

Aproximaciones contemporáneas al PAISAJE URBANO



Ángeles Layuno Rosas _ Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

Aproximaciones contemporáneas al PAISAJE URBANO

Ángeles Layuno Rosas _ Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

II Jornadas Internacionales de Investigación
sobre paisaje, patrimonio y ciudad

Escuela de Arquitectura. Universidad de Alcalá

Madrid, 2021

Aproximaciones contemporáneas al paisaje urbano
Ángeles Layuno Rosas y Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

© Universidad de Alcalá, 2021
Editorial Universidad de Alcalá
Plaza de San Diego, s/n
28801, Alcalá de Henares
www.uah.es

© De la presente edición: Grupo de investigación Arquitectura, Historia, Ciudad y Paisaje (ARHCIPAI)
(Universidad de Alcalá).

© De los textos: sus autores.

© De las imágenes: autores, instituciones, archivos, bibliotecas y centros de documentación que se citan.

Premaquetación y coordinación de textos: Júlía Cristina Pereira de Faria y Silvia Abanades Abanades
Maquetación y diseño de portada: Sara Pérez Asensio y Patricia Romero Acacio

Edición: Editorial de la Universidad de Alcalá
ISBN: 978-84-18979-53

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra solo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

Los Editores no se responsabilizan de la selección y uso de las imágenes incluidas en la presente edición, siendo responsabilidad exclusiva de los respectivos autores.

Aproximaciones contemporáneas al paisaje urbano
Ángeles Layuno Rosas y Alejandro Acosta Collazo (Eds.)

Universidad de Alcalá, Madrid, España

ISBN: 978-84-18979-53

1. Paisaje; 2. Patrimonio; 3. Gestión; 4. Ciudades; 5. Territorios; 6. Paisaje social



Índice

Presentación: Paisaje urbano/paisaje urbano histórico.....	13
Ángeles Layuno Rosas	

PONENCIAS

Paisaje urbano contemporáneo, ¿espacio habitable o lugar de paso?.....	21
María Linarejos Cruz	
Los planes nacionales de patrimonio cultural: instrumentos de gestión del patrimonio y su aplicación al paisaje peri urbano	33
Carmen Caro	
Industria y paisaje urbano en Aguascalientes. Transformación, identidad y conservación.....	39
Alejandro Acosta Collazo	
Paisaje urbano y paisaje cultural. La candidatura de Madrid a la lista del patrimonio mundial	59
Cristóbal Vallhonrat Anduiza	
Museo del Prado, paisaje urbano y cultural.....	65
Víctor Cageao Santacruz	
La Universidad de Alcalá, transformadora y regeneradora del paisaje urbano histórico de Alcalá de Henares	77
José Luis de la Quintana Gordon	
Intervenir en patrimonio industrial urbano: dialogar con el entorno.....	91
Antoni Vilanova Omedas	
La supermanzana, nueva célula urbana para la construcción de un modelo funcional y urbanístico de Barcelona.....	107
Salvador Rueda	
Modelos de paisajes de la periferia tras la crisis.....	125
José Juan Barba	

COMUNICACIONES

1. El paisaje urbano como cultura y patrimonio: conservación y transformación

Algunas claves de la transformación del paisaje industrial urbano a través del caso de León.....	147
Paz Benito del Pozo	
Anatomía tridimensional del paisaje histórico urbano: fragmentos del mundo monástico en la constitución de la ciudad contemporánea.....	159
María Teresa Pérez Cano, Ana Maria Tavares Martins, Eduardo Mosquera Adell	
El paisaje del azúcar en Aragón. Situación actual y problemas de conservación	171
Pilar Biel Ibáñez	
Eclipse del paisaje urbano medieval de Tarragona, hoy: vivencia cotidiana y memoria monumental, entre el prestigio de Roma y los riesgos de las mudanzas postmodernas	183
Marta Serrano Coll, Gerardo Boto Varela, Joan Menchón Bes	

Memoria del patrimonio industrial en Filipinas: presencias y ausencias de la industrialización española en el tejido urbano de Manila.....	195
Carolina Castañeda López, Joaquín Ibáñez Montoya	
De la Granada nazarí a la ciudad clasicista: la consideración del paisaje en el proyecto de arquitectura	207
Marta Rodríguez Iturriaga	
Unidades de Paisaje e indicadores de Medición como forma de lectura del Paisaje Urbano Histórico de Morelia.....	221
Carlos Pedraza Gómez, Alejandro Acosta Collazo, Carlos Alberto Hiriart Pardo	
La Cañada Real Soriana Occidental a su paso por Segovia: un corredor industrial avanzado confeccionado durante el S. XVIII a la luz de la trashumancia ganadera.....	235
Nicolás Gutiérrez Pérez	
La Gran Fundición Central y su incorporación morfológica a la ciudad de Aguascalientes: palimpsesto y paisaje industrial.....	245
Miguel Alejandro García Macías, Alejandro Acosta Collazo	
El acelerado deterioro del paisaje urbano latinoamericano tras las declaraciones de Patrimonio de la Humanidad: el caso de Valparaíso (Chile).....	253
Pablo Manuel Millán-Millán	
Las visuales urbano-paisajísticas en los pequeños núcleos rurales: claves para la planificación urbana y el patrimonio territorial.....	263
Bernat Llauredó Auquer	
Evolución del paisaje urbano del sitio industrial de la fábrica de harinas "San Francisco" de Albacete, 1916-2016.....	275
María Nieves Sánchez Casado, José Tejero Manzanares	
El frente marítimo de Málaga como palimpsesto. Estratigrafías del paisaje urbano de una ciudad portuaria fortificada.....	287
Luis García-Pulido, Jonathan Ruiz-Jaramillo, María Isabel Alba-Dorado	
La ausencia de vestigios de la industrialización del siglo XIX en la ciudad de Santander	299
Gerardo J. Cueto Alonso	
La conformación del paisaje industrial en Castellón a partir del desarrollo de la industria cerámica	309
Alejandro Vera Renau	
The Lost Urban Landscape. The Acropolis of Athens as a HUL.....	321
Michail Papavarnavas, Ana Mayoral Moratilla	
Las curtidurías de Allariz. Historia de una transformación	331
María Garrote Recarey	
La fragilidad del paisaje urbano histórico. Desprotección y pérdida de la arquitectura tradicional y popular en el caso de Zaragoza.....	343
Carlos Bitrián Varea	
El estudio del paisaje a partir de una visión arqueológica. Una herramienta interpretativa de aproximación.....	355
Pablo Vázquez Piombo	
Nuevos paisajes, nuevos dibujos. La gestión gráfica de las acciones arquitectónicas sobre el paisaje.....	365
María Asunción Salgado de la Rosa, Javier Francisco Raposo Grau, Belén Butragueño Díaz Guerra	

