralelamente a los esfuerzos de las administraciones públicas por intervenir en su mejora.

Tanto por su alcance territorial como porque se han convertido en cotidianos para la mayoría de la población, los paisajes metropolitanos han cobrado un protagonismo creciente en el marco de las cuestiones relacionadas con su ordenación, diseño y gestión. Este protagonismo se ve, además, fortalecido con los objetivos del Convenio Europeo del Paisaje, que plantea la necesidad de dirigir la atención hacia los paisajes comunes y, en Cataluña, con la puesta en marcha de las políticas previstas en la Ley del Paisaje del año 2005. Los trabajos de la presente edición de *Papers* plantean una relectura de los paisajes metropolitanos entendida como un reto para conseguir un territorio mejor articulado y una mejora de la calidad de los lugares y de la vida de las personas.

En el primer artículo, Carles Llop discrimina los elementos y dinámicas más sustanciales de los paisajes metropolitanos y reivindica el valor de los conceptos y los instrumentos desplegados desde el planeamiento territorial y desde los principios de sostenibilidad ambiental para dar respuesta a la fase actual de la ciudad. En concordancia con este objetivo, el autor plantea el reto de un proyecto territorial renovado basado en la reinención de paisajes.

En el segundo artículo, Francesc Muñoz pone de manifiesto cómo la movilidad, aparte de condicionar y remodelar el territorio y el paisaje, está produciendo una tipología de lugares y de paisajes relacionados con cada tipo de movilidad. En particular, el autor analiza la emergencia de un nuevo tipo de geografía y de paisajes *low cost* asociados a las necesidades de esta modalidad de movilidad aérea y la ruptura de los vínculos tradicionales de los individuos con los lugares para dar paso a la existencia de un posible sentido de lugar paradójicamente deslocalizado.

El tercer artículo, de Enric Batlle, trata del salto de escala en los proyectos de parques en ámbitos metropolitanos, proyectos paisajísticos que pretenden dar respuestas a unas funciones territoriales que sobrepasan los límites municipales. El autor hace un recorrido que pone de manifiesto diversas estrategias para la realización de proyectos adaptadas a las dimensiones y a las características del lugar —desde los parques urbanos de carácter municipal a los sistemas de parques metropolitanos— pasando por lo que denomina «entornos con valor añadido».

Después de describir los rasgos esenciales del proceso de urbanización del norte de Italia durante la segunda mitad del siglo xx, Fabio Renzi trata una de las experiencias más innovadoras del sistema de parques de la región de Lombardia: el Parco Agricolo Sud di Milano, nacido durante la década de 1990 como respuesta supramunicipal a la presión urbana de una de las áreas más desarrolladas del país. Actualmente constituye un referente europeo en el ámbito de la gestión de territorios y paisajes metropolitanos basada en el valor patrimonial, ecológico y social del paisaje.

En el quinto artículo, Ramon Torra, Antoni Farrero y Víctor Ténez describen las lecturas del río Llobregat en los sucesivos instrumentos de planeamiento metropolitano y analizan las diversas iniciativas promovidas desde la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona orientadas a crear un nuevo tipo de relación entre el río y su entorno territorial, en la línea de lo que se conoce como «ciudad fluvial». Tratan, entre otros aspectos, de los instrumentos y proyectos destinados a la rehabilitación ambiental, paisajística y social del espacio fluvial del tramo inferior del río.

Cierra la edición el artículo de Jaume Busquets, que reflexiona sobre la importancia de la revalorización de las periferias urbanas y de la evolución del arbolado como elemento configurador de las entradas a las poblaciones, y presenta el proyecto de mejora paisajística del acceso a Granollers por la carretera BP-5002. Basado en el acondicionamiento urbanístico y el reconocimiento de los valores paisajísticos del lugar, es un ejemplo de intervención en espacios periféricos en los que la mejora del paisaje no se entiende desvinculada del objetivo de mejora de las condiciones de vida de los ciudadanos.

PAISAJES METROPOLITANOS: POLICENTRISMO, DILATACIONES, MULTIPERIFERIAS Y MICROPERIFERIAS Del paisaje cliché al paisaje calidoscopio

Carles Llop

1. ¿Quo vadis ciudad? ¿Quo vadis territorio? ¿Quo vadis paisaje?

El uso del territorio ha seguido siempre una tendencia expansiva. La ciudad, sin embargo, presentó hasta el siglo pasado formas controladas. Ahora, la ciudad y el territorio cambian inexorablemente y, por ello, también cambia su interpretación. Lo que percibimos como «paisaje urbano» o «paisaje territorial» no tiene que hacerse desde posiciones apocalípticas o nostálgicas. Hay que revisar el estado de la ciudad y el territorio para mejorarlos y para —siguiendo el aforismo «el paisaje es el alma del territorio»— procurar construir paisajes de calidad. Siempre es un buen momento para empezar. No hay nada definitivamente perdido respecto a la calidad de la ciudad, el territorio y el paisaje.

Hay muchos seminarios, exposiciones y artículos que tratan de indagar sobre los nuevos paisajes, y específicamente, sobre los metropolitanos.¹ Querría destacar especialmente los que se han desarrollado en contextos territoriales altamente ocupados, en los que fenómenos como el *sprawl* son la característica determinante de una preocupación social que quiere abordar, con un planteamiento renovado, su gestión ambiental.

La ciudad americana ya ha experimentado, mucho antes que en nuestros contextos, la dilatación de la ciudad sobre el territorio. La literatura de trabajos que se interesan por los fenómenos de metropolitanización es muy amplia y ha generado una consistente bibliografía de explicación y de interpretación.² «Cities without Cities» es el título de la conferencia introductoria del seminario *The Future Metropolitan Landscape: Conference Reflections*, que trata del interés para comprender los paisajes regionales metropolitanos contemporáneos. Un título que incide en la conciencia de la pérdida de la forma de la ciudad tradicional —más o menos compacta, pero mesurable y delimitable— y la progresiva constitución de una ciudad infinita —dispersa y dilatada sobre el territorio, menos delimitable, heterogénea y multiforme—, una ciudad que algunos

autores ya calificaron de gran *mixed coloidal*, ciudad de grumos, o variedad de formas construidas sobre un territorio fracturado por las infraestructuras, salpicado por la edificación y fragmentado en sus continuidades geográficas.

Los territorios metropolitanos no sólo están soportando una banalización física. Se trata, sobre todo, de una pérdida de calidad que repercute por completo en un debilitamiento de la integridad social y de la fuerza económica. Un paisaje degradado que se percibe con desagrado es lo que expresamos y sentimos los ciudadanos que lo habitamos al ver las extensiones de residencia «urbanizada», las áreas agrícolas actualmente abandonadas, los espacios residuales de los márgenes de las infraestructuras, las áreas industriales en situación precaria, los grandes *spaghetti bowls* en las intersecciones de las grandes carreteras metropolitanas. El abandono es lo que degrada el territorio y lo que muestra un paisaje beligerante y decepcionante, en el que sentimos la necesidad de reclamar una percepción renovada del espacio. Repensar y rehacer el paisaje de la metrópoli es seguramente el único camino para encontrar de nuevo la calidad de la percepción perdida.

2. El paisaje como percepción del territorio, multipaisajes

Se pueden atribuir múltiples significados a la palabra *paisaje*. Tantos, que a veces nos produce una cierta confusión. ¿Qué ocurre cuando la utilizamos de forma tan indiscriminada?

Una reacción saludable es intentar establecer consensos sobre el significado y el uso preciso que le damos para identificar o significar cuestiones compartibles sobre la percepción de los territorios. He utilizado a propósito las dos palabras clave, y cambio su orden: territorio y percepción. El *territorio* es la clave fundamental para delimitar el tema del que estamos hablando y *percepción* es la palabra que enriquece la interpretación de lo que sucede en este territorio. El territorio conlleva una realidad tangible y la percepción aporta la opinión que nos hacemos, hermenéutica y críticamente, del paisaje cuando lo observamos, lo analizamos y cuando establecemos una valoración específica. Percepción, cognición y afectividad son las categorías que se aplican con la mirada paisajística.

El paisaje es la fusión de lo que se ve y lo que no se ve del territorio, la textura como expresión de una estructura profunda y de la historia que la ha precedido y condicionado, «una latencia semántica» como propone Eugenio Turri, compuesta por las comunidades que han vivido en el territorio y que lo han configurado geográfica y socialmente. Hemos sacralizado demasiado el contenido del «paisaje» y hemos perdido la fuerza y la contundencia de lo que es y lo que

significa «territorio». El territorio que se explica a partir de las características del medio, transformado por las maneras de habitar. ¡El paisaje debe encontrar de nuevo su condición de «país»! No tienen sentido ni la nostalgia de viejos paisajes irre recuperables ni la apología y la fascinaciónseudomoderna por los no-lugares o los paisajes de la globalización homogeneizadora. Si el territorio no tiene alma, la epidermis se endurece y se seca.

3. Los territorios en un mundo de explosiones, paisajes que explotan en medio del territorio

Se podría afirmar que la contemporaneidad está marcada por las explosiones: demográfica, urbana, migratoria, de la movilidad, económica y, definitivamente, una explosión social que rompe los paradigmas clásicos. Es interesante observar cómo oponemos los territorios en los límites de los umbrales determinados para la máxima ocupación urbana, la metrópoli, y la ausencia total de antropización, el desierto. Esta dualidad extrema es sin embargo equívoca, dada la progresiva pérdida de aislamiento definitivo en los territorios desérticos, que se produce paralelamente al aislamiento creciente que el hombre padece en la atopia de algunos lugares metropolitanos. La naturaleza se vuelve cada vez más urbanizada y la ciudad recupera nuevas formas de abandono selvático.

Las explosiones urbanas provocan una fragmentación incontrolada del espacio físico, que se convierte en un espejo roto, un espacio resquebrajado, un mosaico quebradizo, en el que los fragmentos todavía mantienen el significado del todo descompuesto. Esta fragmentación ofrece desolación y un paisaje roto a quien pretende comprender la integridad del territorio, porque ya no existen ni la secuencia ni la unión entre las piezas. Este es el paisaje de la periferia ordinaria, que ahora se ha transformado en una multitud de periferias incongruentes y banales, contaminadas y ruidosas, desmenuzadas por la vialidad y mal comunicadas, con mucha infraestructura y poco infraestructuradas... La ciudad crece siguiendo procesos muy diversos de formas plurales, pero tenemos que admitir las nuevas formas de urbanidad aunque las nuevas formas de ciudad nos parezcan paradójicamente inadmisibles. Hay que distinguir entre «ciudad» y «urbe» tal como proponía Henri Lefebvre,³ sino no somos capaces de comprender y todavía menos de identificar la realidad de la ciudad real contemporánea.

Por ello, no tiene sentido hacer el panegírico de la ciudad que se ha abandonado al orden caótico de la flexibilidad de la no-norma o de la desregulación normativa, como tampoco el elogio de la periferia como nuevo tipo de espacio moderno. Lo que es necesario es ser conscientes de los fenómenos que

caracterizan la metrópoli, para comprender los desafíos de su posible transformación:

- Extensión de las formas de ciudad sobre el territorio con la disipación de funciones que eso conlleva.
- Dispersión residencial sobre ámbitos territoriales cada vez más alejados de los centros.
- Polarización de funciones centrales en los nudos de accesibilidad metropolitana.
- Grandes transformaciones internas de la ciudad consolidada.
- Pérdida de centralidad.
- Aumento de los perímetros periurbanos.
- Congestión de las infraestructuras.
- Problemas de uso de determinados suelos.

4. Multiperiferias y microperiferias, los efectos de los límites difusos en el uso del territorio

La ciudad se ha desentendido de su atávica relación con el territorio, hecho que ha generado una multiplicidad de formas heterogéneas, a menudo fragmentarias y mezcladas. La ciudad real es una gran «nebulosa urbana»⁴ que, sin embargo, hay que saber descifrar y comprender para actuar en consecuencia. Los nuevos léxicos que buscamos para comprender fenomenológicamente el hecho urbano son dispositivos para el proyecto y la gestión de procesos urbanos.

La movilidad condiciona y determina la forma del territorio y la metrópoli es su máximo escenario. La dilatación de las personas en el territorio determina la escala metropolitana. No existe sin movimientos ni flujos de materiales, bienes, información y personas. El «producto» y el «constructo» de esta movilidad son la urbanización del territorio y la expresión más visible del fondo y de la piel de lo que es la metrópoli, su paisaje real, en la percepción cinética y en los cambios y transformaciones que acumula.

El uso alargado del territorio, que progresivamente ha marcado las formas de vida urbana, ha dilatado la ciudad sobre una geografía muy amplia. Eso ha dado lugar a una geografía territorial altamente antropizada y a un sistema de ciudades cada vez más conurbadas y cercanas.

La dilatación de la ciudad, la sobreocupación y la fragmentación de las formas de ocupación territorial han aumentado los perímetros de contacto entre campo y ciudad, entre campo y campo y entre ciudad y ciudad, en las múltiples situaciones que provocan las

realidades urbanas contemporáneas: paisajes del consumo (*commercial strips*), paisajes de las infraestructuras, paisajes residuales (*brownfields*), *wastedlands*, grandes ocupaciones industriales, *hubs* del transporte y la movilidad, paisajes marginales, paisajes marginados...

5. Reconstruir el territorio, reinventarlo, generar nuevos paisajes

El territorio es un archivo permanente. Hace patente el sustrato biofísico, expresa las dinámicas ambientales y es testimonio de las acciones sociales. Es historia y geografía de la producción del espacio. Desde una visión holística del territorio como expresión contemporánea que incluye la memoria del pasado y la vindicación de un futuro mejorado, creemos que es posible intervenir modificando las patologías del territorio. Las estrategias más adecuadas son su recomposición pero también su reinención.

Las recomposiciones están en el orden del día: «*Re:mix. Re:make. Re:configure. Re:consider*»⁵ son formulaciones aplicables a los comportamientos sociales y, en consecuencia, a la recomposición de nuestros territorios desde una perspectiva ecológica comprometida, para la concertación ambiental entre la ciudad contemporánea y el territorio permanente.

La ciudad se expande y el territorio la acoge. Este ha sido y es el binomio en que se basan las transformaciones territoriales.

El nuevo paradigma para el proyecto de ciudad contemporánea tendría que basarse sobre la concertación tecnopolítica y social que en los últimos años hemos estado construyendo en la acción de gobierno territorial, en los planos urbanísticos y territoriales y en las propuestas y manifiestos ciudadanos. Todos estos agentes y plataformas, mayoritariamente hablando en el caso de Cataluña (por desgracia no nos acompañan en este viaje otras comunidades autónomas de la península), hemos ido creando un conjunto de principios sólidos conceptualmente y eficientes a la hora de ordenar, proyectar y gestionar esta fase de la ciudad que nos ha tocado vivir:

- Frente a la dispersión, la concentración.
- Frente a la baja densidad, el trabajo basado en nuevas densidades razonablemente más altas.
- Frente a la fragmentación territorial, modelos más razonablemente compactos.
- Frente a la hiperespecialización, la mixtura y la mezcla de usos.
- Frente a la segregación social, el proyecto del espacio social como incentivo para la cohesión y la solidaridad.

- La polarización reticular de los centros capitales unidos en redes con las ciudades intermedias metropolitanas, según el principio de la teoría de redes: autonomía de las partes y complementariedad entre ellas.

Reinventar paisajes quiere decir generar nuevas maneras de relacionarse con el territorio, de utilizarlo y de gestionarlo. Bernardo Secchi dice a propósito de los paisajes metropolitanos: «*Watercourses once engineered for transport can be set free or reconnected to wetlands. Industrial areas can be transformed into porous sites, and the infrastructure of rail lines can become an opportunity to enhance mobility and make the city truly accessible to all without relying on private transportation*». Son imágenes que no pertenecen al territorio preexistente, sino a la virtual imaginación de nuevos escenarios. La reinención se basa en nuevos imaginarios que se gestan en el mundo virtual, en la reflexión sobre las posibilidades de cambios, sobre la base de una espacialidad que no pertenece a la mirada real sino a la evocación de pensamientos reflexivos y al mundo cibernético, en un *a priori* todavía no formal que será posible mediante el proyecto de paisaje.

6. Una nueva estructura para repensar la eficiencia de la metrópoli: la «ciudad mosaico territorial»

El proyecto territorial renovado pasa, entonces, por la recomposición, la reinención, que se concretan en la articulación de los fragmentos y en la adecuación de las distintas formas de ciudad en un nuevo sistema de organización física y funcional. La «ciudad mosaico territorial» es una estructura morfológica y ambiental al mismo tiempo, pensada en función de la adaptación mutua ecológica y la coevolución de los ecosistemas urbanos y naturales en interacción, basada en un mosaico articulado de piezas urbanas y de la matriz biofísica del territorio, equilibrado desde el punto de vista ambiental, compuesto por:

- Las estructuras urbanas consolidadas.
- Las teselas urbanas de gran calidad sobre los perímetros y los intersticios metropolitanos, como nuevos espacios de ciudad.
- Los nuevos atractores equipados en el contacto entre los grandes vacíos territoriales y las teselas urbanas.

La conceptualización de este modelo conlleva una serie de objetivos operativos:

- El favorecimiento de la ósmosis y la disolución de fronteras, mediante la proyectación de espacios de permeabilidad y de intercambio.
- El trabajo de recalificación de los márgenes.

- La articulación de las piezas del mosaico mediante una gestión eficiente de la movilidad y un proyecto cada vez más cuidadoso de las mallas viarias.
- La regeneración y la articulación de los espacios vacíos de la metrópoli. El vacío activo es la no ciudad, compuesta por el conjunto de espacios de la matriz biofísica del territorio, lleno de ríos y de sus componentes, de escorrentías de agua y la red hidrográfica más capilar, de campos de cultivo y de huertas y de los espacios forestales.

7. El paisaje calidoscopio

La relación entre la ciudad y su entorno nos ha producido una gran cantidad de sensaciones confusas y ha generado un conjunto de imaginarios o de paisajes múltiples que elogian o critican las distintas situaciones territoriales. A menudo nos hemos sentido huérfanos de modelo para gestionar el proyecto del territorio. Me parece que ahora ya tenemos que hablar desde la riqueza de la diversidad disciplinar, desde un foro de visiones y de opiniones poliédricas, incluso dialécticamente enfrentadas, porque nos movemos en tiempos de incertidumbre, pero en la tensión entre el liberalismo más pernicioso y la reivindicación de una nueva cultura del territorio o «para el territorio» que a fin de cuentas es lo que, incorporando las personas que lo habitan, constituye el verdadero ecosistema en el que vivimos.

Hay que hablar desde la óptica del planificador, del proyectista, de quien, si me permiten, construye la ciudad interviniendo en el sutil equilibrio de la frontera difusa entre lo natural y lo construido, teniendo en cuenta lo que Joseph Rykwert nos recuerda: «El planificador de hoy [...] todavía debe aprender una lección importante de su predecesor [...], que cualquier “patrón” que ofrezca la ciudad tiene que ser bastante fuerte para sobrevivir a cualquier desorden inevitable [...] y tiene que estructurar la experiencia urbana».⁶

Sin nostalgia del pasado y con un profundo entusiasmo para gestionar el proyecto de la ciudad que nos ha tocado vivir, pensando la construcción del «nuevo» espacio en este camino hacia la ciudad infinita, tendremos que explorar al máximo las posibilidades del paisaje.

Así pues, tenemos que reinterpretar las posibilidades del paisaje como herramienta. En las metrópolis, las intervenciones paisajísticas tienen que crear concertación social para mejorar la calidad de vida (ambiental, cultural, estética...) en lugares útiles para la comunidad, para la movilidad eficiente, para la creación de habitabilidad, para la salud en un ambiente adecuado... Una nueva belleza, una nueva estética, un

nuevo sentido de las posibilidades del hombre metropolitano para generar confort y equidad...

El uso del paisaje tiene que ser una herramienta de mediación social para la gestión de las transformaciones. Cuando proyectamos transformaciones territoriales, comprobamos que se abren nuevos paisajes. El proyecto de paisaje es por lo tanto una herramienta, una mediación cultural para generar una visión crítica sobre el abuso del territorio y para plantear nuevos paradigmas de uso. Reciclar los territorios maltratados de las periferias metropolitanas significa generar una factoría de paisajes que, además de nuevas formas y espacios, provocan nuevas actitudes éticas de los ciudadanos que los habitamos. Como proponía Gaston Bachelard, «se sueña antes de contemplar, antes de ser un espectáculo consciente, todo paisaje es una experiencia onírica. Sólo se contemplan con pasión estética los paisajes que antes se han visto en sueños. Reconozcamos en el sueño humano el preámbulo de la belleza natural».⁷ Mirando así la metrópoli, perderemos el cliché que limita y vislumbraremos las posibilidades del paisaje calidoscopio.

- 1 *The Future Metropolitan Landscape: Conference Reflections* recoge las reflexiones derivadas de la exposición en el York's Museum of Modern Art «Groundswells» (febrero 2005).
- 2 Véanse nuestros trabajos: Llop Torné, C., A. Calvo y M. Marincioni (col.) (2004); «Formes de ciutat al segle XX», en *L'explosió de la ciutat / The explosion of the city*, 1ª ed., Barcelona, COAC y Fòrum Universal de les Cultures, págs. 346-352 y «Mocions i lògiques d'intervenció en el projecte territorial renovat en les regions urbanes», *ibid.*, págs. 346-379.
- 3 Lefebvre, H. (1972); *Espacio y política*, Barcelona, Editorial Península.
- 4 Durante estos últimos cien años, la revolución urbana, basada en la concentración en grandes ciudades, ha dado lugar a múltiples denominaciones para una ciudad distinta a la tradicional, de configuración nuclear. Véase nuestra elaboración: *Nuevas formas de ciudad en los siglos XX-XXI*; Timeline.
- 5 REBAR, group of creators, designers and activists (San Francisco, EE UU), <http://www.rebargroup.org/>.
- 6 Rykwert, J. (2002); *La idea de ciudad: antropología de la forma urbana en Roma, Italia, y el mundo antiguo*, 1ª ed. de 1976. [S. I.], Ediciones Sígueme.
- 7 Bachelard, G. (1978); *El agua y los sueños: ensayo sobre la imaginación de la materia*, México, Fondo de Cultura Económica.

PAISAJES DE LA MOVILIDAD: DE LOS ESPACIOS MULTIPLEX A LOS AEROPUERTOS LOW COST

Francesc Muñoz

Introducción

La morfología y la evolución del paisaje, que siempre traducen las relaciones que los individuos establecen con los lugares, se han explicado tradicionalmente como un resultado o función de las formas en

que aquellos habitan el territorio. Por ello, el vínculo entre una comunidad y un paisaje concretos siempre ha tenido que ver con las actividades y, en definitiva, con el comportamiento territorial de dicha comunidad en lo que respecta, sobre todo, a dos cuestiones principales: por un lado, el tipo de economía y la forma en que ésta aprovecha los recursos de la naturaleza, los activos del territorio. Por otro lado, el tipo de asentamiento y construcción del hábitat edificado del cual derivan tanto la estructura del poblamiento como las características, funcionales y estéticas, de la forma construida. De este modo, sociedades agrarias o industriales han podido dar lugar a paisajes característicos, entendidos éstos como una síntesis no solamente de la naturaleza económica o social del grupo humano habitante, sino también en lo que respecta a su sustrato histórico y cultural. Se ha establecido, de esta forma, un fuerte vínculo entre la idea del paisaje y todo un conjunto de conceptos asociados a la idea del lugar como la identidad, lo vernáculo o el carácter local.

