
El camino y la claridad del paisaje



Damián Álvarez Sala

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
Presidente del Centro de Estudios Paisaje y
Territorio de la Junta de Andalucía

Resumen

La red viaria contribuye sustancialmente a la construcción del territorio y a la configuración y la experiencia del paisaje. Los caminos pueden aportar claridad –es decir, visibilidad e inteligibilidad– al paisaje; y el paisaje puede aportar criterio y valor estético al trazado de los caminos.

Palabras clave

Camino, puente, paisaje, claridad

Abstract

The road network plays an essential role in the construction of a territory and in the configuration and experience of landscape. Roads can add clarity—that is, visibility and intelligibility—to landscape; and landscape can add common sense and aesthetic value to road planning.

Keywords

Road, bridge, landscape, clarity

“He dicho en otro lugar que en el arte narrativo existen dos formas extremas de composición: la estampa y el argumento, o para emplear conceptos metafóricos extraídos de la doble naturaleza de la luz, el corpúsculo y la onda”. (Juan Benet, ‘La moviola de Eurípides’).

“Todo aquello que tiene que ver con el lenguaje nos lleva siempre a las estructuras esenciales, sustanciales, de los seres humanos. Esa posibilidad de comunicación, de inteligencia, de interpretación, y también de oscurecimiento y manipulación, sigue siendo, como en la época de los sofistas, ‘el tema de nuestro tiempo’”. (Emilio Lledó, ‘Filosofía y lenguaje’).

Una deuda antigua y recíproca

El paisaje es fisonomía; expresa como un todo continuo hechos de muy diversa índole –procesos naturales junto a consecuencias del humano habitar– y su interpretación no puede ser inmediata. Acepta, sin embargo, ha aceptado durante milenios, ser disfrutado con inocencia, sin preguntas; pero si se le hacen, no responde bien a catalogaciones, no se deja reducir a fichas y mapas de teselas, pues resulta de la superposición y acomodo de texturas continuas y no de la yuxtaposición de elementos. Entre los hechos que hacen el paisaje destacan las vías de comunicación: senderos y caminos rurales, carreteras y vías urbanas, sin olvidar al ferrocarril y las rutas de navegación. Paisaje y red de comunicaciones son indisolubles y están en deuda recíproca desde la antigüedad más remota. Los caminos son formas del paisaje elocuentes, y se les puede dirigir la pregunta que solemos hacer a los textos escritos sobre su claridad; es decir, sobre su sentido y correcta formalización. De esta semejanza trata el presente artículo.



Fig. 1. Carretera en la Campiña de Sevilla. Gloria Rodríguez (2001)

La presencia de las vías en el paisaje tiene diferente explicación según el uso y el lugar para los que se hayan construido. Los itinerarios entre ciudades están fuertemente condicionados por el medio físico y las pautas del hábitat rural. En ellos, la forma del territorio proporciona información determinante para la economía de construcción y mantenimiento. Fuera del dominio de la urbanización, la relación entre camino y paisaje se establece, generalmente, en términos de adaptación a la macromorfología del medio, sin ocultación de la ingeniería, por acuerdo entre su lógica y el orden del territorio; acuerdo en el que los conflictos puntuales se abordan y resuelven sin ambages. El encuentro con el río es paradigma de éste tipo de conflictos; y el puente, de su solución. En la estructura del territorio, caminos y carreteras pueden añadir claridad al paisaje y facilitar su entendimiento; no solo porque sirven para recorrerlo, sino porque su artificiosidad favorece la percepción de la profundidad, la continuidad y las distancias en las formas naturales. La claridad que el paisaje recibe del trazado viario no es, por lo demás, contraria a su capacidad de mover a la evocación, ni al misterio que lo evocado puede conllevar. Tampoco, a la presencia de vestigios del pasado. La complejidad y la diversidad del paisaje no se oponen necesariamente a su claridad; simplemente, exigen mayor atención a cambio de una más rica experiencia.