Ahora bien, el intenso desarrollo de la urbanización, sobre todo desde la segunda mitad del siglo XX, y la escala planetaria que la caracteriza en la actualidad plantean cuestiones importantes sobre las claves que explican no solamente la producción de paisajes, sino su significado real en términos de caracterización, identificación o diferenciación de una sociedad determinada. Muchas de las preguntas que sugieren los procesos de urbanización del territorio están relacionados con dinámicas como la progresiva importancia de la movilidad de las personas en el espacio, un proceso que se asocia a la producción de paisajes específicamente vinculados con la gestión de los flujos, por un lado, y con el soporte territorial de esta movilidad por otro.

En otras palabras, no solamente la movilidad de las personas es ya un elemento definitivo que hay que considerar para comprender el funcionamiento del territorio, sino que asistimos a la producción de tipologías específicas de paisaje relacionadas con las formas que presenta esta movilidad. En la medida en que, cada vez más, desarrollamos diferentes dimensiones de nuestra vida de forma simultánea en lugares diferentes, la experiencia del paisaje no está relacionada únicamente con el lugar donde se habita, sino con toda una serie de territorios con los cuales convivimos al configurar nuestros itinerarios de movilidad. Un amplio abanico de lugares específicamente connotados con el desplazamiento aparece, así pues, como especialmente importante a la hora de caracterizar conceptos como «el espacio de vida» o el «sentido del lugar». Paisajes derivados de la propia infraestructura que gestiona la movilidad, desde las autopistas a los aeropuertos, pero también resultado de un modelo de territorio que se explica mucho

mejor a partir de los flujos de movilidad que de los gradientes de densidad habitada o construida.

Rotondas, gasolineras-tienda, salas multicine o aeropuertos *low cost* hacen así explícita la aparición de paisajes que proponen una pregunta clave: si la movilidad se ha convertido ya en una forma primordial de habitar el territorio, sería lógico pensar que los paisajes asociados a esta movilidad han adquirido asimismo una capacidad específica, aunque no suficientemente reconocida, para explicar la asociación entre individuo y lugar, entre comunidad y espacio urbanizado a la cual se hacía referencia al principio, puede que incluso más que los paisajes tradicionalmente entendidos como garantes de esta función de dotar de identidad propia al lugar y de historia compartida a sus habitantes.

1. Ciudad y urbanización: una historia del siglo XX

En el transcurso de los dos últimos siglos, el desarrollo de la ciudad y la urbanización ha constituido un proceso ininterrumpido que ha tenido una consecuencia muy importante: la ciudad ha dejado ya de ser una excepción en un territorio sin urbanizar y se ha convertido en la característica más importante del espacio habitado. Un territorio donde, si bien es cierto que existen grados diferentes de urbanización, no es menos cierto que los espacios no urbanizados, agrícolas o naturales, dominantes en el pasado, quedan en numerosas ocasiones como entornos cautivos, rodeados de tramas urbanas, infraestructuras y edificación.

Este proceso de dispersión de los usos del suelo urbano en el territorio se dio en primer lugar y con mayor intensidad en las ciudades del norte de Europa, que se industrializaron primero e iniciaron antes dinámicas de metropolización, sobre todo desde la segunda mitad del siglo XX. Unas imágenes de la dispersión urbana que tomaron como arquetipo los procesos de *urban sprawl*, con los correlatos ya conocidos de la baja densidad residencial y la especialización de los usos del suelo. Por su parte, las ciudades del sur de Europa, y en particular las de tradición mediterránea, habían conservado hasta hoy en día una imagen no menos arquetípica de densidad urbana, continuidad de la compacidad constructiva y mezcla de las actividades económicas y usos del suelo. En cambio, la evolución reciente de estas ciudades compactas muestra un escenario urbano verdaderamente más complejo que registra variantes y formas urbanas alternativas a la compacidad y al crecimiento densificado. En los últimos treinta años hemos asistido, de hecho, a una progresiva dispersión del poblamiento, las actividades y las formas de urbanización en términos globales en todo el mundo urbanizado. Ha aparecido

así un espacio metropolitano, común a una mayoría de ciudades, caracterizado por su estructura dispersa. Un territorio que integra espacios, lugares y paisajes diferentes: unos más urbanizados, otros menos construidos, pero todos ellos intensamente utilizados por habitantes y visitantes metropolitanos, cuyo número varía en función del tiempo. La vida urbana, que en el siglo XIX se entendía como cualquier característica de la ciudad y que era sustancialmente diferente a la vida que tenía lugar en el campo, ha acabado por abarcar así de forma total el territorio.

Dejan Sudjic describía en *The 100 Mile City* (1991) de forma similar un espacio metropolitano en el cual las periferias y los centros, los lugares de densidad y los espacios de movilidad se mostraban como igualmente importantes a la hora de caracterizar un territorio híbrido y urbanizado de forma tan intensiva como discontinua:

«Pero en su presente configuración, el viejo centro urbano no es más que otra pieza en el tablero, con el mismo peso que un aeropuerto, un centro médico o un complejo museístico. Todos ellos nadan en una sopa de centros comerciales, hipermercados y almacenes, restaurantes de carretera y anónimas naves industriales, circunvalaciones y áreas de autopista».

2. Del territorio suburbano al paisaje suburbano

Parecía claro, en aquellos momentos, ya hacia el final del siglo XX, que se había producido un cambio radical en el modelo de concentración territorial que, durante décadas, había caracterizado la formación de los paisajes metropolitanos. Las mejoras y las nuevas facilidades en relación con el transporte y las comunicaciones hacían que la necesidad de concentrar usos productivos en el espacio de la ciudad fuese mucho menos relevante, con lo cual la vieja geografía económica de grandes implantaciones industriales y zonas francas era sustituida por una red de localizaciones dispersas dentro del territorio.

El modelo económico que había engendrado paisajes definidos por la densidad urbana y caracterizados por la presencia absoluta de la actividad industrial, desde Detroit a Bilbao, desde Turín al Rūrghebiet alemán, perdía vigencia a causa de los intensos cambios que no solamente afectaban a los procesos de producción, sino también a las pautas del consumo. Casi opuesto a las grandes aglomeraciones urbanas en las que las dinámicas centro-periferia explicaban tanto las funciones económicas como la morfología del paisaje, un nuevo tipo de espacio metropolitano disperso aparecía de forma tan evidente que se mostraba ya en aspectos tan tangibles y físicos como la propia expansión de la urbanización.

Este proceso continuado de expansión del mundo urbano del que hablamos se había venido produciendo, de hecho, desde el siglo XIX, siempre muy dependiente de la tecnología. Los transportes y las comunicaciones, de formas diversas en cada momento histórico, habían ido propiciando la dispersión progresiva de los lugares de trabajo, de consumo o de ocio frecuentados por los habitantes de la ciudad. El ferrocarril primero y el automóvil después constituyeron momentos clave en esta evolución: el ferrocarril permitió dirigir y orientar el crecimiento de la ciudad de forma lineal y expandió áreas residenciales e industriales fuera de los primeros límites de una ciudad hasta entonces concentrada. El automóvil representó la extensión de la vida urbana hasta ocupar áreas mucho más alejadas, y posibilitó crecimientos de tipo suburbano, radiales y, en mayor o menor medida, caóticos, en función del trazado de las autopistas metropolitanas. El automóvil consolidó de este modo la ciudad suburbana y dio lugar a nuevas formas de habitar el territorio estrechamente relacionadas con la movilidad cotidiana. Nuevos tipos de habitante, como el residente o el *commuter*—el habitante pendular— han ido poniendo de manifiesto, en este sentido, un hecho muy evidente: el espacio de vida de los habitantes urbanos ha ido progresivamente sobrepasando los límites de la propia ciudad para dibujar un espacio metropolitano de extensión variable, habitado de forma diferente según la hora del día o según se trate de un día laborable o del fin de semana, e incluso en función de la semana del mes o del mes del año.

En lo que respecta a las dinámicas de producción de paisaje, esta intensificación de las dinámicas de dispersión de la urbanización ha significado en realidad la construcción de un territorio en el cual la baja densidad residencial ha ido de la mano de la aparición de un paisaje suburbano caracterizado por la clonación de los usos urbanos de la ciudad concentrada, que han ido apareciendo adaptados pero en una escala metropolitana. El principal resultado de este proceso en lo que respecta a la morfología del paisaje ha sido la aparición de nuevas tipologías de espacio urbano definidas por su vocación y capacidad de atraer, generar o gestionar flujos de movilidad.

Así, las actividades económicas, anteriormente localizadas en la ciudad central y en su periferia inmediata, van ocupando nuevos parques o distritos industriales de servicios o gestión logística de mercaderías en enclaves estratégicos cada vez más alejados, dentro de una concepción global de área metropolitana vasta: el comercio y el ocio se combinan en contenedores como las grandes superficies comerciales que, situadas entre los centros urbanos más prevalentes y en espacios de gran accesibilidad viaria, no solamente ofrecen ya productos básicos, sino que además se especializan en aspectos concretos del consumo,

como pueden ser el mobiliario y el diseño interior (IKEA), el bricolaje (BAUHAUS) o la jardinería (AKI), y van acompañados de todo tipo de opciones de entretenimiento y servicios que van desde agencias de viajes a gimnasios; los antiguos parques de atracciones urbanos van dando paso a grandes espacios temáticos *resort* de escala regional; el declive del cine en el espacio de la ciudad se produce en paralelo al éxito de las nuevas salas multicine, los espacios *multiplex*, mientras que la nueva actividad de los aeropuertos de segunda jerarquía, en los que operan las líneas aéreas de bajo costo, plantea alternativas al uso de los aeropuertos de primer rango, localizados cerca de las ciudades centrales.

Estudiosos como el geógrafo Giuseppe Demateis o el urbanista Robert Fishmann explicaban a finales de la década de 1990 que esta dilatación física del espacio construido y, en general, las dinámicas de suburbanización, hacían que fuese cada vez más fácil encontrar características metropolitanas en lugares tradicionalmente al margen de los procesos de urbanización. Fishmann (1998) argumentaba incluso el «final de la ciudad», más específicamente, de la «gran ciudad». Una metáfora que incidía sobre el hecho de que el tipo de territorio metropolitano que había sido necesario para el desarrollo del ciclo económico fordista durante el transcurso del siglo XX, la gran metrópoli, la gran ciudad, no era ya un requisito tan importante desde el punto de vista de la acumulación tardo-capitalista.

Ya no era tan necesario, así pues, concentrar ni infraestructura, ni fuerza de trabajo, ni capital y, en cambio, sí se aprovechaban las ventajas de la dispersión de los usos urbanos del suelo. Un tipo de territorio en el que las ciudades de dimensión intermedia, más que las grandes capitales, comenzaban a emerger como centros urbanos importantes en el marco de la economía global.

Tanto la distribución de los espacios *multiplex* como la nueva geografía que representan los aeropuertos *low cost*, dos de las tipologías de espacio más novedosas en este nuevo paisaje suburbano, corresponden mucho más a la lógica territorial de estas ciudades intermedias que a la de las grandes capitales.

Así, los espacios *multiplex* se localizan en lugares equidistantes entre centros urbanos de rango medio o entre tejidos suburbanos de carácter disperso. Por su parte, las compañías de bajo costo no operan desde los aeropuertos principales, aquellos que habían identificado durante medio siglo en Europa a una compañía de bandera nacional con un Estado concreto y que estaban ubicados en la capital administrativa o económica del país. Por el contrario, estas compañías buscan en el territorio infraestructuras aeroportuarias de rango menor pero con unas condiciones

óptimas de centralidad potencial y accesibilidad real a la red de transportes viaria y ferroviaria. Nombres como Reus o Vilobí d'Onyar (Girona) en Cataluña, Treviso en el Véneto italiano, Gatwick en Londres o Kosice-Bratislava en Eslovaquia conforman actualmente la toponimia de esta nueva cartografía de la movilidad *low cost*.

La nueva e intensa actividad de estos aeropuertos de segunda jerarquía, así localizados fuera y alejados de las áreas urbanas centrales, ha ido además acompañada de rápidas rotaciones en la estructura de los usos del suelo, provocando procesos acelerados de transformación del paisaje. Espacios agrícolas y periurbanos muestran así la emergencia de un paisaje *low cost* que puede observarse cerca de los aeropuertos en los que compañías como Easyjet o Ryanair operan en Europa.

Un paisaje *low cost* donde las carreteras secundarias, los centros comerciales, los espacios de aparcamiento y las emergentes áreas residenciales o de servicios de carácter banal imprimen un marcado carácter que podríamos denominar *suburbano*, en el que las tradicionales imágenes de *suburbia* se mezclan con los vestigios del paisaje, la cultura y la iconografía rural todavía existentes.

Se trata, así pues, de una auténtica reinvención del paisaje urbano en un contexto rural, vinculado al papel del aeropuerto en relación no ya a la metrópoli central, sino a ciudades intermedias y a territorios mucho menos urbanizados. Un nuevo tipo de paisaje suburbano comienza así a caracterizar estos antiguos espacios agrícolas cuya transformación no se explica ahora en función de la ciudad y sus necesidades de crecimiento y expansión física, sino de la nueva naturaleza que representa un campo ya urbanizado.

3. Territorio, cultura y paisaje «a tiempo parcial»

En este nuevo contexto metropolitano, tanto la forma en que se habita el espacio como el tipo de experiencias urbanas que se viven remiten a dos elementos claramente interrelacionados: por un lado, y como ya se ha dicho, la movilidad se revela como un agente cada vez más importante a la hora de definir la habitación del territorio. Es decir, es el uso temporal de los espacios metropolitanos el que determina la apropiación del territorio y la identificación con el paisaje. Por otro lado, comienza a constatar la aparición de una cultura del desplazamiento entre lugares asociada a nuevos tipos de comportamiento y hábitos culturales. Una cultura de la simultaneidad y del consumo rápido que se materializa en procesos culturales, como el progresivo e intensísimo uso del teléfono móvil, y

territoriales, como la multiplicación de los territorios de soporte y relación de la movilidad cotidiana. Es en este escenario cultural y territorial donde las definiciones de ciudad y sociedad urbana —inspiradas por, en palabras de Giorgio Piccinato (1993), «el universo concentracionista» de la ciudad industrial, por la experiencia de la densidad como el principal atributo del hecho urbano— aparecen como claramente insuficientes. Así, conceptos como habitante, espacio de vida, barrio, comunidad, (cultura) local, lo vernáculo, etc., pierden contenido o, como mínimo, lo reformulan en un contexto en el que la flexibilidad y la mutabilidad de los comportamientos dibujan un individuo metropolitano que habita en geografías variables en ciudades de geometría igualmente variable.

Pero si es esta movilidad entre lugares el elemento que progresivamente caracteriza la experiencia metropolitana, ¿cómo se desarrolla el sentimiento de pertenencia al lugar en un contexto cultural y territorial definido de esta manera?

Los individuos habitan y se apropian de territorios diferentes, pero, precisamente por sus nuevos patrones de movilidad, lo hacen a partir de un sentimiento de pertenencia al lugar que es análogo y estandarizado. De esta forma, a pesar de que los territorios frecuentados o habitados no son los mismos, la experiencia del lugar que en ellos se desarrolla es, en cambio, bastante similar y comparable. Un sentimiento del lugar compatible, por lo tanto, con la lógica del tiempo parcial. Así pues, de igual manera que el espacio habitado se configura a partir de los fragmentos de territorio en los que se habita, se trabaja o se visita, el sentimiento del lugar también se construye a partir de los segmentos de tiempo vividos de forma igualmente fragmentada y discontinua. Tanto una cosa como la otra revelan un tipo especial de interacción entre individuo y paisaje caracterizada por algunas constantes. Una relación que sería:

- Independiente de límites legales o administrativos.
- Desconectada de las características vernaculares locales, relativas tanto al espacio físico como al social, normalmente consideradas en la definición clásica del lugar y que se transmitirían o traducirían al paisaje.
- Desvinculada del sustrato cultural común que amalgama una comunidad determinada y que conformaría el carácter igualmente diverso de un paisaje concreto.
- No comprometida con los contenidos que tradicionalmente han caracterizado a la ciudad como el espacio de la *civitas*. Es decir, un espacio hábil para ser habitado en términos sociales, culturales y políticos.

La vida metropolitana actual ofrece ya claros ejemplos de estas características, como pasa con el uso social que registran espacios como los *multiplex* o los aeropuertos *low cost*, dispositivos que ya forman parte de una cartografía sociológica nueva, hecha de lugares y momentos definidos por la multiplicidad y la flexibilidad.

4. La redefinición de los espacios de vida y los paisajes del consumo: la metáfora del *multiplex*

Como ya hemos avanzado anteriormente, la nueva estructura de la movilidad metropolitana, caracterizada por un aumento del número global de desplazamientos, que cubre cada vez mayores distancias y con un uso creciente e indiscriminado del automóvil, ha afectado de forma muy clara a los patrones de consumo y, en consecuencia, al estilo de vida. Cada vez más acciones de consumo que acostumbraban a tener lugar a la ciudad, el territorio más densamente urbanizado, comienzan a darse también en contenedores situados entre ciudades, bien comunicados por la red de autopistas. En la galería de espacios que componen estos nuevos paisajes metropolitanos destacan especialmente los lugares de ocio como grandes focos de atracción de movilidad, capaces de concentrar, como si fuesen ciudades a tiempo parcial, grandes cantidades de población en momentos muy determinados, como sucede durante los fines de semana. Espacios como parques temáticos, centros comerciales o tiendas *outlet*, alteran así temporalmente las densidades de población en las regiones metropolitanas. Una cartografía oculta emerge regularmente en momentos concretos, y en ella destacan las nuevas salas multicine por su capacidad para atraer un ocio metropolitano que se caracteriza por su continuidad y por su alta frecuentación.

Una mínima explicación de la génesis de esta dinámica territorial muestra cómo el primer hábito de consumo afectado por este proceso de vaciado del contenido comercial urbano y su localización en un territorio disperso fue la compra de productos de primera necesidad, con la aparición de los supermercados e hipermercados, que evolucionaron hasta convertirse en grandes complejos comerciales especializados. Así, del concepto inicial de «ir a hacer la compra» al hipermercado una vez a la semana, el hábito de consumo evolucionó hasta «ir de compras», lo que hacía evidente la asociación definitiva entre consumo y ocio, entre tiempo de consumo y tiempo libre.

Así, y en la medida en que el tiempo de estancia en el contenedor era cada vez superior, empezaron a ponerse en funcionamiento todo tipo de dispositivos para ocupar dicho tiempo: áreas de espectáculos o de juegos, guarderías y restaurantes. El cine fue incorporándose

a esta dinámica como una pieza más de este proceso, pero ha acabado adquiriendo un protagonismo muy claro, hasta el punto de dar lugar a una tipología de espacio específica y ciertamente nueva: el *multiplex*. Un espacio de ocio vinculado al consumo de cine y definido por tres características: en primer lugar, una mayor variedad de películas y de horarios, de forma que las opciones de decisión se multiplican y son mucho más flexibles. En segundo lugar, un mayor número de salas de menor tamaño y aforo en comparación con las dimensiones del cine urbano tradicional. En tercer lugar, la posibilidad de combinación de la acción de ir al cine con otras opciones de ocio. De esta forma, los *multiplex* ofrecen una mayor independencia con respecto al objeto de consumo, el cine, pero, sobre todo, en lo referente al lugar y el momento en el que este consumo se hace efectivo. Además, el espacio *multiplex* incorpora, junto con el cine, múltiples opciones de ocio que acostumbraban a tener su espacio en la ciudad y que tenían lugar en lugares diferentes y en momentos diversos, pero que en el espacio *multiplex* suceden de forma concentrada y simultánea.

Los espacios *multiplex*, por lo tanto, actúan como compresores espacio-temporales, de forma que el ocio se convierte en un espacio-tiempo flexible, ambiguo y elástico. En este sentido, los *multiplex* tal vez representen la tipología de espacio que mejor muestra cómo se caracteriza el uso del territorio en el momento actual, por su indiferencia hacia el lugar y por su independencia en relación al tiempo. Una metáfora perfecta del proceso de producción de paisajes, igualmente independientes de los lugares y de su historia, que caracteriza los espacios metropolitanos.

Todo en los *multiplex* responde, por lo tanto, a la lógica de la estandarización y de la analogía: los tiques de entrada que incluyen un *happy meal*; las bebidas y *snacks* para llevarse; la posibilidad de contar con una mayor variedad de películas, etc. Se trata de características que se pueden encontrar independientemente de estar en un *multiplex* o en otro, y que ofrecen la absoluta certeza de un comportamiento análogo que puede repetirse indefinidamente en cualquier nuevo punto del territorio. La misma estandarización y analogía que encontramos en cualquier peaje, gasolinera-tienda o aeropuerto. Paisajes de la movilidad contruidos de forma discontinua pero que comparten una misma naturaleza común: el autismo explícito hacia el lugar y la recreación implícita de nuevos códigos de uso social del espacio que remiten directamente a la cultura de la movilidad a la que se aludía anteriormente.

Aunque sea solamente por su espectacular proceso de expansión y por su escala definitivamente global, al menos en el contexto europeo, los aeropuertos *low*

cost son el último y más reciente ejemplo de estas dinámicas de producción de paisajes de la movilidad y a ellos nos referiremos a continuación.

5. Una nueva geografía *low cost* en la Europa urbana

Las ciudades europeas muestran actualmente cómo la centralidad urbana y la accesibilidad entre territorios son ejes inspiradores de políticas y estrategias de planificación tanto o más que el diseño de los procesos de crecimiento y expansión del espacio construido. En este contexto territorial en el que la gestión de la movilidad —de personas, mercaderías e información— cuenta igual que la distribución de las densidades, emerge una nueva geografía del hecho urbano que no depende tanto de la distancia física sino, sobre todo, de la accesibilidad a redes de transporte y la conectividad a un sistema de infraestructuras de carácter multimodal. En conclusión, la centralidad de las ciudades y los espacios urbanos se evalúa, así pues, en relación con estos umbrales de accesibilidad donde autopistas, trenes de alta velocidad o espacios portuarios y aeroportuarios dotan al territorio de mayor o menor atractivo y relaciones en términos de red. En esta nueva cartografía de distancias económicas entre ciudades, el impacto de las líneas aéreas denominadas «de bajo costo» ha sido clave para comprender dos fenómenos que, sin ser nuevos, sí presentan una dimensión económica, social y territorial ciertamente desconocida hasta ahora.

En primer lugar, un cambio de escala del transporte de viajeros en avión. Si bien es cierto que los vuelos comerciales tienen ya su historia, el aumento exponencial y creciente del número de pasajeros y el crecimiento global de desplazamientos que registran los aeropuertos europeos muestran una clara «democratización» de los viajes aéreos. Una dinámica que se explica en gran medida a partir del importante número de operadores *low cost* existentes en la actualidad y de su intensa actividad.¹ En segundo lugar, los espacios aeroportuarios han ganado protagonismo al espacio metropolitano y se han convertido en centralidades que atraen usos económicos y que provocan crecimientos estratégicos a caballo entre ciudades diferentes.

Este efecto de centralidad es más importante en términos relativos en el caso de los aeropuertos de segunda jerarquía, caracterizados hasta ahora por tránsitos estivales o de carácter interior. Unas infraestructuras que no solamente aumentan sus posiciones en los *rankings* aeroportuarios, sino que generan a su alrededor dinámicas de crecimiento suburbano, atracción de actividad y transformaciones en lo referente a la estructura de los usos del suelo. Una evolución que no hace más que subrayar el

papel organizador del territorio que, como se señalaba antes, tienen actualmente las ciudades intermedias o externas a las coronas metropolitanas más centrales, precisamente los territorios en los que se localizan preferentemente los aeropuertos *low cost* en Europa.

6. Cultura *easy-going*: movilidad *low cost* e identidad en el paisaje sub-urbano

La emergencia de los vuelos de bajo costo no se ha de considerar únicamente en su aspecto económico o de transformación territorial, sino que presenta un contenido cultural muy claro. En efecto, aunque sea solamente porque el acceso a billetes de avión a un precio reducido ha ampliado el mercado de usuarios del transporte aéreo a nuevas y más numerosas franjas de población, los elementos culturales que la geografía *low cost* introduce en la experiencia metropolitana merecen ser tenidos en cuenta. En este sentido, pueden sugerirse tres cuestiones principales.

En primer lugar, la experiencia, tanto individual como colectiva, de las distancias físicas experimenta un encogimiento como resultado de la mayor disponibilidad de posibilidades para la movilidad que la oferta *low cost* representa. Así, el estudio de cuestiones como el ocio del fin de semana, por ejemplo, comienza ya a mostrar datos concretos sobre cómo la disponibilidad de vuelos a bajo precio ha ampliado los arcos territoriales de la movilidad no obligada, sobre todo en lo que respecta a la población joven. La experiencia *low cost*, de hecho, encaja perfectamente con toda una iconografía de la juventud que enfatiza valores como la flexibilidad, el cambio permanente y la movilidad máxima. Unas imágenes que se hacen asimismo evidentes en las campañas publicitarias de la telefonía móvil, igualmente orientadas a consumidores de la misma franja de edad, y que remiten a todo un universo cultural vinculado a experiencias que van desde el contacto con soportes audiovisuales, representados a la perfección por los videojuegos, al uso intensivo de la tecnología telemática, como pasa con la utilización de Internet. Así, a través de hábitos que comienzan ya a presentar un carácter cotidiano, como el uso del correo electrónico o del teléfono móvil, el contacto directo con el «tiempo real» de la telecomunicación se hace presente en la vida metropolitana conviviendo con la experiencia del «tiempo histórico» del territorio y los lugares.

En segundo lugar, la experiencia *low cost* implica igualmente un uso mucho más masivo del medio de transporte aéreo. Sorprende revisar las campañas promocionales o los cortometrajes publicitarios de las líneas aéreas de la década de 1960, en los que la decoración del espacio se mostraba en términos casi

de diseño de interiores, a caballo entre la sala de estar y el salón del *cocktail bar*: Cortinas en las ventanillas o menús servidos por sonrientes azafatas de uniforme mostraban el estrecho mercado de consumidores que entonces cubría el transporte aéreo de pasajeros. En el transcurso de los últimos treinta años, el creciente número de viajes ha ido ampliando el tipo de usuario, sobre todo gracias a la institucionalización social de las vacaciones y a las nuevas posibilidades para volar a destinos nuevos y diferentes. El éxito actual de los vuelos *low cost* ha significado el punto final de este proceso de democratización al que hacíamos referencia anteriormente y ha trasladado la frontera del uso del transporte aéreo a nuevos máximos. Pero más allá de las cifras, los vuelos baratos han significado también un uso familiar y cercano, casi cotidiano y doméstico, de la infraestructura aérea, muy cercano incluso a la experiencia que caracteriza al transporte de cercanías. Algo que se hace evidente al comprobar cómo el usuario lleva su propia comida, viaja con regalos comprados en otro lugar o utiliza el trayecto como tiempo de trabajo o entretenimiento gracias a su ordenador personal.

En tercer lugar, el hábito de volar *low cost* no se integra como algo ajeno en la experiencia metropolitana de los individuos, sino que, al contrario, completa una amplia galería de situaciones caracterizadas por un grado elevado de estandarización. Una experiencia en la que la percepción del territorio se construye sobre situaciones urbanas similares y, sobre todo, comparables. Como se decía anteriormente, todos los peajes de autopista se utilizan de forma análoga, del mismo modo que todos los aeropuertos obedecen a un diseño de espacios e iconográfico que acoge un comportamiento ciertamente genérico.

Los aeropuertos *low cost* responden claramente a la lógica de esta estandarización «fácil» que Easyjet hizo suya al incluirla en el mismo nombre de la compañía. Un eslogan después replicado y adaptado en todas sus franquicias comerciales. Una estandarización que, al igual que se comentaba en el caso de los *multiplex*, muestra la maleabilidad del tiempo y la ductibilidad del espacio en términos físicos y reales.

Finalmente, los aeropuertos *low cost* constituyen un momento nuevo en este proceso que ha situado la movilidad en el centro de gravedad del hecho urbano. Más que un elemento subsidiario de la densidad, la movilidad se ha convertido ya en una forma de habitación del territorio. Es la movilidad la que configura el espacio y el estilo de vida, la que asigna valores nuevos a la percepción de paisajes, la que determina, así pues, un sentimiento del lugar tanto o más fragmentado que los territorios sobre los cuales se construye. En lo que respecta al paisaje de forma específica, la nueva cultura *low cost* revela

la aparición de situaciones diferentes que transforman los paisajes metropolitanos: aeropuertos de intensa actividad y con una jerarquía creciente que están ubicados «en el campo», cambios acelerados en el paisaje que afectan a su capacidad para representar territorios e identificar culturas locales, una extraña hibridación entre los elementos característicos del paisaje suburbano y la iconografía más básica de un mundo agrario todavía presente en un campo que se urbaniza de forma acelerada, o una relación entre individuo y paisaje que se entiende mucho mejor desde lo que es móvil y cambiante que desde todo lo que se entiende como fijo y estable. Tendencias que dan forma a un nuevo paisaje suburbano que revela una también nueva generación de periferias en las metrópolis europeas.

7. Conclusiones: sociedad y paisaje en los territorios de la movilidad

A partir de todo lo que se ha apuntado, pueden ahora plantearse dos argumentos finales referidos a la forma en la que explicamos los vínculos entre sociedad y paisaje.

En primer lugar, al comienzo se proponían dos cuestiones como fuertemente imbricadas con el comportamiento territorial de toda comunidad y, por lo tanto, claves a la hora de entender los vínculos que se establecen entre una comunidad y el paisaje: por un lado, el tipo de economía y las formas de aprovechamiento de los recursos naturales que han transformado históricamente el territorio y han dado forma al paisaje. Por otro lado, las características del hábitat construido, con los correlatos de la estructura del poblamiento y la tipología de la forma edificada. Pues bien, el modelo, formas y pautas de la movilidad que caracterizan la vida de una comunidad sobre el territorio serían igualmente importantes en esta explicación sobre la naturaleza del paisaje entendido como un constructo social y cultural.

En segundo lugar, a consecuencia de la importancia actual de la movilidad de la población en el territorio, la aparición y el intenso desarrollo de paisajes directamente relacionados o fuertemente connotados con la gestión y el soporte de dicha movilidad plantea una hipótesis verdaderamente sugerente que podría formularse de la siguiente forma: ¿es posible que la multiplicación de los paisajes de la movilidad represente, en realidad, una ruptura con las formas tradicionales en las que los individuos se han relacionado con el territorio e identificado con el paisaje?

Para dar respuesta a esta pregunta, y, a modo de conclusión, puede decirse lo siguiente:

Constatamos cómo la relación de los individuos con un paisaje determinado,

aquel que caracterizaría el lugar que habitan y que supuestamente habría de traducir y referenciar cuestiones de arraigo social como su cultura y su identidad, es actualmente débil. Esto es así como resultado de dos tendencias paralelas y simultáneas que juntas constituyen un sistema.

Por un lado, la existencia de una multiplicidad de lugares y territorios que acaban conformando el espacio de vida, de forma que, de aquel sentido del lugar referido a un único paisaje, pasamos a otro sentimiento ciertamente multiplicado y fracturado, construido a partir de fragmentos de espacio y tiempo de carácter metropolitano que son reconocidos por la memoria perceptiva precisamente a partir del desplazamiento y no de la estancia. Es decir, es la misma movilidad el elemento que los vincula y que los convierte en hábiles para conformar este nuevo sentido del lugar asociado a un espacio de vida también nuevo y difícil de delimitar pero, en cualquier caso, no determinado únicamente por el lugar de habitación.

Por otro lado, la inmensa capacidad actual para replicar y clonar paisajes en lugares diferentes permite que la asociación entre lugar y paisaje sea ciertamente menos clara y se transforme en un vínculo borroso o, al menos, fácilmente permutable en ambos lados de la asociación. Es decir, si, por un lado, es posible recrear cualquier paisaje en un lugar determinado y, por otro lado y a la inversa, cualquier lugar puede acoger un paisaje concreto, esto significa que todo paisaje puede asociarse a cualquier lugar: la réplica de las playas balinesas en el contenedor de ocio *Tropical Island* en Berlín, las pistas de esquí en el interior del centro comercial *Xanadú* en Madrid, la clonación de las calles de Nueva Orleans en el ala sur del *shopping-mall Trafford Centre* en Manchester; el lenguaje formal de la arquitectura oriental presentada en versiones de consumo rápido, inspiradas por *Las mil y una noches*, que se impone en las urbanizaciones de segunda residencia en la costa mediterránea, o la estandarización claramente presente en la recuperación de centros históricos y guetos judíos en la Europa del Este, que acaban reproduciendo programas de diseño urbano verdaderamente similares y previsibles. Éstos son solamente algunos ejemplos, diferentes momentos de una secuencia global de paisajes caracterizados por la fácil, indiferente y común transposición con el lugar.

Pero si el paisaje ya no es privativo de un lugar determinado, sino que, de alguna manera, puede fluir y manifestarse en una multiplicidad de lugares, esto significa que no existe una necesidad de relación, apropiación e identificación con aquel paisaje en un lugar específico. Es decir, se habría producido una cierta «deslocalización» del proceso que crea el vínculo entre individuo y paisaje a

través del lugar. Es como si los paisajes se hubiesen puesto, por así decirlo, «en huelga» y hubiesen dimitido de la función que tradicionalmente tenían asignada.

Estos dos procesos simultáneos, el nuevo papel de la movilidad a la hora de conformar los espacios de vida, y la existencia de un sentido del lugar paradójicamente deslocalizado, explican, en realidad, la hipervisibilidad actual de los paisajes de la movilidad. En efecto, si, por un lado, es la movilidad la que confiere progresivamente sentido a los procesos de relación, apropiación e identificación entre individuo y paisaje y, por otro lado, los paisajes relacionados con la habitación van perdiendo su función de explicar el contenido social y cultural de esta relación, puede considerarse que es en los paisajes de la movilidad, aquellos específicamente relacionados —como se apuntaba al comienzo de este trabajo— con la gestión de los flujos de movilidad o con el soporte de esta movilidad, donde habría que buscar en la actualidad la forma en la que se establecen las relaciones entre sociedad y paisaje.

Lejos de ser piezas marginales, los paisajes de la movilidad representan, así pues, el escenario privilegiado en el que actualmente se negocian la identidad de los individuos y la cultura de los lugares.

1 Es cierto que los vuelos *low cost* no constituyen, en realidad, un fenómeno nuevo, puesto que tienen un claro precedente en los vuelos chárter iniciados en la década de 1960.

LA RENOVACIÓN DEL PAISAJISMO EN LOS NUEVOS PARQUES METROPOLITANOS

Enric Batlle i Durany

Introducción

La naturaleza en la ciudad, representada habitualmente por los parques, es el exponente más claro del espíritu popular que asocia al espacio público la imagen de los paisajes deseados. Joseph Rykwert, en su artículo *El jardín del futuro, entre la estética y la tecnología*,¹ nos invita a resolver una de las reivindicaciones más claras de nuestro tiempo: «Llevar la naturaleza a la ciudad y hacer útil la naturaleza al ciudadano». La relación entre ciudad y naturaleza ha dado lugar a multitud de ejemplos de espacio público, producto de la complejidad de transportar literalmente modelos naturales para la utilización ciudadana, o de la contradicción evidente entre estos usos urbanos y unos espacios o unas imágenes naturales que se quieren conservar. Este artículo también quiere incidir en este paradigma clave del espacio público, e intentar ayudar a encontrar los significados urbanos, ecológicos y estéticos que nuestros espacios libres futuros requerirán.

Encontrar un nuevo significado para el espacio libre metropolitano puede permitir proyectar la ciudad desde un nuevo modelo de continuidad; ya no se tratará de la ciudad compacta tradicional con sus calles, plazas, avenidas y parques, sino de una nueva lectura de la ciudad dispersa en la que el nuevo espacio libre puede permitir cohesionar, hacer comprensible, ser la nueva estrategia que defina la forma de la metrópoli, tal vez dar lugar a un nuevo estrato que se superpondrá a la multitud de estratos de construcción y significado que constituyen el hecho metropolitano.

En esta nueva relación entre ciudad y territorio, donde la ciudad es metrópoli y el espacio libre uno de los estratos básicos que la componen, habrá que ser respetuosos con las leyes ecológicas, será necesario reinventar alternativas medioambientales, buscar nuevos caminos para el mundo agroforestal en los ámbitos metropolitanos y, por supuesto, saber integrar estas operaciones en los proyectos urbanos y territoriales de los cuales generalmente formarán parte.

Se trata de un estrato que juega desde el paisaje y que se mueve en todas las escalas, desde la escala de la metrópoli a la de la ciudad, o a la de barrio, ya sea revitalizando los grandes signos geográficos de nuestro paisaje o bien rescatando o inventando los pequeños fenómenos de paisaje que todo lugar contiene o puede contener.

Los profesionales de la arquitectura del paisaje trabajan con una actitud que se sitúa en una tercera vía, intentando buscar sus posibilidades entre la prepotencia de la sociedad industrial y la ingenuidad de los movimientos ecologistas. Una actitud que no quiere rendirse a las visiones catastrofistas que anuncian el final del espacio público, la destrucción de los verdaderos espacios urbanos democráticos, como muy bien argumenta Margaret Crawford en sus *Narratives of loss* (Narrativas de la pérdida),² donde anuncia que los únicos espacios libres posibles del futuro son los espacios libres privados (centros comerciales, de ocio, temáticos, de turismo...) o los espacios de la movilidad (autopistas, estaciones, puertos, aeropuertos...).

Una actitud que da lugar a unos nuevos paisajes que tampoco quieren ser el resultado de la conservación artificial de una naturaleza —o de una relativa naturalidad histórica de la agricultura— que está condenada a perder el carácter que se le atribuye en la actualidad, como reclama para la cultura urbana Oriol Bohigas en su texto *La ciudad, refugio del paisaje*.³

La actual renovación del paisajismo utiliza enfoques de la realidad muy diversos, categorías en principio muy heterogéneas —diseño de el espacio público, medio ambiente, ordenación territorial, gestión agroforestal, control de los recursos

naturales— que se superponen para intentar definir un nuevo modelo de espacio libre para una ciudad sostenible.

Con objeto de acercarnos al posible papel de los espacios libres en el contexto de los ámbitos metropolitanos este artículo se ha estructurado en tres partes —«El planeamiento y los parques urbanos», «Los nuevos espacios libres metropolitanos» y «La conectividad urbana, ecológica y metropolitana». En la primera parte se aborda un análisis de las vinculaciones entre el modelo de planeamiento utilizado y los tipos de parques obtenidos. En la segunda parte se presentan ejemplos de nuevas tipologías de espacios libres, desde los bosques de la metrópoli a las agriculturas urbanas, desde los drenajes del territorio a los entornos con valor añadido. En la tercera parte se plantea la recuperación de la continuidad urbana, ecológica y metropolitana a través del proyecto del espacio libre y como nuevo instrumento para la ordenación del territorio frente a la aceptación generalizada de la dispersión como fenómeno urbano insalvable.

1. El planeamiento y los parques urbanos

El modelo urbanístico más común en nuestro país durante los últimos años ha sido —y todavía es— el desarrollo de un sector relativamente pequeño a través de una figura urbanística —plan parcial o similar— que aborda los problemas concretos de aquel lugar a partir de unos parámetros y directrices previamente establecidos. Las cesiones para espacios libres y equipamientos se sitúan entre un 30% y un 50% de la superficie del sector.

El proceso habitual de desarrollo ha centrado el tipo de ordenación en la lógica de las nuevas calles planteadas o en la lógica de encontrar la mejor implantación inmobiliaria. La disposición de los espacios libres y los equipamientos se realiza generalmente de forma muy secundaria y fragmentada en relación con las lógicas anteriores. Es común asimismo la consideración de estos espacios desde una lógica muy local, vinculada a los tejidos urbanos ya existentes, o como nuevo centro del nuevo tejido urbano planteado.

En estos desarrollos urbanísticos se fomenta la disgregación de los espacios libres en diversas piezas que se disponen de forma periférica a la perfecta ubicación de los aprovechamientos inmobiliarios. Es habitual renunciar al aprovechamiento de los elementos geográficos o paisajísticos que existían previamente en el lugar, para así poder establecer un nuevo orden que se construirá desde las lógicas de las calles y las edificaciones, y en el que los nuevos espacios libres tendrán que diseñarse desde nuevos criterios que se desconocían en el momento de planear el sector.

El modelo de desarrollo en piezas autónomas ha obviado habitualmente su entorno, tanto el de la ciudad ya construida como el del paisaje cercano, renunciando a las posibilidades de los espacios libres como intercambiadores entre unas ciudades densas que necesitaban zonas verdes, y unos paisajes naturales o agrícolas cercanos que estaban perdiendo su sentido y su calidad.

Un modelo de desarrollo urbanístico más sostenible tendría que plantear el tratamiento unitario y de forma agrupada de todos los espacios libres de un nuevo sector, tendría que encontrar una disposición en el territorio que fomentase el intercambio entre la ciudad ya construida y el paisaje cercano, tendría que aprovechar los elementos geográficos o paisajísticos existentes como generadores de los nuevos espacios libres, y tendría que tratar de conectar estos espacios con los posibles corredores ecológicos que vinculan los diferentes espacios de interés natural de la metrópoli.

Para ilustrar la posibilidad de este tipo de desarrollo en el marco de los entornos urbanos más próximos, podemos utilizar dos ejemplos realizados desde la órbita municipal pero que son una buena contribución para complementar la matriz ecológica metropolitana. Se trata del sistema de parques de Sant Cugat del Vallès y del corredor urbano de la riera de Sant Climent en Viladecans.

En ambos casos se trata de propuestas que intentan establecer un sistema de parques en el interior de la ciudad aprovechando los vacíos que la misma ciudad ha generado en la ocupación del territorio. Estos vacíos, rieras en ambos casos, se convierten en los nuevos espacios libres de la ciudad y dan lugar a unas continuidades para los transeúntes inimaginables anteriormente.

Estos sistemas de parques se convierten en el mejor plan de ordenación para comenzar el desarrollo futuro de estas ciudades, y ofrecen en una sola operación tres ventajas claras: en primer lugar, se obtienen muchos espacios libres para la ciudad y se conservan los valores naturales del territorio original; en segundo lugar, se permite el crecimiento controlado de la ciudad con unos nuevos barrios que completan el continuo urbano previo y que definen la forma perimetral del sistema de parques y, en tercer lugar, se consigue una secuencia de espacios que conecta el interior de la ciudad con los espacios naturales próximos. La vinculación entre los nuevos crecimientos de la ciudad y el establecimiento de los sistemas de espacios libres urbanos presenta otra ventaja evidente, puesto que posibilita la financiación conjunta de todo el ámbito.

En Sant Cugat del Vallès, el embrión del sistema de parques permite un recorrido que, desde el centro de la ciudad conduce, por un lado, hasta el parque agrícola de

Torre Negra y el parque de Collserola y, por otro lado, hasta Sant Llorenç del Munt a través del hipotético corredor verde del Vallès.

En Viladecans, los espacios libres generados alrededor de la riera de Sant Climent permiten establecer un recorrido mar-montaña que corta y une simultáneamente todo el municipio. Por un lado se vinculan al sistema del parque natural del Garraf y, por el otro, hacia el mar, entran en contacto con el parque agrario del Llobregat y con los espacios naturales del delta.

En Sant Cugat del Vallès, diversos espacios libres procedentes de operaciones urbanísticas independientes acaban formalizando un sistema de parques a pesar de la inexistencia de un plan municipal al respecto. Espacios de tipologías diferentes acaban encontrando la unidad en la continuidad y en la vegetación, hasta conseguir unificar un valle agrícola reconvertido en parque (el parque Central) los espacios libres de un ensanche (el parque del Monestir) y el parque que acompaña una riera (el parque de la Rambla del Celler). En el caso del parque Central y del parque de la Rambla del Celler, el hecho geográfico primigenio –la riera– se convierte en el centro del parque y en el elemento que ordena todo el sector. En el caso del parque del Monestir, un modelo urbanístico convencional elimina todos los rasgos paisajísticos anteriores y fomenta la disgregación de los espacios libres en piezas muy fragmentadas que sólo recuperan cierta unidad a través de la fuerza de la vegetación.

En Viladecans, el impulso municipal para recuperar la riera de Sant Climent se convierte en un plan marco que ordena todas las intervenciones a realizar a lo largo de su curso. Un parque que se diseña desde la lógica de los sistemas naturales de las rieras y que consigue dibujar un sistema de parques que atraviesa toda la ciudad. Un parque que aprovecha todos los espacios que encuentra y que se convierte en una unión verde entre la montaña y el mar.

En los dos ejemplos, el planeamiento superior no preveía estas opciones, y los planeamientos parciales optaban por unos espacios libres disgregados y ubicados a partir de unas lógicas más urbanas. El resultado es una muestra de la capacidad que tienen estas ideas de ser transformadas en realidad manteniendo los otros parámetros urbanísticos. Los dos sistemas de parques han sido financiados por la promoción privada, pero con el control municipal que controlaba su ejecución. En el caso de Viladecans es muy ejemplificador recordar que, con anterioridad a este plan, había habido una propuesta de la organización ecologista Depana que promovía un corredor verde entre el Garraf y los humedales del delta del Llobregat y que se situaba entre los núcleos urbanos de Sant Boi de Llobregat

y del mismo Viladecans. Este corredor aprovechaba un intersticio vacío que existía entre los dos núcleos urbanos y se convertía en el límite natural que justificaba la posible ampliación del aeropuerto de Barcelona.