Todo lo anterior es tan conocido que afirmar en letra impresa que la consideración del paisaje es útil en el proyecto de carreteras y exhortar a que se aprovechen sus sugerencias

—a veces, serias advertencias— parecerá innecesario. Pero la actualidad en la que tal proposición se plantea, agitada por el debate sobre cómo debe ser tratado el paisaje en la ordenación del territorio, invita a volver sobre su contenido. Anima a hacerlo, además, el título del presente número, ‘Otra mirada a la carretera’, propuesto quizás para que en un corpus completo de reflexiones viarias no queden sin tratar aspectos de menos frecuente comentario. Precisamente, la expresión ‘otra mirada’ contiene una sugestiva indeterminación que para la carretera en uso bien puede estar convocando al paisaje del que forma parte y para la carretera en proyecto a lo que permite imaginarla en el paisaje antes de que se tracen sus primeros esbozos. No obstante su condición ajustada a cálculo, la carretera admite la aportación que la forma del lugar ofrece a la imaginación de su proyectista. Tal influjo, del que por su obviedad no es usual dar cuenta, está hoy condicionado por la alarma ante el deterioro de los paisajes cotidianos y la participación en ello de las construcciones. El que el último medio siglo no haya producido un criterio de ordenación capaz de conjurar con autoridad la prevalencia de lo particular e inmediato en la ocupación y uso del suelo determina un escenario en el que el paisaje reclama atención y ofrece información y sugerencias a los proyectos viarios y planes urbanísticos. Ahora bien, proyectar o planificar con el paisaje requiere análisis estructural y semiológico y repre-



Fig. 2. Carretera en Sorbas, Almería. Gloria Rodríguez (2001)



Fig. 3. Autovía A-92. Gloria Rodríguez (2001)

sentación del mismo, tareas que la geografía y la ordenación del territorio actuales no acaban de asumir con decisión y generalidad.

Comprendemos bien los paisajes cuyas formas dominantes son las de la naturaleza, y también los del mundo rural, y nos ayudan en ello los caminos y carreteras. Nadie de cualquier edad o condición que se encuentre en el campo dejará de responder con naturalidad si se le pregunta por el paisaje. Mirará lo que le rodea y extenderá la mano: eso es el paisaje, lo que se ve cuando se mira. La lógica de las actividades rurales no provoca por lo general interrogantes ni rechazo, y nuestro gusto no pide que los campos cultivados, los acueductos, los caminos, los puentes o los caseríos se oculten, ni que parezcan otra cosa que lo que son. En esos paisajes interpretamos la traza del camino como diálogo en el tiempo de la razón con la naturaleza; pues cada camino que permanece da noticia de su pasado. Apreciamos en ellos la 'naturalidad', esa elegancia en el artificio que lo distingue y justifica entre las formas naturales. Pero otro es el caso de los lugares que van siendo vaciados de sentido al ser ocupados por la urbanización difusa y oportunista; especialmente en los entornos de las grandes ciudades y en el litoral, donde el paisaje es más complejo y frágil. En estos ámbitos, oscurecidos por la creciente entropía del habitar, es normal que el paisaje, desfigurado y trivializado, difícil de ver y de entender, produzca malestar (Fig. 1).

El empleo de los términos 'claridad' y 'oscuridad' para hablar del espacio habitado no precisa mayor justificación. Sabemos que las vías de comunicación tejen el orden del territorio y lo iluminan interiormente; que los caminos y carreteras no son meros soportes del tráfico, pues no cabe separar el desarrollo de sus redes de la constitución de los lugares de habitación; y que cada nueva vía supone una aportación de forma y significado que mejora o empeora el paisaje, que le añade claridad o se la quita. Por ello, cuando una carretera entra en servicio, el lugar en el que se ha construido se percibe mejor o peor, se entiende mejor o peor, y deviene objetivamente mejor o peor. El proyecto viario es un factor del paisaje –en particular, de su aptitud para ser percibido y comprendido, sin la que cualquier juicio que a él se refiera carecerá de fundamento– y la claridad inherente a la lógica de su trazado constituye su aportación sustancial al mismo. (Fig. 2).

La reflexión sobre la relación recíprocamente deudora entre camino y paisaje, bajo el prisma de la calidad-claridad del espacio resultante, puede abordarse desde varios frentes. He elegido dos que podrán ser aceptados como miradas 'otras' a la carretera. El primero, apunta a la participación del camino en la organización del espacio que habitamos, es decir en la arquitectura del territorio y la ciudad; mientras que el segundo contempla ciertas correspondencias que guarda con el texto literario y los modelos que explican la naturaleza de la luz y el tiempo. Ambas 'miradas' permiten intuir que la claridad que el camino aporta al paisaje es indisociable de la información, la justificación ontológica y el misterio que recibe de él: cómo el más habitual de los recorridos puede hacernos vivir esas experiencias que la imaginación asocia a las encrucijadas, los destinos remotos o las carreteras perdidas. Descubrir repentinamente el misterio en lo familiar es la sensación inversa al 'déjà-vu'; y como ella, un golpe de mano de la imaginación en la asociación rutinaria de la lógica argumental y la memoria.