Este corredor no pudo ser transformado en realidad, diversos polígonos industriales que ya estaban previstos en el planeamiento lo hicieron imposible cosiendo las tramas urbanas de ambos municipios. Cuando Viladecans consideró la posibilidad de una idea similar, ya era demasiado tarde para desarrollar opciones de esta escala, pero un análisis mucho más preciso y una mentalidad mucho más abierta centraron la discusión sobre un pequeño hecho geográfico existente en medio del municipio: la riera de Sant Climent. La riera no tenía la dimensión del corredor planteado por Depana, pero era continua entre el Garraf y el delta, al tiempo que el hecho geográfico con más vinculación entre los valles del parque natural del Garraf y los humedales de las orillas del aeropuerto. Un trabajo urbanístico y paisajístico mucho más detallado determinó la posibilidad de transformar este pequeño hilo, que las ordenaciones urbanísticas previstas casi borraban, en el hecho geográfico más importante del sector, capaz de liderar la ordenación urbanística más ambiciosa del municipio y de obtener fuerza suficiente para conseguir ser el sistema de espacios libres urbanos que la ciudad buscaba.

2. Los bosques de la metrópoli

La ocupación urbana del suelo solamente representaba el 16% de la superficie del área de Barcelona⁴ en el año 1992, y el 25% en función de la ocupación urbana potencial según el planeamiento vigente del año 1998. Pese a la importante superficie libre, no es ésta la sensación que se percibe al viajar por la metrópoli, ya que, dentro del 75% restante, hay una gran parte de zonas ocupadas por usos no controlados, por espacios agrícolas abandonados o por espacios agrícolas de muy baja calidad. Además, las infraestructuras trituran los espacios libres resultantes y acentúan esta sensación de disponer de poco espacio. Pero el espacio existe y podría ser utilizado en planeamientos coherentes que tratasen de evitar los continuos urbanos indiferenciados que a la larga podrían imposibilitar la conexión entre las diversas áreas naturales o entre las diversas áreas que podrían integrarse en el conjunto de espacios libres de la metrópoli.

La ciudad puede utilizar el bosque como material básico para recuperar los intersticios urbanos degradados. A gran escala puede utilizarlo como un instrumento que permite llenar grandes superficies estableciendo todo tipo de conexiones ecológicas. A pequeña escala, como respuesta testimonial

de la memoria de unos bosques que añoramos. Los bosques de la metrópoli se pueden compatibilizar con diversos tipos de agriculturas urbanas, desde las agriculturas integradas al concepto de bosque —explotación controlada del bosque, plantaciones tradicionales de los claros del bosque— a las agriculturas productivas más intensivas que puedan ocupar áreas de mayor dimensión —viñas con denominación de origen, viveros de árboles, parques agrícolas—. Los bosques de la metrópoli y las agriculturas urbanas son rentables a escala local porque de ellas pueden obtenerse madera, alimentos u ocio, y pueden ser rentables a escala global porque capturan el dióxido de carbono, contrarrestan el cambio climático, retienen el agua, controlan la erosión y evitan las riadas, y, además, porque se convierten en reservas de biodiversidad.

Los bosques urbanos requieren un sistema de gestión de uso múltiple que promueva simultáneamente la utilización social de estos ámbitos y la producción de materias primas en el mismo lugar. Para llevar adelante un sistema de estas características hay que superar el dilema tradicional entre producción y conservación. No se tratará de implantar sistemas de gestión forestal productiva intensivos, pero tampoco de promocionar la conservación estática sin realizar ningún tipo de gestión. Los sistemas de gestión forestal intensivos promueven la implantación de árboles de crecimiento rápido, con un rejuvenecimiento continuado de los bosques y una preferencia por los espacios regulares y monoespecíficos de una sola especie. Frente a este planteamiento pueden implantarse sistemas que promuevan la diversidad y la complejidad estructural de los bosques, con masas irregulares compuestas por especies diferentes y tamaños variados. En este tipo de gestión puede promoverse un aprovechamiento importante de los recursos naturales respetando la belleza y las funciones ambientales del bosque.

El parque de Sausset, en la *banlieue* de París, es un ejemplo brillante de parque útil construido a partir de la recuperación de los sistemas agroforestales como sistemas urbanos que pueden ser utilizados en los espacios públicos del nuevo contexto metropolitano. El parque, diseñado por un equipo dirigido por Michel Corajoud, no trata de definir la imagen final, sino que establece un proceso de construcción del parque que todavía continúa. En Sausset la agricultura no es algo situado en la memoria romántica del diseñador, sino que constituye el motor del parque y da lugar a un sistema de bosques metropolitanos. No se plantea la conservación de algún valor natural existente, sino que se fabrica una nueva naturaleza. No se utiliza el agua como un artificio estético, sino que ésta se convierte en la respuesta a los nuevos problemas medioambientales y da lugar a la creación de nuevos ecosistemas

húmedos. No se utiliza la geometría para establecer nuevos elementos arquitectónicos, sino para crear un nuevo paisaje.

Se trata de forestar la metrópoli a través de sistemas de gestión potentes y de nuevas ideas que traten de obtener unos bosques ricos y bellos. Unos bosques de la metrópoli autosuficientes que puedan continuar generando beneficios ambientales y sociales. Unos bosques que no consideraremos como un valor residual, sino como un valor añadido. El bosque, como expresa Martí Boada,⁵ «no es marginal».

3. Las agriculturas urbanas

La agricultura urbana es la respuesta que damos a la fascinación que sentimos por unos espacios naturales y agrícolas que valoramos, por unos espacios que han conformado la imagen de los paisajes que queremos conservar. Las imágenes de la agricultura pueden convertirse en las imágenes de nuestras intervenciones, pueden ser la base de las nuevas imágenes que podemos generar a través de las nuevas estrategias. Los procesos de la agricultura forman parte de la cultura de la tierra, son el sistema ideal de gestión para estos paisajes, la estrategia que permite la organización de estos espacios en función del tipo de gestión, dando lugar a unas nuevas imágenes —variables en el tiempo— que nos permiten nuevas vinculaciones con la ciudad en la que se sitúan.

El deseo del hombre de controlar la naturaleza, ya sea como instrumento alimentario, medicinal o contemplativo, ha producido el desarrollo de multitud de técnicas agrícolas y de elementos de servicio que posteriormente han evolucionado desde la agricultura hacia los elementos decorativos o de uso en el ocio; desde los sistemas de riego a las fuentes monumentales, desde los bancales agrícolas a las terrazas de los jardines, desde los sistemas de protección a las cercados, desde las podas para mejorar la producción a la topiaria decorativa. Si la agricultura es uno de los orígenes del jardín, es lógico que, después de un largo período de máxima artificialidad y de pérdida de los orígenes, se piense que los parques pueden volver hacia la agricultura, que pueden ser agricultura, que pueden recuperar el carácter hortícola de sus imágenes primigenias.

Un caso especial de agricultura urbana es el de los huertos individuales situados sobre terrenos públicos en los territorios periurbanos. Considerados como marginales en ámbitos como el de la metrópoli de Barcelona, se trata de una actividad que, convenientemente regulada e incluso, debidamente estimulada, puede contribuir a estructurar el territorio periurbano generando paisajes admirables y produciendo satisfacción a

muchas opciones personales, tal como ocurre en numerosas periferias urbanas centroeuropeas y nórdicas. Los huertos individuales pueden ser compatibles con los espacios libres tradicionales o pueden insertarse en los nuevos espacios libres metropolitanos. La reconversión de esta actividad, erradicándola de los espacios marginales y reubicándola en lugares apropiados donde se pueda regular y normalizar es una necesidad, pero también lo podemos considerar como una buena solución para configurar nuestros espacios libres. En diversas ciudades europeas se están volviendo a incluir huertos individuales en los parques públicos, recuperando así la tradición iniciada en Alemania a finales del siglo XIX.

4. Los drenajes de los territorios

Los proyectos de drenajes del territorio parten del reconocimiento de que el agua es un recurso básico, y tienen como primer objetivo limpiar y proteger el curso del agua. Se trata de reconsiderar un hecho que ya conocíamos: que sin la presencia y la historia del río o el drenaje, el valle fluvial no existiría. Es importante considerar las iniciativas de los corredores fluviales estudiando todo el ámbito de la cuenca. La comprensión de la totalidad del sistema natural nos permite hacer una aproximación ecológica más completa y puede ayudarnos a determinar las soluciones más correctas para los puntos de conflicto que habitualmente encontraremos en las zonas más urbanizadas.

Retener el agua y humidificar el territorio puede contribuir a resolver las problemáticas hidráulicas del nuestro país, pero también a dar lugar a nuevos paisajes. En primer lugar, se tratará de la aplicación de estrategias hidráulicas de pequeña escala, de retención del agua para acumularla, para reducir su velocidad, para humidificar el territorio y para el control hidrológico en los entornos forestal, agrícola y urbano. En segundo lugar, el fomento del mantenimiento de todos los drenajes del territorio y la acumulación en todas las escalas de los caudales de agua disponible dará lugar a nuevos paisajes húmedos ligados a los bosques, a los espacios agrícolas, a las nuevas áreas urbanas. En tercer lugar, la aplicación de las medidas enunciadas comportará, en caso de fuertes lluvias, la disminución de los caudales de agua en los troncos principales de los ríos y las rieras, así como una evidente disminución de su velocidad y la mejor prevención de todo tipo de inundaciones. Se habrán minimizado los problemas actuales pero, al mismo tiempo, se habrán obtenido unas calidades paisajísticas y medioambientales añadidas, como es el caso del aumento de la masa forestal, el aprovechamiento para el riego de las aguas, la mejora de los mantos freáticos, la disminución de la erosión de los suelos, la creación de nuevas áreas húmedas con posibles nuevos ecosistemas y la

posibilidad de dar lugar a nuevos paisajes en el entorno de nuestros ríos y rieras. Y, en cuarto lugar, la aplicación de medidas diversas simultáneamente puede ser, en nuestra situación, la mejor estrategia hidráulica para evitar proyectos sin sentido y conseguir así que todo el territorio participe de las problemáticas del agua y se pueda añadir a la evidente potencialidad ecológica de estas actuaciones una clara potencialidad económica que las convertiría en posibles y, tal vez, incluso en imprescindibles.

Redescubrir la continuidad del agua a través de los drenajes del territorio nos permite recuperar un concepto que la ocupación indiscriminada de éste había eliminado: la continuidad de los espacios exteriores. Si redescubrimos la continuidad del agua podremos recuperar la continuidad ecológica de los drenajes del territorio y habremos puesto la primera piedra para obtener las continuidades cívicas que nuestra metrópoli requiere. Si en la actual ciudad dispersa el único estrato con continuidad es el de las infraestructuras, recordar que los drenajes del territorio pueden ser un sistema continuo nos ayuda a iniciar correctamente la construcción de un nuevo estrato compuesto por todos los espacios libres de la metrópoli.

Recuperar los drenajes del territorio permite hacer visibles para el ciudadano los procesos del agua, al tiempo que se diseña un ciclo hidrológico razonable y se da lugar a un nuevo ecosistema urbano que puede integrar bases de retención, pequeños embalses, depósitos de acumulación, drenajes secundarios, redes alternativas de suministro de aguas diversas, plantas de tratamiento de aguas residuales, filtros verdes... y una infinidad de espacios posibles que, junto con los arroyos principales, los ríos y la línea de costa, pueden definir el sistema hídrico metropolitano.

La continuidad del sistema de drenajes permite la recuperación de unos hechos geográficos primigenios en la construcción de la ciudad. La gestión del agua desde los nuevos parámetros enunciados y el proyecto de los espacios vinculados a esta gestión permitirá obtener un sistema —continuo por definición— que no solamente considerará los grandes cursos de agua —ríos y rieras—, sino que podrá ser visible a todas las escalas y podrá incluir cualquier pequeña depresión topográfica, que pasará a ser una pieza más de este proyecto imprescindible.

Los drenajes del territorio se convertirán en auténticos *recorridos verdes* porque podrán garantizar al mismo tiempo la ineludible continuidad del agua con las continuidades de la biodiversidad que un trabajo adecuado de los márgenes del drenaje podrá hacer posible. La continuidad del agua y de la biodiversidad podrá ser complementada con las posibles continuidades para los ciudadanos a

través de caminos que sigan el drenaje o que permitan las conexiones con los tejidos urbanos próximos. El proyecto de los drenajes del territorio nos hará visible la continuidad de una gota de agua, de un pájaro, de un jabalí perdido, de una biodiversidad ganada, del aire limpio, de un ciudadano verde y de todo aquello que pueda ser compatible con estos principios.

5. Los entornos con valor añadido

Los entornos con valor añadido son el resultado del mejor estudio de impacto ambiental que podemos elaborar sobre las intervenciones que queremos llevar a cabo en el territorio. Son el resultado positivo de una buena interacción entre el programa concreto que tenemos que implantar y las capacidades naturales del paisaje que las ha de soportar. Son un espacio libre que puede complementar el conjunto de espacios naturales y de espacios públicos de la metrópoli.

Estos entornos pueden ser un valor añadido a la intervención concreta que se está realizando. Habitualmente se considera que este tipo de intervención siempre resulta nociva para el paisaje que la ha de soportar y que, por lo tanto, hay que determinar el impacto ambiental que produce, para así después poder practicar las correcciones necesarias, que como comenta Ramon Folch en el libro *Que lo hermoso sea poderoso*⁶ se desarrollan de la manera siguiente:

«El último episodio de este proceso comienza cuando la obra civil se está terminando, si bien puede continuar largo tiempo después de que ésta esté terminada: es la restauración de las heridas causadas. Se trata de fijar taludes, de regenerar zonas afectadas por acopios e instalaciones temporales, de construir pasos para animales que efectúan desplazamientos a través de la traza, etc.

Este proceso se reduce demasiado a menudo a una sumaria jardinería de circunstancias que poco tiene que ver con una verdadera restauración global y que, además, suele ser cara de implantación y carísima de mantenimiento: se ha destruido innecesariamente lo que ya había y no costaba nada y se ha colocado lo que no existía, vive mal y cuesta mucho.»

Los entornos con valor añadido quieren tener sentido por sí mismos, convertirse en un hecho paisajístico superior a la intervención concreta a la que están acompañando. Se trata de actuar con energía con los materiales propios del paisaje, evitando el desastre y diseñando la naturaleza con la confianza de que se está buscando un mundo mejor. Lewis Mumford lo explicaba así en la introducción del famoso libro, *Design with nature*,⁷ de Ian L. McHarg:

«Aunque se presenta como una llamada a la acción, no está destinado a los que creen en los programas intensivos o en las

soluciones inmediatas, sino más bien, lo que nos ofrece es un fresco sendero de piedrecitas sobre un paisaje ya existente. En esta obra encontramos los cimientos de una civilización que, sin duda, reemplazará a un mundo contaminado, de terrenos maltratados por los grandes desplazamientos de tierras, dominado por las máquinas, deshumanizado, amenazado por las explosiones y que, en estos momentos, se está desintegrando y desapareciendo ante nuestros ojos. Al presentarnos esta impactante visión de la exuberancia de los elementos orgánicos y del deleite humano que la ecología y el diseño ecológico prometen desentrañar, McHarg reaviva la confianza en un mundo mejor.»

Diseñar la naturaleza nos permite resolver estos programas a partir de un conocimiento atento a los valores sociales y culturales del paisaje y preocupado por conseguir una planificación capaz de incorporar lo que la ecología ya sabe. La recuperación de los lugares degradados o de los antiguos recintos industriales permite aplicar estos conocimientos para tratar de conseguir nuevos paisajes que se incorporarán a la imagen de la metrópoli.

Podríamos volver atrás y pensar que podemos depositar nuestros maravillosos productos sobre una naturaleza todavía virgen, pero ya sabemos que nuestros productos no son siempre agradables y que la naturaleza próxima está más bien degradada. Los valores añadidos de estas intervenciones podrían ser los espacios libres que permitiesen realizar una correcta integración del objeto correspondiente en el marco del proyecto de paisaje de aquel lugar. Estos espacios libres podrían constituir el entorno adecuado que hace la corrección necesaria del impacto producido, o podrían ser el resultado de proyectar la intervención prevista como si se tratase de un espacio libre.

En ambos casos se trata de considerar el conjunto como una sola unidad de paisaje que agrupa la intervención concreta y su entorno. Esta unidad tendría que gestionar simultáneamente la intervención y el entorno, de manera que se considerasen elementos inseparables. Los entornos con valor añadido serían los espacios libres de estas intervenciones, pero también estarían en relación con el sistema global de espacios libres metropolitanos, cumpliendo funciones cívicas y ecológicas que complementarían el conjunto.

El proyecto de las infraestructuras y de los equipamientos necesarios desde la voluntad de obtener estos valores añadidos da lugar a lo que denominamos *infraestructuras verdes*, unos híbridos de programa concreto y paisaje, una nueva tipología de espacio libre.

Los entornos con valor añadido pueden ser proyectos coordinados con las ideas generales sobre los espacios libres metropolitanos, o tal vez solamente serán actuaciones fragmentadas relacionadas con el problema concreto desarrollado,

pero en ambas situaciones se estará contribuyendo a la construcción del mejor paisaje metropolitano.

El cementerio metropolitano de Roques Blanques y el vertedero del Garraf son dos ejemplos de equipamientos que disponen de un entorno con valor añadido. Ambos se desarrollan sobre áreas naturales que forman parte del sistema de espacios libres metropolitanos. El cementerio lleva a cabo un complejo programa de sepulcros sobre unas zonas boscosas situadas en las orillas de Collserola, mientras que el vertedero ocupó un valle profundo y cerrado del macizo del Garraf y recientemente ha sido objeto de una restauración paisajística.

El cementerio metropolitano de Roques Blanques es un conjunto de jardines dentro del bosque. Cada jardín es un pequeño cementerio en el que la imagen de las sepulturas queda superada por el carácter paisajístico del conjunto. El tipo de cementerio permite preservar los bosques perimetrales e intersticiales que se mantienen a su cargo y establece estos nuevos jardines-cementerio, que con el paso del tiempo quedan absorbidos por el conjunto del bosque.

El vertedero del Garraf ocupó indiscriminadamente un valle del parque natural del Garraf. El proyecto de terminación de la explotación define la topografía final que se obtendrá y establece las posibilidades de aprovechar los gases producidos para obtener una energía alternativa. El proyecto de restauración pretende retornar este lugar al parque natural a través de la creación de un nuevo paisaje que se define como jardín agrícola. Una sucesión de diversos banales agrícolas define el paisaje proyectado y establece todos los órdenes necesarios para regular desde la finalización de los vertidos hasta las plantaciones que se han de realizar.

El parque del nudo de la Trinitat y el parque del Tramvia, situados en las rondas de Barcelona, son dos ejemplos de las dificultades intrínsecas de las infraestructuras para ser transformadas en *infraestructuras verdes*. Se trata de dos ejemplos del área de Barcelona en las que el proyecto de los entornos de las infraestructuras consigue corregir las carencias iniciales del proyecto de la infraestructura. El primero desarrolla un parque en el interior de un gran nudo viario, mientras que el segundo trata de conseguir un nuevo paisaje sobre el trazado cubierto de una autopista.

El parque del nudo de la Trinitat es el entorno de una infraestructura y un paisaje en sí mismo. Podría explicarse que el parque es el resultado de un buen estudio de impacto ambiental de la compleja infraestructura que se había de ejecutar, pero el parque es en realidad el resultado de un proyecto de paisaje que busca referencias más globales con el objetivo de

superar la complejidad del problema y con la pretensión de obtener un parque público para los barrios cercanos. El parque es un paisaje construido desde la topografía y la agricultura, pero también es una estructura compleja que tiene la pretensión de organizarse como un espacio libre en medio del nudo viario. La solución adoptada trata de vincular este lugar a un supuesto sistema superior de espacios exteriores a través de la continuidad de las diversas hileras de árboles que entran en la ciudad acompañando las diferentes autopistas. El parque es una *infraestructura verde* y el resultado de afrontar el proyecto de un punto de conflicto difícil.

El parque del Tramvia ocupa los espacios que el planeamiento había reservado para el paso de una autopista. En el momento de la ejecución de esta infraestructura, las insistentes reivindicaciones municipales consiguieron que la autopista se construyese de forma semisoterrada, lo que permitió la construcción de un parque en los terrenos que quedaban libres. El parque ocupa unos espacios inconexos que estaban muy mal relacionados con los tejidos urbanos próximos. En ellos, el parque trata de convertirse en un elemento de conectividad urbana entre las diferentes partes, y pretende transformar este lugar en un bosque metropolitano que podría seguir todo el trazado de la autopista. El resultado final es un recorrido verde que permite las conexiones entre dos municipios y un bosque metropolitano que puede irse agrandando: un entorno de una infraestructura con unos valores añadidos que los municipios pueden continuar consolidando.

Estos dos proyectos nos muestran las posibilidades de las infraestructuras para aportar espacios libres a los entornos urbanos que atraviesan. Las soluciones adoptadas muestran solamente una parte de las inmensas posibilidades que se podrían aprovechar si se tuviese la oportunidad de poder proyectar las grandes infraestructuras desde la óptica de las *infraestructuras verdes*. El proyecto conjunto de las infraestructuras y de sus entornos urbanos puede ofrecer muchos valores añadidos a la ciudad y ayudar a consolidar el sistema de espacios libres de nuestras metrópolis.

6. La continuidad urbana, ecológica y metropolitana

Los nuevos *sistemas verdes* se construyen desde la idea de recuperar las conectividades perdidas, pero también sobre la base de cada uno de los nuevos espacios libres que pueden establecerse. Estos nuevos espacios libres —margen de ciudad compacta o intersticio metropolitano— no pueden ser diseñados exclusivamente desde el programa local que los hace posibles, sino que han de recoger y asumir el rol que les corresponde dentro de un supuesto sistema ideal. Estos espacios libres podrán formar parte de

una sucesión de espacios que traten de establecer alguna conectividad, o podrán ser imprescindibles para recuperar algún lugar natural degradado. Estos nuevos parques también podrán vincularse a los sistemas naturales potenciales que todavía existan en el lugar o a los nuevos sistemas naturales que podrán establecerse para hacer emerger los valores ecológicos anteriormente anulados.

La consolidación de estos nuevos sistemas verdes requiere la realización de múltiples conexiones o uniones verdes entre los diferentes ámbitos de la ciudad y entre los diferentes espacios libres existentes. Las uniones verdes son una nueva versión de las vías parque de los viejos *park system* de Olmsted. Estas uniones promueven el paseo y presentan un elevado interés metropolitano, puesto que permiten la comunicación de los ciudadanos entre todos los espacios libres disponibles y establecen una red que ofrece la posibilidad de escoger y alargar los recorridos que se quieran desarrollar.