Intemporalidad y misterio en el camino

Aunque la costumbre de vivir en un lugar –sea una ciudad o sea el campo– vaya relegando su imagen a ese plano de la conciencia en el que se almacena ordenado y a mano lo conocido que conviene salvar del instintivo control de lo nuevo –una febril aduana que somete a cuarentena cualquier hecho que haya despertado extrañeza en nuestro ser, reacio siempre a los cambios, celoso de las rutinas que ha conseguido atesorar–, es precisamente la inquietud ante lo inmediato del mundo lo que mueve al espíritu a ir sobre



Fig. 4. Carretera en Alcalá de los Gazules, Cádiz.
Gloria Rodríguez (2001)

él para entenderlo y habitarlo. Sin duda, el temor precede a la conciencia y la empuja a las aguas revueltas de lo otro en las que se debatirá hasta salir a flote; pues la luz del conocimiento la acertamos a encender de puro miedo, un miedo que con distintas máscaras nos acompañará toda la vida. Si en los estadios más primitivos de la conciencia no hay aún imaginación de lo que no existe, debemos asociar tal temor a lo inconcebible de la corriente del acontecer, de cuyo arrastre querríamos escapar para conquistar un lugar en el que asentarnos y permanecer. Pues parece que antes que de la imaginación desbocada el miedo nace de la necesidad de superar una inicial y transitoria incapacidad de imaginar (Fig. 3).

Todo ese dramático proceso en el que se forman la conciencia y la imaginación no cabe proyectarlo sobre la estrecha narración que da cuenta lineal de la historia. Nos equivocáramos si interpretásemos el encuentro entre conocimiento y misterio como algo que sucedió en el remoto pasado, para avanzar luego aquél en solitario en el campo abierto de la razón; pues ese encuentro es síntesis basal que no cabe asignar a los orígenes de la especie en mayor medida que a la formación de la conciencia individual de cualquier hombre en cualquier época. Desde que es apenas sendero o claro en el bosque el conocimiento es inseparable de lo desconocido que lo envuelve, provoca y alimenta; y

del misterio, sin cuya resistencia y seducción no podría avanzar. Y así es el camino inseparable del paisaje. Lo primitivo sucede en cada uno de nosotros como deberíamos aceptar que sucedía lo complejo en los individuos de la edad de piedra. Conceptos como 'lugar' y 'persona' son logros tempranos forzados por la voluntad de durar en el tiempo, en la repetición, en el ritual y el código para elegir y excluir, para deslindar del ser colectivo el ser individual, para marcar los límites entre interior y exterior, entre lo determinado y lo indeterminado. Pues solo conseguidas esas condiciones nos atrevemos a imaginar con las alas de la creación intelectual y artística; es decir, con determinación de construir un orden propio en el corazón del dominio oscuro de lo extraño (Fig 4).

Cuando gracias a lo acertado de su concepción una carretera añade profundidad, sustancia, al lugar para el que se ha proyectado, la intemporalidad y el misterio la funden en un mismo ser con el paisaje. Con ella, un nuevo elemento se suma al entramado viario, texto articulado, extenso e inconcluso en cuyo origen se encuentra, seguramente, la más antigua huella estructural del hombre en el medio, la primera escritura de lo determinado y sistémico en lo indeterminado. Esa respuesta del pensamiento primitivo a la naturaleza –'la no matemática y superfecunda naturaleza,



Fig. 5. Carretera en Alcalá de los Gazules, Cádiz.
Gloria Rodríguez (2001)