Las uniones verdes se entenderán básicamente como espacios arbolados que también podrán desempeñar funciones de drenaje de las aguas de la ciudad. La continuidad de los recorridos para transeúntes y bicicletas será esencial, de manera que será muy importante la buena resolución de todos los cruces que se producirán con las otras infraestructuras. Las uniones verdes podrán ser simples paseos urbanos o podrán aproximarse al concepto de corredor ecológico, garantizando las continuidades naturales. La reconversión de estos espacios en drenajes vistos de la ciudad permite aprovechar el agua de lluvia para crear espacios húmedos que convertirán las uniones verdes en parte del sistema de parques y en sistema natural por sí mismo. Las uniones verdes son una pieza más del sistema de recorridos urbanos que puede establecerse en nuestras ciudades.

El paisaje metropolitano se ha de construir a partir del aprovechamiento simultáneo de los valores de las conectividades urbanas, las conectividades ecológicas y las conectividades metropolitanas. La conectividad urbana que se consigue a partir del proyecto del espacio público urbano, recuperando los mejores valores de la ciudad compacta que todavía querríamos conservar. La conectividad ecológica que puede construirse desde el proyecto de los intersticios metropolitanos a partir de la ineludible utilización de los nuevos valores ecológicos. La conectividad metropolitana que hemos de aprender a proyectar dada la necesidad de desarrollar correctamente los valores de la inevitable ciudad dispersa en la que vivimos. La superposición intencionada de estas continuidades es la primera herramienta de la renovación del paisajismo en los nuevos parques metropolitanos, el mejor instrumento para construir un paisaje metropolitano mejor.

Los espacios públicos pueden ser la imagen visible de la continuidad de la metrópoli. Su composición puede ser dispersa y fragmentada, consecuencia lógica de la diversidad de elementos que contiene, pero también puede ser coherente y continua, consecuencia directa de las nuevas ideas que hemos de establecer.

- 1 Rykwert, J.; «El jardín del futuro, entre la estética y la tecnología», *Rassegna*, núm. 8.
- 2 Crawford, M. «Contesting the public realm: struggles over public space in Los Angeles» (septiembre 1995), *Journal of Architectural Education*, vol. 2, núm. 1, Southern California Institute of Architecture.
- 3 Bohigas, O. (1985); *Reconstrucció de Barcelona*, Barcelona, Edicions 62.
- 4 Acebillo, J., y R. Folch (2000); *Atlas ambiental de l'àrea de Barcelona*, Barcelona, Ariel Ciencia.
- 5 Boada, M.; «El bosque no es marginal», *El País*, 8 de agosto de 1999.
- 6 Folch, R. (1990); *Que lo hermoso sea poderoso*, Barcelona, Editorial Altafulla.
- 7 Mumford, L. (1967); «Introducción», en I. L. Mc Harg (2000), *Design with nature*, Barcelona, Gustavo Gili.

LOS PAISAJES AGRARIOS EN LAS ÁREAS METROPOLITANAS ITALIANAS

El ejemplo del Parco Agricolo Sud di Milano

Fabio Renzi

Là dove c'era l'erba ora c'è una città, e quella casa in mezzo al verde ormai dove sarà? (Allí donde antes había hierba ahora se levanta una ciudad, ¿y esa casa en el medio del campo dónde estará?)

Il ragazzo della Via Gluck
Adriano Celentano

1. Los años de la expansión urbanística

Durante la segunda mitad del siglo pasado, Italia, al igual que otros países europeos, vivió un intenso proceso de urbanización que conllevó relevantes transformaciones territoriales y sociales, y que afectó sobre todo a las grandes ciudades. Baste pensar que Turín en las décadas de los cincuenta y sesenta del siglo XX se convirtió en la ciudad «meridional» más grande de Italia, y esto fue así por el número ingente de inmigrantes que desembocaron en ella para trabajar en la empresa Fiat.

Se trató de una expansión urbanística y de un crecimiento de la construcción caracterizados por el caos y la especulación, cuyos resultados físicos y visibles se convertirían en el ambiente y telón de fondo de mucha cinematografía italiana de la posguerra: los campos romanos con sus barriadas y los nuevos barrios periféricos de las películas de Pasolini, o los paisajes del campo lombardo en donde se insinuaban las vanguardias de la que se convertiría

décadas más tarde en la ciudad infinita que discurre entre Turín y Venecia. Un ambiente perfectamente reflejado en la bellísima e intensa película de Francesco Rosi *Le mani sulla città*,¹ en donde se narra el saqueo de Nápoles durante el gobierno del alcalde armador Lauro. Este cambio profundo del paisaje físico y humano de muchas realidades del país se convertirá en el eterno tema protoecologista de la canción popular italiana *Il ragazzo della Via Gluck* de Adriano Celentano.

La urbanización implicó la creación, en casi todas las grandes ciudades, de barriadas, asentamientos ilegales que convivían con los nuevos barrios periféricos, de construcción popular, ubicados a lo largo de los ejes viarios de acceso a la ciudad. El tejido territorial formado por los campos, los pequeños centros urbanos, los asentamientos rurales, se ve de esta forma alterado y englobado en el interior de un mosaico caótico e irracional. Gran parte de los problemas relacionados con las infraestructuras y la logística que siguen sufriendo aún hoy en día las ciudades italianas, en particular la relación entre las periferias y los centros urbanos en donde se concentra todavía la mayor parte de las funciones directivas, son la consecuencia de aquel crecimiento turbulento y sin reglas. En los planes reguladores, los paisajes agrarios italianos, verdaderos palimpsestos de las diferentes fases de la civilización que han marcado Italia, sus centuriaciones y sus redes de explotaciones en aparcería, se convirtieron en zonas blancas a la espera de una edificación o en áreas en donde ubicar las industrias insalubres. De esta forma, no sólo se vieron alterados los caracteres estéticos y formales de muchos paisajes italianos y su identidad histórica y cultural, sino también la red de relaciones ecológicas que constituye su estructura más profunda. Se puso en marcha así un proceso progresivo de degradación de las áreas periurbanas que desembocaría en el empobrecimiento y en la pérdida de su patrimonio de biodiversidad y en formas de contaminación muy agresivas, sobre todo con respecto a los sistemas hidrográficos pues se llegaron incluso a infectar y perjudicar las capas acuíferas.

Las ciudades italianas se descubrirán consiguientemente más pobres por lo que se refiere no sólo a su calidad formal y territorial, sino también social, debido a la carencia de servicios y de infraestructuras urbanas, en particular de espacios y de zonas verdes.

2. La nueva demanda social de calidad: paisajes agrarios y parques urbanos

Se asistió a una agresión del territorio agravada por un verdadero vacío legislativo que se prolongó durante más de veinte años. Habría que esperar hasta 1968, con la introducción de los estándares

urbanísticos, para que el verde urbano se convirtiese en uno de los temas de la planificación municipal. Fue un verdadero paso adelante, a pesar de que la cultura y la práctica de los estándares se concentró principalmente en los aspectos cuantitativos, compensativos y de resarcimiento como remedio al espantoso déficit de estructuras y de servicios para los ciudadanos. Los paradigmas del jardín o del área destinada a instalaciones deportivas son los que imperaban en los proyectos de espacios verdes de uso público. Habría que esperar algunos años, más concretamente a las décadas de los setenta y los ochenta del siglo XX, para ver cómo las administraciones municipales se medían con experiencias más maduras, globales y articuladas, donde la red de espacios agrícolas periurbanos o intersticiales, de jardines históricos y de redes hidrográficas más que de emergencias físicas se convertía en un componente fundamental de las estrategias de planificación urbana. El surgimiento de demandas sociales relativas a la dimensión pública y colectiva, a los temas vinculados con la calidad de vida (desde la salud en los espacios de trabajo hasta la vivibilidad de las ciudades), la renovación política consiguiente que acosará a muchas administraciones italianas, conducirá a la difusión de experiencias de planificación urbana encaminadas a la creación de parques tanto a escala municipal como supramunicipal.

La ciudad de Ferrara escogió una vasta zona agrícola de unas 1.200 hectáreas aproximadamente y de vocación productiva (por aquel entonces principalmente maíz, trigo y remolacha, así como considerables áreas hortícolas) que se extendía desde el río Po hasta los límites septentrionales de la ciudad. El objetivo consistía en mantener la relación directa entre el campo y los límites existentes desde finales del 1400. El proyecto de destinar esta área a parque, que se recogía en la modificación general de 1977 al plan regulador, tenía una doble finalidad:

- A escala territorial, la posibilidad de determinar una relación positiva entre la ciudad y el campo, valorizando la vocación agrícola del área y favoreciendo al mismo tiempo el uso recreativo, en concreto en la zona más próxima al río.
- A escala urbana, la mejora de la dotación de equipamientos y de servicios colocando en el área contigua a la muralla instalaciones deportivas y para la cultura y el tiempo libre, en el seno de un proyecto orgánico y unitario.

Bolonia desarrolló la idea de parque de colinas y de parque agrícola periurbano que recurre a la red hidrográfica como elemento estratégico para el mantenimiento de los espacios abiertos que interrumpen el *continuum* edificado.

Florenia, a partir de la recuperación del Parco delle Cascine, intervino a lo largo del curso del río Arno con una estrategia de espacios y dotaciones públicas.

Éstas son sólo algunas de las experiencias que se desarrollaron en aquellos años en las ciudades italianas y que ya anunciaban el inicio de un proceso de revalorización del paisaje agrario, el cual empezaba a dejar de ser un vacío a la espera de ser edificado. Se trata de una indicación significativa desde el punto de vista social, cultural y de la práctica proyectiva que atañerá a algunas zonas del país más que a otras, sobre todo a las localizadas en el centro-norte, y que desgraciadamente no logrará implicar a las ciudades meridionales que todavía se ven afectadas hoy en día por fenómenos de construcción abusiva y de agresión urbanística. Baste con pensar en el área del Vesuvio, en la que fue la Conca d'Oro (Cuenca de Oro) de Palermo, en el Valle de los Templos de Agrigento o en los paisajes agrarios de la costa de Calabria.

DE LOS PARQUES AL SISTEMA: LA EXPERIENCIA DE LA REGIÓN DE LOMBARDÍA

La metrópolis milanese, con más de cinco millones de habitantes distribuidos por un territorio que se extiende entre la capital regional y las colinas prealpinas, representa con toda seguridad una de las áreas en donde es más arduo el desafío de conservar ámbitos de naturalidad difusa y elementos del paisaje e incluso de la identidad territorial. Aquí la cobertura urbana sigue las directrices de un modelo muy compacto, en que los fenómenos de expansión desproporcionada están confinados a ámbitos periféricos mientras —especialmente en el sector norte de la ciudad— la urbanización de los suelos llega a superar el 70% del territorio, con los consiguientes y graves fenómenos de crisis ambiental que afectan a todos los grandes compartimientos ambientales: desde el relativo a las aguas, caracterizado por una red hidrográfica de régimen torrencial que es incapaz de soportar los enormes volúmenes de refluente descargados por millones de usuarios civiles e industriales, al relativo al aire, particularmente crítico a causa de la orografía del norte de Italia en donde las cadenas montañosas describen una barrera continua e imposible de franquear por los vientos y las corrientes de superficie. Y como es obvio las directrices urbanas y de infraestructuras, con un acentuado diseño centrífugo con respecto a la ciudad de Milán, son obstáculos enormes para la conectividad ecológica del territorio.

Ya en la década de los setenta del siglo XX empezarían a ver la luz en este territorio las primeras experiencias, particularmente valientes en algunos casos, de parques regionales: a partir del Parco Regionale della Valle del Ticino, más de 90.000 hectáreas de territorio sometido a una planificación especial pensada para

proteger el pasillo fluvial más importante del Norte de Italia, que roza por el oeste el área milanese, acogiendo los bosques de meseta más importantes de la llanura del río Po (principalmente áreas de robledos, carpadales, olmedos y alisares), y se extiende también por un territorio agrícola de especial valor caracterizado por la presencia de arrozales. Inmediatamente después fue el turno de una lengua de tierra muy agredida por el avance del cemento, que se extiende desde las puertas de Milán hacia el norte a través de una antigua terraza geológica de origen fluvio-glaciar: se trata del Parco delle Groane. Instituido en 1976, este parque cuenta con casi cuatro mil hectáreas de bosques de encinas y pinos silvestres (cultivados en la época de María Teresa de Austria y posteriormente asilvestrados) con grandes calveros áridos ocupados por valiosos brezales somontanos. En el sistema de los parques regionales se instituyó posteriormente un parque propiamente urbano, el Parco Nord Milano, que aún hoy en día sigue siendo en Italia una de las operaciones más importantes de recuperación medioambiental de áreas industriales desusadas en el territorio entre Milán, Sesto San Giovanni y Cinisello Balsamo, la pequeña Ruhr italiana.

EL PARCO AGRÍCOLO SUD DI MILANO

Con toda seguridad, la operación más valiente e innovadora fue la que desembocó en la institución del Parco Agricolo Sud di Milano. Este parque abarca, en realidad, todo el sector sur de la provincia de Milán, el menos agredido por el avance del hormigón gracias a una agricultura muy rentable, la cual, desde hace siglos, se beneficia de unos suelos muy fértiles y ricos en aguas manantiales, cuyo caudal ya fue regulado mediante obras de gran envergadura en el primer medioevo por parte de órdenes monásticas establecidas en grandes complejos abaciales: las tres abadías cistercienses milanesas de Chiaravalle, Mirasole y Viboldone. Este parque se extiende a lo largo de más de 50.000 hectáreas de suelos predominantemente agrícolas pertenecientes a 68 municipios, ricos en manantiales y caracterizados por una sólida red de regadío.

Se trata de un parque que fusiona, en una experiencia quizás única en el ámbito europeo, motivos de salvaguarda y de tutela del territorio con la defensa de una función económica, la agrícola, que ha caracterizado la historia del desarrollo de esta área. Es pues un parque que ha de tener en cuenta una demanda social cada vez más vasta y necesitada de espacios abiertos, utilizables y ricos en valores culturales, y todo ello en una de las áreas metropolitanas más desarrolladas del país.

En este territorio no hay nada que pueda definirse como puramente *natural*: estamos, en efecto, ante «un paisaje construido», tal como escribía Cattaneo,² empezando por las obras hidráulicas y

por el empleo del recurso hídrico tan abundante en esta provincia. El hombre con sus obras se ha esforzado con tenacidad y constancia en regular y modelar el curso de las aguas valorizando su uso con fines militares, agrícolas, de vías de comercio y de tráfico.

Este parque, que nació en la década de los noventa del siglo XX gracias sobre todo a la fuerte presión ejercida por asociaciones y comités, ha de esforzarse en la salvaguarda de la antigua vocación agrícola de este territorio, conciliándola con la apremiante necesidad de espacios verdes y de ocasiones de socialización y de entretenimiento de los ciudadanos *urbanos*; son enormes sus potencialidades —aún por explorar— para capitalizar y rentabilizar el concepto de *multifuncionalidad*, un concepto en que el sector agrícola debería invertir.

EL PAISAJE DE LA AGRICULTURA

La historia de la fértil llanura agrícola del sur de Milán se entrelaza con la lenta, sistémica y constante obra de adaptación realizada por el hombre para satisfacer sus propias exigencias. Con sus enormes recursos hídricos y su vasta extensión, la llanura del sur de Milán tenía un destino casi seguro: convertirse en un extenso cultivo recorrido por desagües, canales y máquinas agrícolas.

El hombre tomó rápidamente conciencia de que el heno para las vacas crecía fuerte y en abundancia entre los setos y las hileras de campos de la llanura del Po. El agricultor se apropió de esta parte del territorio convirtiéndolo en una de las áreas agrícolas más fértiles del mundo. En su obra de transformación del territorio, los monjes cistercienses presentes en las tierras bajas de Milán con sus abadías y con su imperativo de trabajo y oración desempeñaron un papel fundamental.

A través de la imponente estrategia de canalización de los campos que comunica caces y canales, de realización de *marcite*³ o terrenos de inundación (aquellos por donde pasa un mínimo de agua durante todo el año, que los «calienta» y protege incluso en invierno, permitiendo un crecimiento lozano de las hierbas de forraje) y del empleo de las aguas freáticas de los manantiales (pequeños oasis naturales en medio del campo), los monjes lograron convertir esta zona en un espacio único desde el punto de vista agrícola. Aún hoy en día la obra secular de transformación hidráulico-agraria sigue caracterizando estos campos, además de ser un testimonio de la historia del territorio y de las extraordinarias señales de la transformación y del cuidado del paisaje agrario.

La red de terrenos de inundación y de manantiales, antaño tupidísima, ha ido disgregándose lentamente. Las técnicas de la agricultura moderna se han decantado por métodos de cultivo que

privilegian la productividad y minimizan los gastos de mano de obra: la gestión de los manantiales y de los colectores de los prados sometidos a inundación artificial ha resultado ser demasiado ardua y costosa si se compara con los rendimientos obtenidos con los forrajes ensilados (forraje para los animales obtenido a partir de un proceso de fermentación del maíz y de otros cereales). Por este motivo, el parque propuso a los agricultores una serie de incentivos para poder mantener estos terrenos de inundación artificial.

Las granjas lombardas (de patio cuadrado) y los espacios de la civilización campesina tenidos en consideración plantean una reflexión sobre las características de la agricultura del Parco Agricolo Sud di Milano. En el seno del parque se contabilizan 1.400 empresas agrícolas en donde trabajan unas 4.000 personas. El área del parque se caracteriza por ser una de las zonas de agricultura más intensiva de todo el territorio italiano.

La cría de bovinos y de porcinos es la actividad principal (por lo que se refiere a la renta del producto) con 305 ganaderías y un área utilizada equivalente al 30% de los territorios agrícolas del parque. El cultivo más extendido y característico del área es el de los cereales (43% del territorio agrícola), después le siguen el arroz (22%) y el prado (16%). También están presentes aunque en un porcentaje inferior el girasol, la soja, los cultivos hortícolas, florales, los terrenos de inundación artificial, los viveros, los chopales y las áreas de bosque.

La salvaguardia y la calificación de las actividades de agrosilvicultura son dos de las principales claves de lectura del Parque, de ahí que entre sus objetivos se encuentre la adopción de «medidas e iniciativas encaminadas a apoyar la reducción progresiva del impacto ambiental de la actividad agrícola, dirigiendo esta última hacia prácticas agronómicas más compatibles con la protección del medio ambiente», como sería el caso de la agricultura biológica.

El parque ocupa una superficie aproximada de 46.300 hectáreas de uso agrícola; los territorios agrícolas se extienden de forma discontinua dentro de los límites del parque alternándose con unas 19.000 hectáreas de territorio urbanizado.

EL PAISAJE CULTURAL

El Parco Agricolo Sud di Milano es asimismo un recurso cultural. En su seno se levantan edificios de valor arquitectónico e histórico ubicados en rincones poco conocidos del territorio. Las casas y los edificios, testimonios de la forma de trabajar y de vivir de la civilización campesina, aparecen en el silencio del campo circundados por una red de vías rurales, de caminos de sirga, de carriles para bicicletas (realizados y en fase de realización), cauces, canales,

compuertas y manantiales. Surgen asimismo las abadías dando fe de la obra de saneamiento llevada a cabo por las órdenes monásticas de Chiaravalle (orden Cisterciense), de Mirasole y de Viboldone (orden de los Humillados).

Otras estructuras permanecen sumergidas entre los arrozales y los terrenos de inundación. En varias tipologías de bienes monumentales presentes en las tierras bajas milanesas es posible descubrir y valorizar un riquísimo patrimonio.

La presencia de castillos atestigua la vida en el territorio en los tiempos de las familias Visconti y Sforza; en los siglos sucesivos, algunas de estas construcciones servían para controlar los campos y los trabajos agrícolas. Especial mención merecen los castillos de la familia Visconti de Binasco, Cusago y Melegnano, además de los ubicados en Cassino Scanasio (siglo XIV), Locate y Peschiera (XV), Buccinasco y Macconago (XVI), Rocca Brivio (XVII). Las villas situadas en los alrededores de Milán, que con frecuencia se extendían a lo largo de los canales de agua o *navigli*, fueron los lugares de asueto o de caza de la nobleza milanesa de los siglos XVII y XIX.

Junto a las evidencias más nobles del pasado se alinean con la genuina belleza de un origen más humilde y concreto las haciendas agrícolas, las *cascine* (alquerías típicas de la llanura del Po) y los núcleos de valor, con su patrimonio anejo de neveras para la conservación de los alimentos, de pequeñas capillas y de molinos.

Entre estas alquerías se levantan los complejos agrícolas fortificados de Carpiano, Fagnano, Gudo Visconti, Tolcinasco, Settala, Coazzano y los núcleos rurales de Cascina, Resenterio, Selvanesco, Conigo, Cassinetta, Bagnolo, Sarmazzano; también es posible contemplar las antiguas alquerías (*cascinali*) con molinos de aspas como las de Bazzanella, Vione, Gudo Gambaredo; las antiguas estructuras agrícolas con portales dotados de torres como en Dresano, Locate, Zivido; las alquerías que aún muestran las estructuras propias de su origen monástico como en Colturano, Gaggiano-Vigano, Mediglia, Tribiano; los interesantes ejemplos de alquerías del siglo XIX de estilo neogótico de Cisliano, Rozzano y Zibido. En fin, también valdría la pena mencionar las casas de campo de Bareggino, Corbetta, Gaggiano, Trezzanese, Vittuone.

Existe asimismo un número importante de elementos arquitectónicos que, si bien no poseen un valor absoluto, son, sin embargo, interesantes testimonios de la arqueología rural y de la cultura material que deberían mantenerse y valorizarse como memorias históricas del sistema productivo pasado.

La recuperación de los bienes arquitectónicos y monumentales para

un uso apropiado a su origen es una gran oportunidad para el parque. Ya han sido llevados a cabo algunos ejemplos significativos de recuperación de alquerías y de otras obras vinculadas con la tradición agrícola; tomemos como ejemplo la nevera de Cornaredo, los museos agrícolas de Albairate y de San Giuliano, las reestructuraciones de alquerías de Albairate, Assago, Buccinasco, Milán y Rozzano, transformadas en centros para exposiciones y culturales. En un parque agrícola, las estructuras de origen campesino relacionadas con la arquitectura rural denominada menor son un recurso importante para el disfrute cultural, educativo y recreativo.

El desarrollo de un turismo rural sencillo y compatible con el ambiente (educación agroambiental, venta directa de productos típicos, reposo como en las antiguas posadas de las afueras, recorridos didácticos por el paisaje tradicional rural) representa una vía importante para la revitalización y la valorización del patrimonio arquitectónico rural.

EL PAISAJE NATURAL

El parque del cinturón de Milán cuenta con una mayor extensión de áreas agrícolas que forestales.

Al principio, una compacta cubierta forestal formada esencialmente por encinares mixtos de encina blanca y de carpe blanco, de tilos, olmos, fresnos, arces campestres y cerezos sustituía la actual uniformidad agraria del paisaje.

También estaban muy difundidos los ámbitos fluviales: los tablazos y los meandros del Lambro y de otros cursos de agua, las zonas de afloramiento de la capa (muy poco por debajo del nivel del suelo en algunas áreas de la llanura), los manantiales y las áreas pantanosas cobijaban la vegetación típica de las zonas húmedas, con alisos negros, chopos y sauces, cañaverales, juncales creando un ecosistema rico y capaz de acoger animales muy valiosos (garzas, rapaces, cigüeñas, garcetas, gansos salvajes, martinetes y otras aves propias de humedales, además de especies ya desaparecidas como la nutria, el castor, el lobo, el oso, el ciervo).

De todas formas, se ha logrado mantener una serie de áreas verdes de interés natural diseminada por el territorio de las tierras bajas del Po que dan fe de una riqueza natural única e irrepetible.

En el interior de estas áreas los manantiales han desempeñado un papel realmente importante. Los manantiales son emersiones de agua que aflora por donde la capa encuentra estratos arcillosos impermeables que le permiten salir a la superficie. El agua mana formando un venero, o bien una fuente de la que se origina la llamada cabeza del manantial. En los bordes de la cabeza del manantial se

desarrolla una vegetación rica y lujuriante que crea a su vez un pequeño oasis de naturaleza en medio del campo.

El parque delimita algunas zonas de salvaguardia específica de los recursos naturales más preciados. Se consideran reservas naturales el Fontanile Nuovo (Bareggio), las Sorgenti della Muzzetta (Rodano) y el Oasi di Lacchiarella. También existen áreas de tutela y valorización paisajística en donde agricultura y naturaleza se integran para formar el característico paisaje de llanura. Se trata de un paisaje en que es central el papel de los setos y las arboledas (pensemos en el área oeste del parque, alrededor de los municipios de Cusago, Cisliano, Bareggio y Vittuone), de los cultivos tradicionales (el arroz, los terrenos de inundación, los prados), de la congelación de tierras (práctica para dejar en reposo los campos instituida y subvencionada por la Unión Europea para limitar el exceso de producción agrícola y favorecer, entre otras cosas, la formación de áreas de refugio para la fauna salvaje).

En las restantes zonas de interés natural se han incentivado intervenciones de naturalización del territorio por la presencia de bosques y de humedales; los bosques de Cusago, Rizzolo, del Carengione y los humedales del Lamberin di Opera, de Pasturago di Vernate y de Paullo, son algunos de los ejemplos más significativos desde el punto de vista científico y como testimonio de la evolución de la vegetación. Asimismo, se apoya el uso de técnicas agrícolas más compatibles con la riqueza y la biodiversidad del ecosistema, como las propias de la agricultura biológica, y de intervenciones de naturalización de las franjas paralelas de vegetación presentes en los cursos de los ríos (incluso a través de intervenciones de ingeniería naturalista).

LA EXPERIENCIA DEL BOSQUE EN LA CIUDAD Y DEL PARCO DELLE CAVE

El Parco delle Cave ubicado en el cinturón oeste de Milán y el área del Bosque en la ciudad abarcan una superficie superior a los 2 millones de metros cuadrados en el seno del Parco Agricolo Sud di Milano.

Gracias al plan de recalificación presentado en 1997, el Parco delle Cave ha pasado de una superficie inicial de 33 hectáreas a las 110 actuales. Nacido en 1986 de una experiencia de voluntariado de la asociación ecologista Italia Nostra, el Bosque en la ciudad, cuya extensión supera las 80 hectáreas, es uno de los primeros ejemplos de reforestación urbana realizados en Italia.

También por este motivo consiguió el importante reconocimiento «Tesoro de la Humanidad / Unesco» concedido por los clubes Unesco a los emplazamientos con un particular interés natural, cultural y social que son protegidos y recuperados con la plena colaboración y participación

de las comunidades locales. A pesar del extraordinario éxito y los acreditados reconocimientos, en la actualidad, esta valiosa área verde urbana está amenazada por nuevas presiones urbanísticas.

LA PLANIFICACIÓN

A través del Plan Territorial de Coordinación (P.T.C.), el Parco Agricolo Sud di Milano ha identificado varias «tipologías» de territorio, o zonas:

- Territorios agrícolas del cinturón metropolitano y espacios verdes del cinturón urbano. Se trata de áreas con vocación agrícola próximas a la ciudad: la actividad agrícola se preserva a través de una gestión del territorio que evita la instalación de nuevas infraestructuras y edificaciones que conduzcan a una fragmentación de las áreas agrícolas y a una alteración del patrimonio constructivo rural (con excepción de las transformaciones con fines agroturísticos).
- Reservas naturales del Fontanile Nuovo, de las Sorgenti della Muzzetta, del Bosco de Cusago y del Oasi di Lacchiarella. Son las áreas naturales más valiosas del parque.
- Zonas de tutela y valorización paisajística. Se trata de una zona en donde la agricultura asume una particular importancia por la caracterización del paisaje: se incentivan los cultivos tradicionales, la congelación de tierras, la mejora de setos y de arboledas. Cuentan con instalaciones para el disfrute cultural, recreativo y deportivo.

En estas zonas están incluidas las subzonas «parques de interés local existentes o proyectados», «equipamientos y complejos deportivos y recreativos existentes o proyectados», «canteras cerradas» de transición entre las áreas externas al parque y los territorios agrícolas del cinturón metropolitano.

En compatibilidad con el desarrollo de la actividad agrícola, en esta zona también se propone la realización de intervenciones encaminadas al disfrute cultural, recreativo y deportivo del parque.

- Áreas de explotación de canteras y con un vínculo (y en riesgo) arqueológico. La actividad en estas áreas está regulada por las disposiciones del plan de canteras provincial y por la ley relativa al vínculo arqueológico.

PROYECTOS PARA EL PARCO AGRICOLA SUD DI MILANO

En el ámbito del Acuerdo Marco de 2002 entre el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio del Tesoro, del Balance y de la Programación Económica y el

gobierno de la región de Lombardía, se han puesto a disposición fondos para realizar intervenciones en las áreas protegidas regionales encaminadas a la adquisición de zonas con valor natural, a proyectos de recalificación, a estudios fáunicos y ambientales para promover relaciones y planes de gestión para la conservación de los hábitat y de las especies.

Entre las intervenciones previstas, las entidades de gestión del parque y el gobierno de la Región de Lombardía han acordado las líneas guía y los objetivos del proyecto denominado Intervenciones de recalificación ambiental – Reforestación y recalificación de la flora en el Parco Agricolo Sud di Milano. Durante la redacción del proyecto preliminar se contactó con 61 municipios del parque para conseguir su colaboración cediendo el uso de áreas de propiedad municipal o de gestión municipal, en donde llevar a cabo dichas intervenciones.

Los objetivos del proyecto, pactados con el gobierno de la Región de Lombardía, están relacionados con:

- La reforestación de áreas yermas y con la recalificación de la flora de áreas forestales ya existentes. Los técnicos del parque, del ERSAF⁴ y del Centro Regionale per la Flora Autoctona (Centro Regional para la Flora Autóctona), que colabora en el proyecto, fueron los encargados de elegir las especies vegetales que debían trasplantarse entre las plantas autóctonas de los bosques de planicie lombardos.
- La creación de dos polos para promover la didáctica ambiental y el disfrute natural en el lago de Basiglio y el Parco dei Fontanili de Rho;
- El fortalecimiento y la recalificación de los pasillos ecológicos del parque.

Durante los trabajos para la predisposición del proyecto definitivo-ejecutivo, se redactó la lista de las especies arbóreas, arbustivas y herbáceas autóctonas que debían utilizarse en las intervenciones de renaturalización. Para los criterios de elección, se tuvieron en cuenta, además de las consideraciones puramente fitogeográficas, excluyendo *a priori* todas las especies no autóctonas de las tierras bajas de la llanura del Po, las características ecológicas de estación de las áreas de proyecto, así como la facilidad de arraigo y la disponibilidad del Centro per la Flora Autoctona para realizar, a partir de la experiencia pasada, experimentos con el cultivo, en particular en relación con las plantas herbáceas.

DEL SISTEMA DE LOS PARQUES A LA RED ECOLÓGICA DE LA PROVINCIA DE MILÁN

El último plan en ver la luz en el seno del proyecto de recuperación paisajístico

de la metrópolis fue el de las dorsales verdes: pasillos ecológicos concebidos para recuperar el vínculo con la naturaleza en el corazón de la metrópolis, recortando espacios entre áreas urbanas y grandes ejes de infraestructuras. La construcción de la dorsal verde exige una enorme implicación de los municipios, a través de la institución de parques locales de interés supramunicipal.

Este tipo de parques, previstos únicamente por la legislación regional lombarda, son áreas que se crean desde abajo, a partir de iniciativas de ayuntamientos que deben coordinarse entre ellos para salvaguardar urbanísticamente el territorio. Tan sólo en la provincia de Milán ya han sido instituidos 17 parques supramunicipales (70 en toda la región de Lombardía), y muchos de estos parques son efectivamente áreas residuales del avance urbano, con frecuencia sin valores naturales verdaderos, pero dignos de protección como pilares de la red ecológica proyectada por la provincia de Milán; no se trata tanto de proteger los ambientes naturales sino de reconstruir un tejido natural que ha ido perdiéndose a lo largo de décadas de ocupación caótica de los suelos, de crear una nueva naturaleza en la metrópolis. En este sentido, ya empiezan a vislumbrarse iniciativas que, además de la activación institucional, exigen la implicación de la sociedad civil, de las asociaciones y de los ciudadanos; ya han surgido nuevos bosques en el norte de Milán, gracias asimismo al trabajo de voluntarios, escolares, grupos de jubilados, a menudo coordinados y animados por asociaciones como, por ejemplo y en primer lugar, los círculos de Legambiente (asociación ecologista).

- 1 *Las manos en la ciudad.* (N. de la T.)
- 2 Carlo Cattaneo (Milán, 15 de junio de 1801 — Castagnola, 6 de febrero de 1869) fue un patriota, filósofo, político federalista y escritor italiano. (N. de la T.)
- 3 Técnica de cultivo típica de la llanura del Po consistente en el uso de una irrigación continua procedente de los manantiales. (N. de la T.)
- 4 Ente Regional para la agricultura y los bosques. (N. de la T.)

LA RECUPERACIÓN DE LOS PAISAJES FLUVIALES METROPOLITANOS

El proyecto de recuperación ambiental y paisajística del río Llobregat en la comarca del Baix Llobregat

Ramon Torra i Xicoy
Antoni Farrero i Compte
Victor Ténez i Ybern

«¿Cómo emprenderíamos la interpretación de la ciudad con relación al campo? [...]

Después de estudiarlo un poco podemos pasar a la generalización de la “sección del valle” [...]

Este perfil está asociado a una representación diagramática relacionada con las ocupaciones primitivas condicionadas por este relieve.

Esto sirve como introducción a la geografía racional de las ciudades, desde el punto de vista de sus orígenes regionales. De entrada se estudian y se entienden mejor si partimos de la sección del valle y sus ocupaciones resultantes con los consecuentes tipos de asentamiento humano [...]

Este principio de “control geográfico” es de vital importancia tanto para la comprensión de las ciudades como para el trazado de las nuevas ciudades, y su desastrosa violación, [...] es una causa importante de constantes dispendios económicos y estragos estéticos.»

«La sección del valle», Patrick Geddes

En *Cities in Evolution*,¹ Patrick Geddes propone, como punto de partida para la reflexión sobre la ciudad que se extiende por el territorio, una doble tensión entre dos vías de reflexión: la que parte de la tensión *town-country* y su inversa o complementaria, que parte de la tensión *country-town*. Pasado el tiempo y las traducciones, no sería desvirtuar la reflexión de Geddes hablar de esta tensión reversible entre la ciudad y el campo, el hecho urbano y el entorno, para seguir las observaciones del biólogo escocés. Desde un lejano 1915, Geddes, con una notable visión profética, nos hace notar cómo los procesos urbanizadores generadores de las regiones metropolitanas tienden a trasladar al territorio la lógica inmediata de las necesidades urbanas, es decir, la tensión *town-country*, olvidando demasiado a menudo las potencialidades de los territorios no urbanizados para enriquecer las estructuras de las grandes ciudades con su incorporación, es decir, olvidando la tensión *country-town*.

En este sentido, cuando Geddes quiere explicar cuál es la base de esta vía de reflexión, a menudo subestimada, del *country-town*, el biólogo precursor del pensamiento sobre la metrópoli recurre al ejemplo de un valle que, de manera sintética, nos muestra la capacidad de los elementos del medio para ordenar las actividades, como expresión concreta de la idea de que en el territorio existe ya un orden que la estrategia del desarrollo urbano ha de entender si es que quieren evitarse dispendios económicos y estragos estéticos. En definitiva, lo que aquí se reclama es la necesidad de articular una relación orgánica entre lo urbano y su entorno en la metrópoli, y al mismo tiempo se abre la reflexión sobre cuál es la capacidad del medio para tener un papel en la estructura de la ciudad metropolitana.

Casi un siglo más tarde es fácil recordar la advertencia de Geddes sobre los peligros de un crecimiento urbano abandonado a la lógica del *town-country* si pensamos en un río metropolitano como el Llobregat: desde el punto de vista urbano es el trazado de un camino en el territorio, es

un emplazamiento llano apto para edificar sobre mallas más o menos organizadas, e incluso constituye un precario, pero práctico (dicho sea con la precisa ironía), sistema de saneamiento. El río también aporta una vasta extensión de un tipo de *terrain vague* paradigmático: aquel que, pese a no ser río habitualmente, lo será de vez en cuando, en las avenidas excepcionales o bien en aquéllas que no lo son tanto. Un espacio refractario a los procesos de ocupación edilicia pero de difícil caracterización que queda, demasiado a menudo, simplemente abandonado a su destino tendente a la marginalidad.

Recuperar el río sería, pues, no solamente preguntarse cómo preservarlo de las dinámicas urbanas tendentes a su degradación, sino tal vez, antes que nada, entender cómo el río puede mejorar la ciudad metropolitana. No puede haber una estrategia para detener los efectos adversos de la urbanización del río que no contemple al mismo tiempo los beneficios de la fluvialización de la ciudad. La historia de la urbanización del río y los trabajos para la fluvialización de la Barcelona metropolitana son el argumento que intentaremos desarrollar a continuación.

El río urbanizado

EL RÍO COMO CAMINO

La costa catalana es un territorio de relieve excepcionalmente accidentado. En casos así los ríos, incluso los ríos pequeños como los que encontramos en el área metropolitana, se convierten en elementos determinantes no solamente con respecto a la ubicación de los asentamientos, sino que también marcan las líneas de fuerza que relacionan los diversos núcleos a escala local y territorial, marcando sus direcciones de desarrollo y su articulación como sistema de ciudades, al tiempo que constituyen la base del sistema terrestre de comunicaciones y suministros a escala regional.

De hecho, las cuencas del Besòs y del Llobregat constituyen un tramo de la vía natural de penetración a la península desde Europa. Aníbal y su ejército de elefantes atravesaron el desfiladero de Martorell, tal como lo haría más tarde la vía Augusta; el mismo punto estaba sobre la línea de división entre lo que sería la Cataluña Vieja y el territorio islámico durante casi dos siglos y, más adelante en el tiempo, el desfiladero sería la vía de paso para la penetración de las tropas napoleónicas dirigidas por Saint-Cyr en la guerra de la Independencia. No resulta extraño, pues, que hoy en día acompañen al Llobregat tres ejes ferroviarios de doble vía, una autopista, una autovía y por lo menos dos ejes viarios de jerarquía menor pero de gran importancia en el contexto metropolitano, como son la BV-2002 y la N-340, en una franja de poco más de un kilómetro de ancho.

En el caso de las grandes infraestructuras como la autopista AP-7, la autovía A-2 o la línea del Tren de Alta Velocidad, los trazados se han dispuesto con el criterio de reducir las alteraciones de los tejidos urbanos, confinando el río entre un gigantesco sistema de montículos destinados a sostener las infraestructuras y a proteger los asentamientos de las inundaciones aunque, al hacerlo, inevitablemente han confinado el río en un espacio fluvial reducido y aislado tanto ecológica como socialmente.

Es preciso recordar también que el valle del Llobregat no solamente ha servido de soporte al flujo de vehículos: una ingente cantidad de instalaciones, mayoritariamente subterráneas, aprovechan los espacios liberados de la ocupación y con pendientes suaves. Todo tipo de líneas de abastecimiento de sustancias, energía o información serpentean con un gran número de conducciones de evacuación. Se trata de presencias generalmente discretas que pueden, no obstante, condicionar actuaciones como las plantaciones arbóreas, los movimientos de tierras, la gestión de la escorrentía del territorio, etc.

EL RÍO COMO PROVEEDOR Y BASE DE LAS ACTIVIDADES

Tal como explica Xavier Latorre en su *Historia del agua en Cataluña*,² los primeros proyectos que preveían la canalización de las aguas del Llobregat para el uso barcelonés se remontan a mediados del siglo XVI, cuando la ciudad pretendía reforzar el caudal del Rec Comtal con una presa situada a la altura del desfiladero de Martorell. La propuesta no llegó a prosperar por la oposición de los concesionarios de las aguas del Baix Llobregat, lo que convierte a las grandes obras hidráulicas del siglo XIX en las primeras operaciones llevadas a cabo con éxito para la mejora de los aprovechamientos hidráulicos del río, con una estrategia más centrada en el regadío que en el abastecimiento urbano. El canal de la Infanta Luisa Carlota y el canal de la derecha del Llobregat se inauguraron en 1819 y 1861 respectivamente, consolidando el uso del regadío y acabando de consolidar un actor urbanístico clave para explicar la evolución del territorio durante el siglo y medio siguientes: los regantes.

A pesar de sus retrocesos, el regadío se revelará como el único tipo de suelo agrícola que resistirá las dinámicas urbanas. Los terrenos de secano con una tradición de viña, olivos y árboles frutales, muy potente hasta el primer tercio del siglo XX, experimentarán una disminución intensísima en parte bajo la presión urbanizadora, pero sobre todo por el colapso de la estructura de las masías ubicadas sobre la cota de los núcleos del valle. Los planos informativos del Plan Comarcal de 1953 o los ortofotomapas del vuelo americano todavía revelan las

grandes extensiones agrícolas en las zonas bajas de las pendientes del Garraf, el Ordal y sobre todo de Collserola, que habrían desaparecido casi totalmente en el momento de la redacción del PGM de 1976 en favor de las zonas boscosas. Hoy en día el secano se ha visto muy menguado en las montañas de la margen derecha y casi ha desaparecido totalmente de la margen izquierda, sobre todo aguas abajo de la confluencia con la riera de Rubí.

Con respecto a la estructura original de los asentamientos, los núcleos municipales presentan estructuras que dejan sentir claramente su posición respecto al río, pudiéndose identificar tres tipos bien diferenciados. Los que, como Castellbisbal o El Papiol, parten de una posición distanciada de la llanura aluvial y que, por lo tanto, presentan estructuras que responden a la negociación de las pendientes. Dentro de esta categoría podríamos incluir municipios de montaña, más alejados, que salpican las montañas del Garraf y el Ordal, que siempre se ubican en relación con una riera principal, generadora de la vía de acceso en la morfología del relieve. En el otro extremo encontramos los núcleos más puramente ribereños que parten de un núcleo al límite de la zona inundable para después experimentar crecimientos suburbanos sobre las vías del borde fluvial que van repitiéndose configurando una forma alargada característica; éste sería el caso de Pallegà o de Sant Andreu de la Barca. Una tercera categoría la formarían municipios como Sant Boi de Llobregat, también cercanos al río pero ubicados en pequeñas elevaciones sobre la llanura que los protegían de las inundaciones.

Tal como Geddes reivindicaba, el valle y el río son, pues, un dato determinante en la disposición y en la estructura de los asentamientos y de las actividades alrededor del Llobregat, por lo menos hasta los inicios de la conciencia metropolitana barcelonesa, que podríamos datar, considerándola contemporánea, en los primeros intentos de planificación de esta nueva realidad, hacia la década de 1930.

EL RÍO PLANEADO

El *Regional Planning* de 1932 identifica visionariamente la necesidad de adaptar el desarrollo del entorno barcelonés a las preexistencias territoriales, estableciendo de manera clara la correspondencia entre el ámbito fluvial del Llobregat y el eje principal de desarrollo catalán al tiempo que, como señala Manuel de Torres i Capell,³ introduce de manera clara el concepto de límite entre las áreas destinadas al desarrollo urbano y las estructuras territoriales no ocupadas que serán las que fijarán la estructura y el orden de sus determinaciones.

En el caso del Llobregat proponía, desde el mar hasta Martorell, una estructura quizá simplista y poco metropolitana, dado su

elevado grado de especialización territorial, pero bien definida en su relación con el medio físico, ya que disponía las zonas industriales en la margen izquierda del río sobre el delta, conservando las zonas de bosque de ribera colindantes. Los tejidos industriales solamente reaparecerían a partir de Martorell, ubicándose sobre la doble estructura del Llobregat y el Anoia. Entre Martorell y Sant Boi se conservaba la llanura de los regadíos, igual que ocurría por debajo del eje del somontano en Gavà y Viladecans, disponiendo por encima de los núcleos ribereños un continuo de ciudad jardín (en la que hay que pensar como en un tejido permeable y adaptado al entorno, como en los ejemplos de Howard o Unwin) que ocupaba la falda de bajas pendientes de las montañas, siempre por encima de las vías de comunicación territorial en su posición definitoria de borde de la llanura aluvial. La ordenación resultante presentaba una sección idéntica del río hasta los puntos más elevados en las dos márgenes, al tiempo que liberaba de la presión urbanística más intensa un lugar de medidas que, dentro del conjunto metropolitano, podían considerarse críticas.

Después de este ensayo de mayor escala que iría seguido inmediatamente del Plan Macià, que articulaba la estructura metropolitana apoyándose en la línea de la costa más que en los ámbitos fluviales, es el Plan de Ordenación de Barcelona y su Zona de Influencia de 1953, también conocido como Plan Comarcal, el primer intento de ordenación que tiene el área metropolitana como objetivo específico. Como es bien sabido, el Plan Comarcal sigue los pasos de los planes para la zona metropolitana de Londres de Patrick Abercrombie, precisamente uno de los más célebres seguidores de Geddes. De hecho, ambos autores ya estaban presentes en la memoria del *Regional Planning*, igual que en el Plan Comarcal. Pese a ello, el análisis del Plan Comarcal nos revela que, si bien pueden establecerse claros paralelismos con respecto a la metodología de trabajo e incluso con respecto a la ideología urbanística subyacente, resulta también evidente que la planificación de las dos áreas metropolitanas tenía unos objetivos distintos.