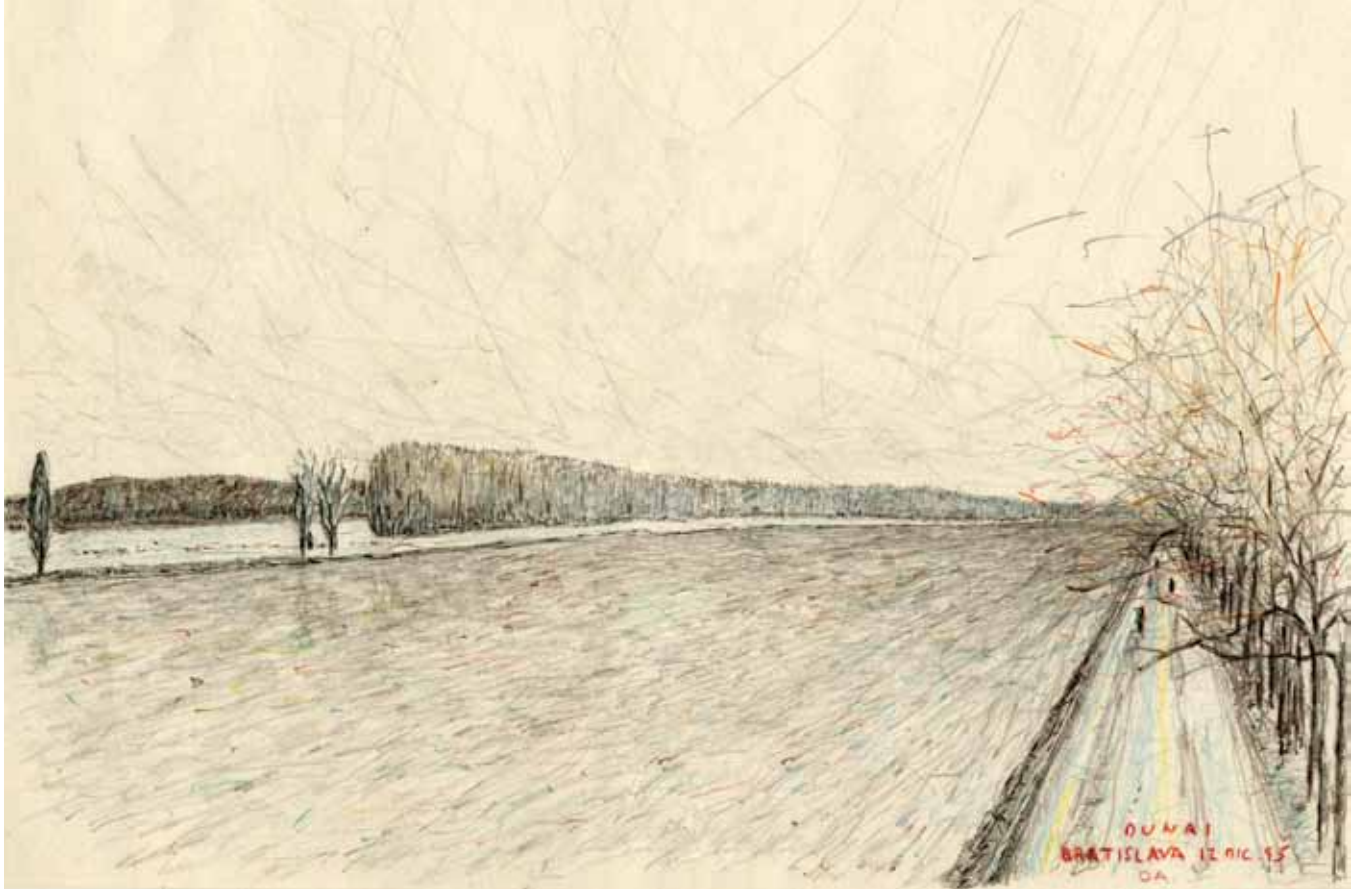


Fig. 6. Camino junto al Danubio en Bratislava. Damián Álvarez Sala

indómita y sin plan', en imagen de Faulkner— será ya parte del código que en el rastro de los pasos que lo han surcado guarda cada paisaje para explicar cómo ha llegado a ser en el tiempo. Podemos situar aquel encuentro germinal entre camino y paisaje en las primeras intuiciones de trazado, bajo rudimentarios principios de economía y equilibrio entre medio y artificio; aunque el temor a profanar el río, el lago, la montaña... seguirá inevitablemente a la atribución de significado a los lugares que cada cultura incorpora a su dominio. Tal vínculo habría fundamentado los procedimientos de la ingeniería primitiva, por lo que la conciencia de la relación entre el trazado de los caminos y el paisaje llega tan hondo en el tiempo como la percepción de la semejanza que nos une a esa primera inteligencia constructora cuyo sentido de la economía de signos y significados, es decir cuyo sentido de la claridad, habría sido desarrollado en no poca medida con la más antigua práctica caminera (Fig. 5).