Si bien el gran crecimiento previsto, que iría de los 1.200.000 habitantes de la época hasta un umbral de 4.000.000, se distribuía entre los diversos núcleos municipales intentando evitar su acumulación en el centro metropolitano, tal como proponía Abercrombie, la estructura de los crecimientos propuestos y su zonificación resultaba poco clara como lógica jerarquizada del asentamiento, y menos como propuesta basada en la lectura del territorio físico. El Plan era cautivo de las actividades que habían comenzado a instalarse de manera poco o nada controlada. La zonificación, ya mucho más detallada que en los casos anteriores, se presentaba no obstante de manera confusa sobre un Llobregat de

sección asimétrica. La margen derecha incorporaba el eje de movilidad territorial, mientras que la margen izquierda presentaba una vía de jerarquía menor que iba bordeando los núcleos alrededor de Collserola y adaptándose a sus previsiones de desarrollo, invadiendo, a veces de forma drástica, la llanura regada del río. De igual manera, los usos salpicaban de irregularidades las dos márgenes. En la orilla izquierda, los núcleos de Molins y Sant Feliu se fundían en una malla industrial desproporcionada, y se proponía una conurbación de Sant Joan Despí, Cornellà y Sant Just, donde una franja dedicada a la gran industria era la que ocupaba el lugar central entre diversos tipos de tejido residencial añadidos sin orden aparente. En la margen meridional, Gavà y Viladecans se fundían disponiendo grandes superficies industriales por debajo del borde del somontano, en plena zona deltaica. En cambio, por encima de Sant Boi, la propuesta reducía drásticamente los usos urbanos de Santa Coloma de Cervelló y Sant Vicenç dels Horts, dedicados a usos más bien residenciales, para cambiar en el ámbito de Quatre Camins, donde la presencia del puente de Molins generaba una amplia aglomeración industrial, centrada en el enlace, que llegaba casi hasta el cauce del río.

A pesar de que el Plan Comarcal comienza a presentar figuras de protección de los espacios considerados de valor, su relación con el territorio del río resulta tan confusa que comunica una poderosa sensación de naufragar frente a las tensiones generadas por una metropolización incipiente ante la cual la capacidad del entorno de conformar la ciudad queda absolutamente anulada. Es preciso recordar que se trataba de un Plan que es anterior a la primera Ley del Suelo del Estado español y que presentaba ciertas dudas sobre su capacidad de poder llevarse a cabo de manera coordinada,⁴ tal como pasaría con el Plan Provincial de Ordenación de Barcelona de 1959. Pese a ello, la atribución de usos y regímenes del suelo sí condicionaría las actuaciones del Esquema Director del Área Metropolitana de 1966, primero, y del mismo Plan General Metropolitano (PGM) de 1976 después.

El Esquema Director persigue el objetivo claro de la descentralización metropolitana, definiendo una nueva e importante ampliación del ámbito de influencia, que se extiende casi hasta los límites de la Región I, y proponiendo un modelo de desarrollo en malla para liberar los crecimientos de la congestión central. La intención es, pues, la de primar nuevos polos de desarrollo en la búsqueda de un territorio económicamente homogeneizado. Se proponen nuevos centros de actividad con objeto de connotar los diversos sectores de una malla infraestructural isotropa que tendría que ser capaz de centrifugar las actividades industrial y terciaria para mejorar el enraizamiento de los procesos de desarrollo en la segunda y en la tercera coronas. Por todo ello, y

dado el tipo de figura de que se trataba, típica de la gran escala, podríamos decir que se trata del instrumento más alejado de la idea del diálogo fluvial o, en general, territorial. La discusión de alternativas, que parte de cinco modelos, revela la gran indiferencia de las propuestas infraestructurales ante la realidad física del territorio y, por extensión, ante la red fluvial en general y la del Llobregat en particular. Las polaridades propuestas, entendidas como catalizadoras de los impulsos «desarrollistas» de la época, revelan una concepción de la dinámica metropolitana que se limita a entender el territorio como un límite a superar. Entre estas alternativas del Esquema Director, la cuarta viene a coincidir con la propuesta de «Barcelona 2000» del alcalde Porcioles, que proponía el paso desde la capital hacia el Vallès a través de diversos túneles que atravesaran Collserola, una Gran Vía que cruzara un delta urbanizado en forma de megaestructura y un eje de gran capacidad en la margen derecha que pasara por la franja de cornisa sobre los municipios, desde Martorell hasta Castelldefels. Se trata, sin duda, del momento de máxima indiferencia de la planificación metropolitana ante la realidad física del territorio. No obstante, la integración en las estructuras existentes será una de las principales líneas de trabajo del siguiente paso: el Plan General Metropolitano.

El PGM incorpora novedades sustanciales con respecto a los planeamientos anteriores: por un lado desdobra las vías de carácter local y las de carácter territorial, retirando las de carácter territorial que se sitúan a ambos lados del río como pólderes frente al peligro de inundación, mientras que las de carácter más local conforman el borde inferior de los continuos urbanos de la fachada fluvial. En medio de ambas infraestructuras queda una franja extensa y claramente definida destinada a los usos agrícolas. Con la protección de la llanura cultivable, el PGM inicia el proceso de revalorización del ámbito fluvial con el reconocimiento de los poderes de ordenación del río que, pese a tener ya unas fachadas casi colmatadas, parece afirmar en la parte central del valle una sección más o menos homogénea. Pese a ello, la demanda de suelo seguirá dominando sobre el reconocimiento de la estructura arbórea del valle y su capacidad de ordenación: las zonas industriales ocuparán las llanuras de las rieras, colmatándolas y negando su vocación de estructura de espacios abiertos, mientras que el tejido residencial de baja densidad se irá extendiendo por las pendientes, degradando la calidad ambiental y del paisaje.

Finalmente, el PGM daba un paso adelante reforzando las figuras de protección de los ámbitos que consideraba de valor ecológico, generalmente asociadas a zonas forestales que adquirirían un carácter sistémico. No hacía lo mismo en espacios fluviales, que adquirirían el valor de sistemas solamente en los ámbitos

estrictamente determinados por la hidráulica, y menos en los agrícolas, pese a que, como el tiempo ha demostrado, estos últimos eran los más frágiles. En general, el PGM avanzó en el intento de ordenar la sección del valle y del delta, pero lo hizo a partir de un principio proteccionista de enfatizar la mutua exclusión entre el territorio urbanizado y el urbanizable de aquel considerado como reserva de espacio libre y de valor medioambiental. En la actualidad sabemos que este establecimiento de fronteras, seguramente necesarias en 1976 para detener la actitud depredadora de lo urbano, que se había hecho presente en la década de 1960, presentaba el problema de la tendencia a la marginalización de los espacios libres del contexto metropolitano.

La búsqueda de una nueva relación, mutuamente vigorizante, del vacío y el lleno del valle, sería precisamente el hilo conductor de las investigaciones que se llevarían a cabo más adelante desde la Corporación Metropolitana de Barcelona primero y desde la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona después.

LA BÚSQUEDA DE LA CIUDAD FLUVIAL

Después de diversos análisis centrados en llanuras agrícolas metropolitanas asociadas a los ríos durante la década de 1980, los primeros pasos de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona en la tarea de comprender los espacios fluviales comienzan hacia los inicios de la década de 1990 con la formación dentro de sus recursos técnicos de un equipo multidisciplinar específicamente dedicado a los espacios fluviales. El trabajo de este primer equipo de ríos, liderado por Jaume Vendrell y por Serafí Presmanes, consistió básicamente en el análisis del estado de los espacios y de sus funciones en el contexto de la región metropolitana, así como en la determinación de sus potencialidades.

Así surgió un primer documento, *Criterios y tendencias para la recuperación de los espacios fluviales metropolitanos*, dedicado a las cuencas del Llobregat y del Besòs dentro del ámbito metropolitano. A pesar de tratarse de un primer documento que solamente iniciaría una producción, prácticamente continuada hasta nuestros días, por la Mancomunidad, de análisis y propuestas sobre los espacios fluviales metropolitanos, en él se desplegaba la gran complejidad que comportaba este tipo de actuaciones y, al mismo tiempo, se proponía una metodología clara para el avance en el tratamiento de los espacios fluviales. En primer lugar se establece un argumento para la investigación: se trata de encontrar vías de trabajo para neutralizar la degradación ambiental de los ríos de una manera armonizada con las intervenciones infraestructurales y con el progreso urbanístico de los municipios ribereños,

con el objetivo final de reconvertir los ríos en espacios vitales para la ciudad metropolitana.

Este planteamiento parte de la lectura del territorio y, concretamente, por primera vez las cuestiones asociadas al agua tienen un papel central en la interpretación de la capacidad del medio: el río determina las diversas zonas de tratamiento homogéneo, se incorpora el ámbito de las rieras como parte del sistema fluvial y domina una lectura medioambiental. Por otro lado, mientras se trabaja en el escenario de las que anteriormente eran propuestas infraestructurales y urbanísticas (que constituyen bastante aproximadamente la realidad de hoy), también se analizan los trazados, a menudo desaparecidos, que tradicionalmente habían sido las líneas de relación entre el río y los núcleos, sin olvidar los ámbitos agrícolas, en acelerado proceso de transformación.

La Propuesta Marco para la recuperación de los espacios fluviales metropolitanos de 1995 ya hablaba claramente de la necesidad de estos espacios como elementos de reequilibrio territorial y reserva, como fuente de recursos medioambientales y paisajísticos, y abría la discusión sobre qué tipo de actividades humanas podían acoger. En todo caso, se apuntaba a la necesidad de actuaciones profundas para poder reconducir el proceso cada vez más acelerado de degradación de los ríos metropolitanos, señalando al mismo tiempo la complejidad de las intervenciones, dados los diversificados marcos competenciales y la necesidad de importantes asignaciones de recursos.

Naturalmente, el esfuerzo para la recuperación del río también recibiría el impulso de otras instituciones promotoras de diversos estudios y propuestas, de entre las que habría que mencionar dos, indispensables desde cualquier punto de vista para el Llobregat: la Diputación de Barcelona comenzó a promover, hacia 1994, el Plan Especial del Parque Agrícola del Baix Llobregat, que tardaría una década en alcanzar su aprobación definitiva con la protección de 3.332 hectáreas de suelos agrícolas gestionados por el Consorcio del Parque Agrario del Baix Llobregat. El Plan propone, para las extensiones regadas del valle bajo y el delta, un nuevo sistema de gestión para mejorar su viabilidad económica y un programa de actuaciones que fomenta la integración de los terrenos agrícolas en su contexto, así como la mejora de su calidad paisajística. También la Agencia Catalana del Agua ha promovido el Plan de Espacios Fluviales, que estudia el Llobregat y otros ríos de las cuencas internas de Cataluña desde un punto de vista hidrológico, considerando así no solamente la gestión de las aguas superficiales, sino el conjunto del ciclo del agua con sus implicaciones ecológicas.

La concreción de las cuestiones reveladas por el Programa Marco sería el objetivo

del siguiente paso dentro de la MMAMB, el del Proyecto-Marco de recuperación ambiental del espacio fluvial del Llobregat en la comarca del Bajo Llobregat⁵ consecuencia del convenio firmado a este efecto por el Consejo Comarcal del Baix Llobregat, la Diputación de Barcelona y la MMAMB en 2001. El trabajo, dirigido esta vez por Fidel Vázquez, se llevaría a cabo en íntima colaboración con los municipios afectados que, esta vez, abarcaban la totalidad de municipios ribereños del Baix Llobregat. Ahora se trataba de identificar concretamente los tipos y los ámbitos de actuación, de crear las bases de datos necesarias para encarar la complejidad del territorio fluvial y de establecer unos objetivos claros y metodológicamente bien perfilados.

Esta tarea requería, en primer lugar, de un gran despliegue destinado a compilar las ingentes cantidades de información necesarias para enfrentar un ámbito de 50 kilómetros de río con una superficie directamente relacionada de más de 1.600 hectáreas y una superficie todavía mayor de territorios relacionados con el proyecto. Un ámbito que, además, se encuentra en un constante proceso de transformación que también había que considerar desde puntos de vista tan diversos como la movilidad y la logística territoriales, la hidráulica superficial y subterránea, el desarrollo urbanístico y la gestión de los espacios naturales, etc.

Estos instrumentos compilados sirvieron para tres objetivos principales: delimitar el espacio fluvial, plantear una metodología y unos criterios de actuación, y finalmente, proponer un marco de proyectos en el espacio fluvial de diversa dimensión y carácter. La delimitación del espacio fluvial podría parecer una cuestión prácticamente automática si la pensamos desde las diversas disciplinas: la geomorfología puede indicar los límites de la llanura aluvial, así como lo puede hacer la hidráulica si la relacionamos con las normas que definen lo que es una zona fluvial a efectos legales. Pero pese a ello, la complejidad de las presiones a que está sometido el espacio fluvial del Llobregat convierte esta decisión en toda una estrategia y, de hecho, casi en un proyecto. De este modo, aparte de las consideraciones ya mencionadas, había que hacer consideraciones urbanísticas, infraestructurales, paisajísticas y, especialmente ecológicas, con objeto de acercarse a la delimitación con un análisis multifactorial. El resultado fue no la delimitación de un único espacio fluvial, sino de todo un sistema de espacios de interés, incorporados a la zona del cauce y las márgenes, al que se superponía una serie de espacios más accesibles que intentaban recuperar las formas en las que tradicionalmente los diversos núcleos se habían relacionado con el río. Por otro lado, el Proyecto Marco comienza a concebir el río como un sistema hidrológico que incorpora el complejo sistema de rieras, torrentes y canales que forman su cuenca,

en un gesto que revela todavía de un modo más evidente su compleja relación con el territorio.

A partir de la delimitación fue posible realizar un diagnóstico para cada zona, con la correspondiente estrategia de actuación entendiendo que el buen estado del medio natural es el punto de inicio de la recuperación del espacio fluvial. Así, analizando la interrelación entre el medio físico, el medio natural y el medio humano, se entendía que cualquier intervención en el territorio del espacio fluvial que afectase al equilibrio del medio ambiente se produciría por la actuación, o bien en el medio físico, o bien en el medio humano, pero que éstas tendrían efectos directos en el medio natural. Para conseguir esta mejora el Proyecto Marco invocaba, en primer lugar, la concienciación y la difusión, a nivel social y político, de los valores y la necesidad de recuperación del espacio fluvial, para a continuación proponer un programa progresivo de recuperación que definía el grado de restauración del espacio como inversamente proporcional a las necesidades de mantenimiento que éste presentase.

Finalmente, y como resultado del estudio, el Proyecto proponía 12 tipos de acciones como programa de actuaciones en el río:

- 1 Hacer políticas de gestión conjunta.
- 2 Mantener o incrementar el espacio de libertad del río.
- 3 Detener la progresión de la superficie urbana y de los usos disconformes.
- 4 Establecer condiciones de paso a las infraestructuras.
- 5 Mejorar el funcionamiento hidrológico del sistema fluvial.
- 6 Preservar la interacción entre aguas superficiales y subterráneas.
- 7 Mejorar la calidad del agua.
- 8 Mejorar la estructura y la calidad de la vegetación.
- 9 Potenciar la diversidad de hábitats naturales.
- 10 Integrar el patrimonio cultural.
- 11 Condicionar y hacer compatible la accesibilidad.
- 12 Realizar actuaciones concretas, valorar resultados y programar el mantenimiento.

La puesta en marcha del Proyecto Marco supone la programación de un total de más de cincuenta actuaciones que abarcan la totalidad de la cuenca del río en su tramo bajo. De esta manera, el trabajo sobre el río no se limita a las actuaciones concretas sobre el sistema fluvial, sino

que también incorpora el análisis de propuestas tan diversas como pueden ser nuevos sectores de urbanización de los municipios de la comarca, para determinar la manera en que éstas pueden contribuir a la mejora del río. Así, en cooperación con los ayuntamientos y con otras instituciones implicadas, se pueden proponer operaciones concertadas que relacionan las actuaciones con el fin de conseguir el máximo rendimiento ambiental, y que al mismo tiempo tienen una función claramente urbana: la de estructurar a partir de un sistema fluvial una parte del Área Metropolitana, la de los municipios que conforman la cuenca del río Llobregat.

2. La recuperación del río

En la actualidad, los diversos estudios llevados a cabo durante las últimas dos décadas han recibido un impulso importante hacia la posibilidad de desarrollar actuaciones concretas gracias a la constitución del Consorcio para la Recuperación y Conservación del Río Llobregat, una nueva institución nacida gracias a la participación de órganos administrativos diversos. La Administración general del Estado representada por el Ministerio de Medio Ambiente, el Departamento de Medio Ambiente y Vivienda, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, la Diputación de Barcelona, el Consejo Comarcal del Bajo Llobregat, la Entidad Metropolitana de los Servicios Hidráulicos y Tratamiento de Residuos y la misma MMAMB han reunido esfuerzos y recursos para empezar a desarrollar todo un conjunto de proyectos para la recuperación ambiental y paisajística del río Llobregat.

En el año 2006 se redactaron dos proyectos ejecutivos que fueron aprobados y adjudicados en mayo de 2007 por la MMAMB por delegación del Consorcio. Actualmente estos proyectos se encuentran en fase de ejecución. Se han escogido como primeras actuaciones dos tramos de río para los que se han redactado sendos proyectos de recuperación ambiental y paisajística: uno va del desfiladero de Martorell hasta la confluencia del río con la riera de Rubí, y afecta a los municipios de Martorell, Castellbisbal, Sant Andreu de la Barca y Pallegà. El otro comienza en el término municipal de Sant Boi de Llobregat y pasa por Sant Joan Despí, Cornellà y l'Hospitalet, hasta llegar al viaducto de la C-31 sobre el Llobregat, en el municipio de El Prat. A pesar de la diversificación espacial de propuestas para el río derivadas de los estudios que han sucedido al Proyecto Marco, se ha decidido comenzar con actuaciones importantes sobre el cauce y la zona fluvial más inmediata, aunque la elección de los tramos responde más a causas coyunturales, ya que se decidió mantener en estudio el tramo fluvial que se vería afectado por la ocupación de la línea

ferroviaria de alta velocidad hasta la finalización de sus obras, con objeto de evitar interferencias entre las ejecuciones y poder evaluar los efectos generados por la línea de alta velocidad en el sistema fluvial, y así poder adaptar las actuaciones de recuperación ambiental y paisajística a las necesidades de corrección de impactos derivados de la obra ferroviaria. Estos dos tramos, que en la actualidad se encuentran en construcción, son proyectos diferentes con autores también diferentes que han sido determinados por un concurso de asistencia técnica.⁶ Pese a ello, ambos proyectos, así como el tramo intermedio que se ha desarrollado hasta el nivel de anteproyecto, presentan un conjunto de criterios y ciertos rasgos comunes que han de garantizar su unidad conceptual. Se trata de proyectos que centran sus actuaciones en el plano ambiental y paisajístico, por lo cual han sido redactados por equipos multidisciplinares capaces de afrontar las características específicas del encargo.

Aparte del tema de la recuperación ambiental y paisajística, el trabajo de la regulación de la accesibilidad al río ha sido también un tema central de la reflexión de los proyectos, que incorporan a lo largo de todo el curso fluvial como mínimo un camino para transeúntes y ciclistas en cada margen, situados justo en el borde del cauce propiamente dicho, en la zona de servidumbre del dominio público hidráulico. También, en algunos puntos concretos, los proyectos proponen nuevas formas de acceso desde los núcleos en la zona fluvial. En este sentido sería excesivamente simplista oponer el objetivo de la mejora ambiental al trabajo destinado a habilitar una frecuentación del río si ésta está diseñada adecuadamente. La casi inexistente relación de la sociedad con el río puede considerarse uno de los factores determinantes del estado de marginalidad del espacio fluvial, y por lo tanto, el restablecimiento de esta relación constituye un factor esencial para su recuperación. Ya el Proyecto Marco había señalado esta carencia y había desarrollado una minuciosa investigación sobre los que habían sido históricamente los caminos que relacionaban los núcleos y el río, con objeto de analizar, caso por caso, las posibilidades de su recuperación. Éste era, sin embargo, un ejercicio difícil dado que, en la mayoría de los casos, la construcción de las grandes infraestructuras los había hecho inviables, por lo que se han tenido que considerar, en puntos concretos, nuevas estrategias para integrar el río en la red urbana de espacios libres, considerándolo un nuevo tipo de espacio libre de escala metropolitana solamente comparable a Collserola por su magnitud y posibilidades.

La recuperación social del río y su reintroducción en el imaginario de los habitantes metropolitanos constituye un tema de proyecto que podemos encontrar como objetivo estratégico en un gran número de áreas metropolitanas del

mundo. Los trabajos de Anne Whinston Spirn y James Corner en Filadelfia, la recuperación del río Anacostia en Washington o del Don en Toronto, el IBA del Emshar Park, el Támesis y el río Lea en Londres, o el impresionante proyecto de recuperación del Cheonggyecheon en Seúl afirman la importancia vital de la recuperación fluvial en contextos metropolitanos como elementos generadores de calidad ambiental y paisajística y, en definitiva, como estructuras espaciales capaces de construir la metrópoli, curiosamente, desde su carácter no urbano, tal como pedía Geddes.

- 1 Patrick Geddes, *Cities in Evolution*, 1915. Edición castellana (1960) *Ciudades en Evolución*, Ediciones Infinito, Buenos Aires. La edición castellana incluye los textos y algunas imágenes de la exposición sobre las ciudades que Geddes realizó a partir de 1905.
- 2 Xavier Latorre, *Història de l'Aigua a Catalunya*, L'abecedari, Premià de Mar 1995.
- 3 Manuel de Torres i Capell, *La formación de la urbanística metropolitana de Barcelona*, MMAMB, Barcelona 1999.
- 4 Antonio Font, Carles Llop, Josep Maria Vilanova, *La Construcció del Territori Metropolità. Morfogènesi de la regió urbana de Barcelona*, MMAMB, Barcelona 1999.
- 5 Puede seguirse con más detalle el despliegue metodológico del Proyecto Marco en Fidel Vázquez Alarcón y Ramon Vázquez López, *La transformación del espacio fluvial del Llobregat en el Baix Llobregat*, en Ramon Folch (coord.), *El territorio como sistema*, Diputación de Barcelona, Barcelona 2003.
- 6 El director del proyecto de Martorell en la riera de Rubí es el arquitecto y paisajista Alfred Fernández de la Reguera; el del tramo bajo está liderado por la firma Batlle y Roig arquitectos.

LA VALORIZACIÓN DE LAS PERIFERIAS URBANAS

El proyecto de mejora paisajística del acceso a Granollers por la carretera BP-5002

Jaume Busquets i Fàbregas

«...y esta ciudad la rodearía de unas arboledas altas y verdísimas.»

Josep Carner

1. La valorización de las periferias urbanas y la mejora del paisaje

En los contextos metropolitanos, las periferias urbanas —entendidas aquí como los límites de las ciudades— han sido a menudo espacios del olvido, lugares que no gozan de la atención que prestamos a los núcleos históricos o a las áreas residenciales de nueva creación, espacios que presentan casi siempre un aspecto inacabado, precario e impersonal y que, en muchos casos, están cargados de connotaciones negativas asociadas a la marginalidad y a la inseguridad ciudadana.

Con frecuencia, las periferias urbanas metropolitanas constituyen el lugar de encuentro entre las huellas de dos mundos

(el mundo urbano en sentido estricto y el mundo rural) entre los cuales se genera un diálogo no siempre fácil y un paisaje que nos resulta perturbador porque se aleja de la imagen nítida de los centros urbanos o de la imagen más o menos bucólica del campo.

En las últimas décadas, el crecimiento urbano de carácter disperso y la proliferación descontrolada de actividades periurbanas han contribuido a extender por el territorio algunos de los rasgos característicos que se atribuyen a los paisajes periféricos, entre los cuales cabe destacar el desorden, la pérdida de identidad o la banalización de los lugares.

Por otro lado, la distinción entre centro y periferia es cada vez más débil en los entornos metropolitanos contemporáneos, y asistimos a la creación de espacios difíciles de categorizar con las categorías convencionales y que se caracterizan sobre todo por la hibridación de usos y funciones. Uno de los peligros de esta dinámica es la formación de un paisaje de difícil legibilidad, a la vez que despersonalizado.

Dentro de este contexto, los accesos a los núcleos urbanos adquieren una importancia capital en los procesos de valorización de las periferias urbanas. Por un lado porque establecen la relación funcional y significativa entre las ciudades y su entorno metropolitano, entre el dentro y el fuera, entre el pasado y el presente. Por otro lado porque se convierten en una gran oportunidad para la reconquista del espacio periurbano para uso de los ciudadanos y para la conformación de espacios más habitables.

Este artículo trata de la importancia del arbolado y la ordenación de usos y espacios en la configuración de las entradas a las ciudades, y describe el proyecto de mejora paisajística del acceso a Granollers por la carretera BP-5002 en pla de Palou, en el Área Metropolitana de Barcelona.

2. Los accesos a los núcleos urbanos y el papel del arbolado

Durante un tiempo las entradas a la mayoría de pueblos y ciudades se hacían a través de carreteras bordeadas por hileras de árboles frondosos. Los viajeros sabían que se aproximaban a un núcleo urbano porque, unos kilómetros antes de llegar, los acogían los vestíbulos arbolados que formaban los árboles en las entradas de las poblaciones. Y, aparte de las entradas a los núcleos urbanos, los árboles formaban parte habitual de la fisonomía de muchas carreteras y áreas de descanso.

Más adelante, el país experimentó un progreso económico y el automóvil se convirtió en el vehículo anhelado por las clases medias, al tiempo que en uno de los iconos de una sociedad que se

esforzaba por dejar atrás los tiempos de penuria de las primeras décadas del franquismo. En la década de 1960, con la popularización del coche, se inició la adaptación de los espacios públicos y las vías de comunicación a las necesidades y servidumbres de éste. Se ensancharon viejas carreteras, se estrecharon las aceras, se habilitaron aparcamientos (a menudo recortando los espacios públicos), etc. En poco tiempo el automóvil se adueñó de nuestras poblaciones, al tiempo que se convirtió en una herramienta de trabajo para un sector y en un instrumento de ocio para un sector cada vez más amplio de población.

La supresión de los árboles de nuestras carreteras se inserta en este proceso de transformación del entorno urbano y las infraestructuras para satisfacer las necesidades de un tránsito siempre creciente. Muchas personas todavía conservan en la memoria las imágenes de los plátanos de sombra acabados de talar a lo largo de las cunetas y la imagen chocante de las carreteras desoladas. Eran los tiempos del desarrollismo, y los árboles eran vistos como un obstáculo para el progreso, como un elemento asociado a un mundo que parecía condenado a desaparecer, y así tenía que ser para poder encarar un futuro prometedor. La prensa de la época hablaba de seguridad, de evitar accidentes, de adaptarse a los cambios... Lo cierto, no obstante, es que ni siquiera se llegaron a contemplar otras opciones que tal vez hubiesen permitido conseguir los mismos objetivos con medios menos drásticos. Sirva de ejemplo la estrategia de desdoblamiento de las vías que adoptaron numerosas poblaciones francesas en el pasado y que en la actualidad vuelven a impulsar, y que permitió salvar un gran número de árboles que hoy son ya centenarios.

Más adelante, el país inició una intensa etapa de reformas políticas y se celebraron elecciones municipales democráticas. Los nuevos consistorios tuvieron que hacer frente a déficits urbanos y retos sociales muy importantes. En aquel momento ya se habían comenzado a manifestar algunos de los inconvenientes de la denominada era del automóvil (crecimiento imparable del tránsito, colapso circulatorio, déficit crónico de aparcamientos, contaminación, ruido...) y se inició un cambio de tendencia significativo, con políticas de recuperación de los espacios públicos, de peatonalización de los centros históricos, de limitación de la velocidad de circulación, etc. Casi tres décadas más tarde, este proceso todavía no ha concluido, y actualmente vivimos la aparente paradoja de tener que compatibilizar un parque automovilístico creciente con la exigencia de unas ciudades más habitables y una circulación más segura. Como toda obra humana, lejos de ser una panacea, el automóvil se ha manifestado con toda su complejidad, con ventajas indudables e inconvenientes de peso que hemos de

saber gestionar racionalmente en favor del confort de las ciudades y de la calidad de vida de sus habitantes.

Actualmente, las necesidades de mejora de las periferias urbanas y de pacificación del tránsito retornan al arbolado el protagonismo perdido y su potencial en la configuración de espacios urbanos acogedores. Y este potencial se manifiesta especialmente útil en la definición de los accesos y las entradas a los núcleos urbanos. En este sentido, la recuperación del arbolado viario no se ha de interpretar como una operación nostálgica o exclusivamente de embellecimiento, sino como una oportunidad para diseñar entradas dignas a las ciudades, mejorar el entorno y aumentar la calidad de vida de las personas.

El proyecto que se presenta a continuación muestra cómo se ha utilizado el arbolado en un proyecto de revalorización de la periferia urbana en un caso en el cual no era posible replicar el modelo tradicional de plantación en túnel a través de una doble hilera de árboles, ya que la reducida sección de la vía impedía esta opción.

3. El proyecto de mejora paisajística del acceso a Granollers

El proyecto de mejora paisajística del acceso sur de Granollers, en el lugar conocido como el pla de Palou, se inscribe en el marco de las actuaciones de mejora del paisaje, previsto por la Ley 8/2005, de 8 de junio de protección, gestión y ordenación del paisaje. Esta ley establece entre otras actuaciones la mejora paisajística de las periferias y de las vías de acceso a las ciudades y los pueblos, y también la eliminación, la reducción y el traslado de los elementos, los usos y las actividades que los degraden (artículo 8 b) como una de las tipologías de actuaciones paisajísticas a impulsar por parte de las administraciones públicas.

El proyecto se llevó a cabo entre los años 2005 y 2007 a partir de un convenio de colaboración entre tres administraciones: la Dirección General de Arquitectura y Paisaje del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, la Diputación de Barcelona y el Ayuntamiento de Granollers. Sus objetivos generales eran:

- La mejora de la urbanización del acceso a esta ciudad por la carretera BP-5002.
- El acondicionamiento del lugar para uso de los peatones.
- La mejora de las condiciones generales de seguridad vial.
- La dignificación de la imagen de un entorno singular por el mantenimiento de su carácter rural, el pla de Palou.

El anteproyecto de mejora paisajística fue redactado por el Servicio de Paisaje

de la Dirección General de Arquitectura y Paisaje en 2005, y el proyecto ejecutivo fue redactado en 2006 y dirigido por los arquitectos Quim Rosell y Natalia Bernárdez. La superficie total de la actuación ha sido de 29.000 m² y el coste total de las obras (cofinanciadas por las tres partes firmantes del convenio), de 1.869.743 €, con una repercusión de 70,00 €/m². Las obras se licitaron en 2006 y finalizaron en 2007.

El pla de Palou, al sur de Granollers, corresponde al antiguo término del pueblo de Palou, anexionado a esta ciudad en 1928. Se trata de una llanura enmarcada por la vía del ferrocarril y por el río Congost. Su fisonomía agraria se ha mantenido gracias a la voluntad del consistorio de conservar este ámbito como no urbanizable. El Pla forma un mosaico agrícola estructurado por una red de caminos rurales, entre los cuales destaca el camino Ral, a lo largo del cual se sitúan diferentes masías y una iglesia de origen románico. Otros elementos contruidos de interés patrimonial son las calles de casas entre medianeras, habitadas en los siglos XVIII-XIX por trabajadores del campo, y que forman pequeñas agrupaciones lineales adyacentes a la carretera.

En las últimas décadas, la proximidad al núcleo urbano y el progresivo avance de la ciudad, junto con la proliferación de actividades y construcciones propias de los espacios periurbanos, han alterado parcialmente la fisonomía tradicional del pla de Palou, aunque el lugar todavía mantiene su carácter agrario y singular en una de las zonas más activas de la comarca del Vallès. Esta permanencia ha sido posible porque el Ayuntamiento de Granollers ha mantenido durante los últimos años una posición firme en defensa del carácter no urbanizable del lugar que ha culminado en la aprobación definitiva en 2007 del POUM, que clasifica este espacio como suelo no urbanizable.

La carretera BP-5002, que atraviesa longitudinalmente el pla de Palou, ha constituido, prácticamente hasta la actualidad, el principal acceso y entrada a Granollers para los vehículos procedentes de la autopista AP-7, y ha sufrido algunos de los problemas más comunes en estos tipos de vías: tráfico intenso, inseguridad vial, urbanización deficiente, falta de confort, banalización del paisaje, etc.

4. Ámbito y objetivos del proyecto

El proyecto abarca el tramo de carretera BP-5002, de 1,5 km de longitud, comprendido entre el nudo de acceso a la autopista y el núcleo urbano de Granollers. Hasta mediados del siglo XX este tramo, como era común en muchas entradas a los núcleos urbanos de Cataluña, se caracterizaba por las hileras de árboles plantados a ambos lados de la vía, tal como recogen las fotografías y crónicas de la época.

Esta configuración desapareció, igual que ocurrió en otras carreteras de la comarca, con la popularización del uso del automóvil. La tala de árboles y el asfalto cambiaron la fisonomía del lugar, que se vio alterada progresivamente por la aparición de nuevas construcciones y actividades en las orillas de la carretera (viviendas, talleres, comercios, almacenes, establecimientos de restauración, etc.).

A la hora de iniciar el proyecto de valorización del pla de Palou, el aspecto de este lugar no era sustancialmente diferente del que ofrece un gran número de accesos a los núcleos de otros pueblos y ciudades (urbanización parcial y discontinua, indefinición funcional de los espacios públicos, presencia desordenada de publicidad, permanencia de elementos obsoletos, etc.), pero tenía una especificidad notable: la coexistencia de este conjunto de problemas con un potencial paisajístico de primer orden: entorno de calidad, visión amplia del paisaje agrícola del pla de Palou, disponibilidad de espacio para actuar, etc.

Los objetivos específicos del proyecto tenían como finalidad resolver los múltiples déficits que presentaba el espacio a partir de:

- La restitución de una imagen global y unitaria del acceso, adaptando la sección y la planta de la carretera a los actuales condicionantes físicos y necesidades funcionales.
- La plantación de arbolado viario como elemento continuo a lo largo del trazado, potenciando al mismo tiempo las visuales más valiosas del lugar y filtrando la visión de los espacios menos afortunados.
- La delimitación y la definición formal de los espacios adyacentes a la carretera, velando por su seguridad, funcionalidad y armonía.
- La habilitación de espacios públicos de circulación y estancia para uso de los peatones.
- La pacificación del tránsito a través de la redefinición de la sección.
- La dotación de elementos de mobiliario urbano.
- La supresión de líneas aéreas de suministros.

Uno de los retos más importantes del proyecto era encontrar una solución adecuada a la asimetría que presentan las dos orillas de la carretera, tanto en lo que respecta a la distribución de los espacios como a la disposición de las edificaciones y los elementos diversos existentes en la vía. La carretera discurre en sentido N-S, desde Granollers hasta el nudo de la autopista. El lado este de la carretera es el que reúne un mayor número de

construcciones y de actividades, mientras que en el lado oeste, en el lado del río, la ocupación física del espacio es menor. Esto se traduce en una intermitencia en las aperturas visuales en el lado de levante (montaña) y en una constancia en las aperturas visuales en el sector de poniente (río), donde se encuentra el mayor número de masías y el pequeño núcleo de Palou. En sentido N-S el sector más próximo al núcleo de Granollers, a lo largo de unos 500 m, está desprovisto prácticamente de construcciones, que se concentran, en cambio, en la mitad más alejada del mencionado núcleo.

Finalmente, hay que advertir que el proyecto de mejora paisajística de la carretera BP-5002 se inscribe dentro de un proceso más ambicioso de actuaciones municipales encaminadas a la valorización de todo el pla de Palou. Entre estas actuaciones destacan el acondicionamiento del camino Ral, que transcurre paralelo a la carretera y el río, la intervención en las márgenes del río y la creación de un paseo fluvial, así como otras actuaciones de carácter más concreto encaminadas a potenciar otros elementos significativos.

5. Características del proyecto

El proyecto de mejora del paisaje del acceso sur de Granollers presenta como principal idea el acondicionamiento paisajístico del lugar con objeto de restaurar su carácter de «puerta de la ciudad». En este contexto, concebir la carretera como «puerta de la ciudad» significa que a lo largo de su recorrido, la BP-5002 ha de convertirse en un itinerario privilegiado desde el cual percibir la aproximación al núcleo urbano y la relación existente entre la ciudad y el territorio que la rodea. Una segunda idea, muy íntimamente relacionada con la primera, es la mejora de la funcionalidad y del confort urbano de la vía, especialmente para vecinos y peatones.

El proyecto plantea la carretera como elemento integrador de las actividades y construcciones que están en contacto en este lugar y como elemento destacado y estructurador del proyecto más amplio de valorización global del pla de Palou. Con esta finalidad da una respuesta diversa y coherente a la sucesión de situaciones y necesidades que se suceden a lo largo del vial, al mismo tiempo que potencia la percepción visual y unitaria del paisaje del lugar.

Una de las características ya mencionadas del pla de Palou es la asimetría de los dos lados de la carretera. El proyecto resuelve esta asimetría con el diseño de una sección diferenciada de las dos orillas combinada con un tratamiento homogéneo de la misma a lo largo de todo su recorrido. Por otro lado, se refuerza la presencia de la red de caminos del pla de Palou a través de la plantación selectiva de vegetación en

los cruces entre los caminos y la carretera, de forma que se establece una conexión visual lógica entre los dos sistemas viarios que atenúa la desvinculación de la carretera respecto al lugar.

A continuación se detallan las principales actuaciones que han permitido conseguir los objetivos del proyecto:

REESTRUCTURACIÓN DE LA SECCIÓN DE LA VÍA

La anchura de la calzada se reduce sensiblemente: de una anchura media de 9,5 m con arcones incluidos se pasa a una anchura para la circulación de vehículos de 7 m. Esta reducción permite mantener el número de carriles, al tiempo que favorece la reducción de la velocidad de circulación hasta los 50 km/h, velocidad propia de cualquier vía urbana. La semaforización, la mejora de la señalización y la ordenación de las áreas de aparcamiento constituyen otras actuaciones que favorecen la seguridad y movilidad de los peatones.

La pacificación del tránsito es un aspecto clave de la propuesta porque, gracias a la reducción del espacio disponible para el tráfico rodado, es posible incorporar aceras con espacio suficiente para plantar vegetación y crear un ambiente más confortable para los vecinos y peatones. Así mismo, ha permitido crear nuevas zonas adecuadas para el descanso y la contemplación del paisaje.

CONSTRUCCIÓN DE ACERAS

La construcción de aceras a lo largo de todo el recorrido permite el paseo confortable y seguro de los peatones. La medida de las aceras se adapta a las dimensiones y elementos propios de cada tramo, pero manteniendo siempre una anchura mínima de 1,5 m. Algunos elementos se mantienen de forma constante, como el pavimento y la iluminación, mientras que otros tienen una presencia discontinua pero coherente y unitaria, como el mobiliario urbano.

El pavimento está formado por adoquines de hormigón prefabricado. Se han utilizado dos colores, el amarillo y el rojo, con tonalidades similares, que se van intercalando creando una pauta que evoca la estructura agrícola adyacente. El proyecto mantiene el acceso rodado a las fincas a través de la construcción de bordillos remontables en la acera.

La Instalación de nuevo mobiliario urbano a lo largo del recorrido y de una nueva iluminación en la acera oeste han completado las obras de adecuación de las aceras y del conjunto del espacio público.

PLANTACIÓN DE NUEVA VEGETACIÓN

Junto con el pavimento, la vegetación es uno de los principales elementos definitorios de la nueva imagen de la carretera. La presencia de vegetación, particularmente del arbolado, permite

introducir un orden y una continuidad por encima de la heterogeneidad de los volúmenes y otros elementos existentes, a menudo disconformes. Por otro lado, el arbolado permite el establecimiento de un ritmo que va pautando el recorrido y, finalmente, aporta confort gracias a la creación de zonas de sombra.

En el proyecto la vegetación se estructura en tres criterios de ordenación que persiguen objetivos y resultados claramente diferenciados:

- Plantación de una potente línea de arbolado que acompaña a la carretera en el lado de levante y que permite identificar el vial como una nueva vía cívica, al tiempo que rememora su antigua configuración. La especie escogida para formar esta alineación es una variedad de arce, el *Acer freemani*: el porte (columnar), las dimensiones (aproximadamente 15 m de altura en 20 años) y las variaciones cromáticas estacionales de este árbol lo convierten en especialmente atractivo para ambientes urbanos.
- Formación de pequeñas agrupaciones de árboles en el lado de poniente. Estas agrupaciones tienen como principal función la de señalar y crear nuevos puntos de interés, normalmente relacionados con cruces de caminos o con zonas de actividad. Están formadas por árboles de una sola especie —chopos, árboles del amor, tulíperos de Virginia, melias, ginkgos, etc.— que ofrecen un atractivo y un contrapunto variado a la alineación homogénea del otro lado de la carretera, al mismo tiempo que ayudan a enmarcar o focalizar ciertas visuales.
- Plantación de un estrato herbáceo formado por gramíneas, formando masas compactas de una sola especie y una textura regular y lineal que acompaña a la carretera. Las franjas de gramíneas se plantan en los taludes y espacios de límite entre los campos y la acera, y también en los alcorques corridos para la plantación de arbolado entre la acera y la calzada, de manera que, en algunos tramos, los peatones transitan entre ellas.

ORDENACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS TÉCNICAS

La racionalización y la mejora de las infraestructuras técnicas de suministros ha sido otra de las actuaciones sustanciales del proyecto. Las obras relacionadas con la redefinición de los espacios han sido aprovechadas para la previsión del soterramiento de las líneas eléctricas y la instauración de la red de telecomunicaciones (dejando tubos libres en previsión del crecimiento de la red actual). Asimismo, se ha mejorado o sustituido la red de drenaje y alcantarillado existente y se ha optimizado el suministro de agua.

ELIMINACIÓN DE LAS VALLAS PUBLICITARIAS

La presencia abundante y desordenada de vallas publicitarias es un factor que incide negativamente en la calidad de los paisajes. Suponen una intrusión y actúan de barreras visuales que ocultan o limitan la visión de los lugares. Su ordenación o retirada supone una mejora inmediata de las condiciones paisajísticas de cualquier lugar.

En el caso que nos ocupa existían diversos conjuntos de vallas instaladas en sentido perpendicular a la carretera. El proyecto plantea su supresión, no exenta de dificultades dada la existencia de diversos trámites legales que es preciso superar, y, si procede, la regulación futura de estos elementos para que no se conviertan nuevamente en impactos visuales.

MEJORA DE LAS VALLAS DE LAS FINCAS ADYACENTES

La presencia de vallas de límite de propiedad diversas, desordenadas y deterioradas es otro aspecto que es preciso considerar en este tipo de intervenciones. Los vecinos, a menudo instalan vallas en el límite de sus propiedades, tanto si son espacios residenciales como si son zonas de cultivo. Este hecho comporta la aparición de un elemento repetitivo que no responde a ninguna pauta común y que configura entornos de baja calidad.

El proyecto propone la instalación de un modelo único de valla, con el objetivo de regular y unificar los criterios para su instalación. Éste es asimismo un objetivo difícil de conseguir dada la preexistencia de distintos tipos de vallas y la dificultad de intervenir directamente sobre elementos que forman parte de la propiedad privada.

PREVISIÓN DE MANTENIMIENTO

- Por lo que respecta a la vegetación, tanto los materiales como las especies vegetales utilizadas han sido seleccionados para asegurar la máxima durabilidad con el mínimo de mantenimiento. Se han escogido aquellas especies que se adaptan perfectamente a las condiciones del lugar y que, una vez consolidadas, no requerirán de riego. Pese a ello, se prevén unas tareas de mantenimiento mínimas, como la poda anual y la siega de las especies arbóreas y herbáceas, respectivamente.
- Asimismo, la elección del pavimento de adoquines se ha hecho para asegurar la máxima durabilidad de las piezas y la máxima facilidad de reposición. Su colocación sobre una base de hormigón tiene igualmente por objetivo asegurar la estabilidad y durabilidad de la superficie pavimentada, incluso en los casos en los que circula el tráfico rodado. Por último, los modelos de mobiliario urbano son adecuados

para el espacio público pero, al ser los elementos más vulnerables a actos de vandalismo, son los que en cualquier caso requieren mayor atención por parte de los servicios de mantenimiento.

públicos urbanos a través de la utilización del arbolado viario como protagonista destacado de los proyectos.

Conclusiones

La gran asistencia de vecinos del pla de Palou, el día (14 de julio de 2007) que la obra fue inaugurada por el consejero Joaquim Nadal, con la presencia del alcalde del municipio, el señor Josep Mayoral, y del director general de Arquitectura y Paisaje, el señor Joan Ganyet, puso de manifiesto el alto grado de aceptación que estos tipos de obras pueden tener sobre sus usuarios más directos.

La ejecución del proyecto de mejora paisajística del pla de Palou ha permitido solucionar algunos problemas urbanos importantes que preocupaban a los vecinos, al tiempo que ha dignificado su escenario de vida cotidiana. Tanto los residentes como los transeúntes han visto cómo un espacio hasta ahora periférico, inseguro y de difícil accesibilidad, se ha transformado en un espacio accesible, cómodo y que favorece el establecimiento de nuevas relaciones sociales más satisfactorias.

Ante la problemática paisajística reiterativa y específica que presentan los accesos a los núcleos de población, y ante las malas prácticas que han convertido a menudo los vestíbulos de las ciudades en trasteros, y que han destruido un patrimonio arbolado histórico de valor paisajístico indudable, es necesario impulsar acciones de reordenación y revalorización de estos espacios.

Las administraciones públicas tienen una especial responsabilidad en esta tarea, puesto que en el pasado su desidia y sus errores han sido con frecuencia la base de estos procesos. En la línea iniciada por la Ley de protección, gestión y ordenación del paisaje, la intervención sobre estos espacios se convierte en una prioridad y al mismo tiempo en un reto. El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas, a través de la Dirección General de Arquitectura y Paisaje, y a través de la colaboración con otras administraciones, tiene la voluntad de promover proyectos de mejora paisajística como el que se ha descrito en este artículo, es decir, dirigidos a revalorizar los paisajes y a ser capaces de generar un efecto ejemplificador.

En esta misma línea se inscribe la primera convocatoria, en 2007, de concesión de actuaciones destinadas a la mejora paisajística del espacio público urbano de avenidas, ramblas y paseos arbolados de los municipios de Cataluña, que nace con la voluntad de tener una incidencia positiva en la mejora de los espacios