Ondas y corpúsculos en el paisaje

Si el camino es origen del territorio —surco de la razón nómada anterior a los asentamientos de población— no deberían faltar ocasiones al ensayo sobre su forma. Y sin embargo, salvo en lo concerniente a las estructuras singulares y en particular a los puentes, ese ejercicio es poco frecuente, al menos en comparación con el que se ocupa de la arquitectura de los edificios y las ciudades. Aunque para el crítico de arte el puente sea la estrella de la ingeniería —por su contención ontológica y la impronta heroica de

su imagen—, la otra parte del camino, la extensa, colmada de incidencias y acomodos, ofrece abundante material a la indagación sobre lo que su forma encierra y de lo que brota. Esto es, sobre el criterio de proyecto capaz de generar una obra de concepción unitaria en un entorno de amplia indeterminación. A tal facultad, que implica saber ver, entender y dar réplica al paisaje, podría corresponder lo que en el texto literario se entiende por estilo. El camino, y por extensión la red viaria, sería una de esas construcciones cuyo arquetipo es la narración. A él y a la escritura les es igualmente aplicable el juicio de claridad, en su doble acepción de percepción de los signos y lógica del significado, además de una común estructura de onda y corpúsculo que los hace semejantes a la luz y al tiempo. El camino deja en la tierra un trazo preciso como el que el buril o la gubia abren en la madera o el metal, figura que vuelve a remitir a la escritura, pero también, en metáfora de otro orden, al flujo que cae en el reloj de arena, donde el instante, materializado en el grano que ocupa el estrangulamiento del cristal se hubiera transmutado en paso, en distancia. El hilo de tiempo entre dos masas de arena hace pensar en el hilo del camino entre dos madejas urbanas; pero, también, en el enigma de aquél, que en su infinito devenir como onda no es necesariamente más dilatado que en la experiencia corpuscular de su duración. El hacedor de la red viaria, como el carpintero y el navegante, inscribe sus decisiones en la materia teniendo muy en cuenta lo que esta dice y no pocas veces dicta. Y así, en la construcción del territorio, el camino sigue a los



Fig. 7. Estudio de conexiones metropolitanas para la Ría de Huelva (Empresa Pública de Suelo de Andalucía, 2008). Damián Álvarez Sala

signos con que la naturaleza convoca a su trazado y lo predetermina: la margen del río, el fondeadero, el paso de montaña o la ladera seca y estable. Pero en el inevitable encuentro con el cauce ha de salvar la continuidad rota, y lo hace templando el impulso ondulatorio de su trazado. En el puente, el camino se remansa y adquiere alzado. Se hace edificio, corpúsculo, y se somete al sentido del lugar en el que el río concede el paso. El contrapunto que el puente compone en el camino –en el que es, misteriosamente, antecedente y respuesta– arraiga en la bipolaridad entre materia y forma consustancial a lo real. El puente convoca la escena de un protocolo antiguo en el que la estructura de tablero horizontal y directriz normal al curso de agua será el canon; aunque el viaducto de nuestros días lo desdeñe para ‘pasar del río’ sin mayores miramientos. Todo ello –ondas y corpúsculos, argumentos y estampas de los caminos– está, para quien quiera observarlo, en el paisaje.

Imaginamos así la red viaria como una suerte de escritura trazada en la tierra por la que esta cedería naturalidad para

recibir artefacto, ‘logos’. A éste ‘logos’, en su aplicación organizadora y constructora del espacio habitado, deberíamos denominarlo, llanamente, arquitectura del territorio. La red viaria es generadora de tal arquitectura, en cuanto origen y directriz de su desarrollo en el tiempo, y también a ella, como a toda escritura, se le puede suponer, sin excesiva violencia y extendiendo la analogía, una gramática y una sintaxis; y apreciar en sus proposiciones, las carreteras, algo similar a la caligrafía y al significado (Fig. 6)

Transición y transformación en el paisaje

En caminos y paisajes el cambio es parte de lo inmanente; o dicho de otra manera, lo que permanece en el proceso de cambio y el propio proceso de cambio pertenecen a la esencia de unos y otros. La evolución de la estructura viaria de un territorio se desarrolla a partir de una escueta trama con algunas bases fijas –el paso del río o la cordillera, la encrucijada, el acceso a una rada, los núcleos de población primitivos...– para desplegarse con nuevos componentes en el acondicionamiento progresivo del territorio para su

habitación. Simultánea y análogamente se produce el paisaje, como permanencia en el cambio sostenida por una doble continuidad: la de la transformación o evolución en el tiempo de la configuración de un mismo lugar; y la que en el espacio da forma a la transición entre lugares vecinos (Fig. 7).

Las redes de comunicaciones suelen ser parte determinante en la estructura y génesis de los 'paisajes de transición'. Así sucede en pasos y corredores naturales y en los entornos de las ciudades, donde como consecuencia de las condiciones que propiciaron la elección del emplazamiento es frecuente que la expansión urbana se produzca sobre una confluencia natural de paisajes diversos. En la ordenación del territorio, la atención a los paisajes de transición mejora la organización, imagen y condiciones de vida del ámbito general del que forman parte. En cuanto a la evolución en el tiempo, ningún paisaje puede entenderse sin el conocimiento del largo proceso de modelado al que lo han sometido las actividades del hombre; proceso cuya explicación debemos buscar en las formas del propio paisaje. Conocer un paisaje supone descifrar ese texto cuyas formas-signos han de ser referidas a los condicionantes y procesos que las han generado, y no solo a los usos o significados inmediatos. Para la ordenación del territorio, gestionar el paisaje es, principalmente, controlar su transformación desde una actitud crítica frente al proyecto de intervención: identificar y proteger los valores que son característicos o 'propios' de ese paisaje en el curso de los cambios a que se ve sometido (Fig. 8).

Lo transversal en el proyecto viario metropolitano

Transición y transformación en el paisaje se dan con intensidad y complejidad máximas en las inmediaciones de la ciudad; y presentan en las áreas metropolitanas las más completa casuística de conflictos a resolver y posibilidades de mejorar el espacio de habitación mediante el proyecto viario. La ciudad se forma junto al puente, en el cruce de caminos. En ella, el paisaje se sustancia en la calle y la plaza, cuyo diseño ha de conjugar en torno a la movilidad la continuidad universal que significa a la vía pública como matriz y base de articulación del espacio urbano. Las formas actuales del desarrollo de la ciudad responden, principalmente, a dos figuras: la extensión en continuidad y la expansión sobre estructuras abiertas metropolitanas o comarcales. En ambos casos el tratamiento integrado de la red viaria y el paisaje alcanza especial importancia por su repercusión determinante en la constitución y calidad del espacio de habitación.

En los desarrollos en continuidad es habitual que junto a las nuevas avenidas la ciudad incorpore tramos de caminos o carreteras, cuyos trazados irregulares quedarán como testigos de una anterior condición territorial. En los límites de la ciudad, la articulación con el exterior dará lugar a paseos ribereños, alamedas, vías de ronda, vías de cornisa, etc., en los que el proyecto viario debe dar forma arquitectónica a la transición entre paisajes, preservando y conjugando la diversidad original. Las barreras interiores producidas en el proceso secular de formación de la ciudad pueden ser removidas por los planes y proyectos de reforma y de ordenación urbana y metropolitana mediante la creación o recreación de espacios-paisajes de transición. En estas actuaciones, que establecen o restituyen la continuidad integral propia de la ciudad, el tratamiento funcional y arquitectónico del espacio viario debe atender a las condiciones de borde y entorno, y resolver la 'transversalidad'; es decir, dar respuesta a todo lo que ha de ser tenido en cuenta complementariamente a la relación troncal 'origen-destino' para la incorporación orgánica de la vía en el medio (Fig. 9).

Para concluir

El proyecto del camino o la carretera es siempre parte de algún proceso de desarrollo de las estructuras de habitación,



Fig. 8. Estudio de parques metropolitanos para la ría de Huelva (Empresa Pública de Suelo de Andalucía, 2010). Damián Álvarez Sala

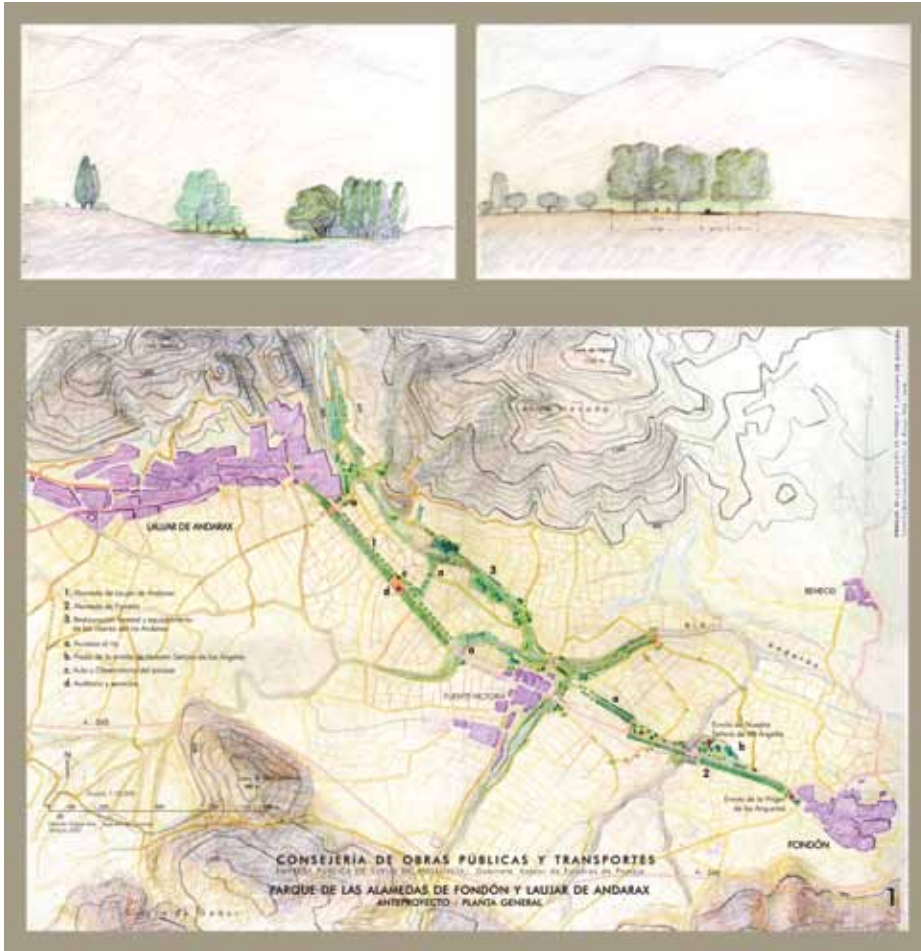


Fig. 9. Proyecto de alamedas sobre la antigua travesía de Fondón y Laujar y las riberas del río Andarax, en Almería (Empresa Pública de Suelo de Andalucía, 2008). Damián Álvarez Sala

y su memoria técnica debería referirse de manera explícita a la intención de ordenación a la que sirve y a la previsión del paisaje resultante. En los ámbitos urbanos y metropolitanos, donde por la capacidad del viario para introducir estructuras y abrir perspectivas, es decisiva su aportación de orden y transparencia, ello es especialmente recomendable. Pues, por encima de cualquier otro, la claridad debe ser el objetivo de la intención paisajista en el proyecto de la carretera. Este principio subyace al empleo del contrapunto, con el que, renunciando a toda compostura de camuflaje, se busca la composición de lo distinto, con signos que han de diferenciarse entre sí para formar una escritura, en este caso una escritura sobre la tierra. Desde estos presupuestos, proyectar con el paisaje consiste en ‘saber ver’ en el lugar de emplazamiento la obra que todavía no existe, y trabajar la cla-

ridad de esa visión hasta el estado que el ingeniero constata como de ‘proyecto acabado’. Si se proyecta con el paisaje, el tratamiento singular que desde una concepción unitaria y un criterio de trazado coherente debe ser proporcionado a la carretera y a cada lugar de su trazado resulta incompatible con el recurso al manual de soluciones tipo. La calidad del trazado viario dependerá esencialmente de la competencia del proyectista: de su conocimiento del medio y el paisaje, y de su sensibilidad para entender la función que la vía vaya a cumplir en el orden territorial, rural o urbano. Y ello sugiere, entre otras consideraciones, la necesidad de recuperar en la enseñanza de la ingeniería de Caminos el análisis y el dibujo del paisaje, aplicados al conocimiento del lugar en el que se han de emplazar las nuevas infraestructuras, y a la previsión de los efectos estéticos de su construcción. **ROP**