Nuevos activos en el paisaje urbano patrimonial: el binomio museo-espacio público	377
Clara Mosquera Pérez, Francisco Javier Navarro de Pablos, Antonio Cubero Hernández	
Estratigrafías domésticas, ruinas industriales y hábitats evolutivos	387
Virginia de Jorge-Huertas	
Aphaeresis as a design strategy	399
Konstantinos Petrakos	
Los paisajes olvidados de la ciudad frágil. El barraquismo como elemento característico de la periferia industrial de Barcelona.....	407
Mónica Aubán Borrell	
La ciudad blanca de Tel Aviv o el paisaje urbano ambiental del Movimiento Moderno	417
Francisco Felipe Muñoz Carabias	
La orilla racionalista del lago Como: 1925-1940	429
Luis Aguilar Escobar	
Le Vieux Paris o el recuerdo de la ciudad medieval perdida: paisaje y arquitectura efímera en Exposición Universal de 1900.....	441
María Pilar Poblador Muga	
Programas actualizados en infraestructuras residenciales XL	453
Sálvora Feliz Ricoy	
El paisaje como creación visionaria en el siglo XVII (Adam Elsheimer, Didier Barra, Monsu Desiderio).....	465
Cesare Battelli	
Patrimonio Mundial de la banalidad. Un recorrido crítico por los paisajes periurbanos de la ciudad contemporánea.....	475
Emanuele Pierobon	
Bitácora de construcción del paisaje urbano y del imaginario colectivo en la periferia del levante - sudoeste del río Besós (Barcelona)	485
Fernanda M. Aguirre Bermeo	
Las infraestructuras como generadoras del paisaje urbano. La Ciudad Lineal de Arturo Soria.....	497
José de Coca Leicher, María José Muñoz de Pablo, Ángel Martínez Díaz	
La "cara Norte" de la plaza Cataluña: la continua transformación de un paisaje urbano, testimonio de la invención del centro de la Barcelona moderna	507
Joan Molet Petit	
El vacío en la ciudad	519
Óscar del Castillo Sánchez	
Orden frente al caos. Colonización industrial y agraria en Ponferrada: los poblados y barrios planificados.....	527
Jorge Magaz Molina	
2. El paisaje urbano como geografía y producto de la técnica	
El paisaje como cosmética de la infraestructura. Dos casos de estudio en el País Vasco	541
Unai Fernández de Betoño Sáenz de Lacuesta	
Ciudad difusa y paisaje urbano en México: fronteras, delimitación y ordenación del espacio metropolitano.....	551
Adrián Moreno Mata	

Continuidad y discontinuidad en Samos: los proyectos de ingeniería civil como fuente de conocimiento del paisaje.....	567
Estefanía López Salas	
La caracterización de las infraestructuras hidráulicas a través del paisaje.	
El caso del Acueducto de la Fuente del Rey en Málaga.....	579
Célia López Bravo, María Mercedes Molina Liñán	
Valdebebas otro modelo de ciudad.....	591
María Jesús Lago Ávila	
La expansión difusa de la ciudad de Aguascalientes, México.....	601
Fernando Padilla Lozano	
Accesibilidad y análisis de la información cartográfica de interés patrimonial disponible para el conjunto arqueológico de Itálica y su ámbito territorial.....	611
Marina López Sánchez, Mercedes Linares Gómez del Pulgar, Antonio Tejedor Cabrera	
Un paisaje de agua manejada en las tierras altas del Valle del Rosal.....	623
Ángeles Santos Vázquez, Henrique Seoane Prado, Carlos Martínez González	
RYOKUDO. Los filamentos verdes de Tokio.....	633
José Durán Fernández, Juan Pedro Romera Giner	
Factores que desalientan la movilidad ciclista en detrimento de la sustentabilidad en ciudad de Irapuato, Guanajuato (México).....	641
Alejandro García Navarro, Rodrigo Franco Muñoz	
Valor y posibilidades de los "retales agrícolas" en el paisaje industrial de Tarragona.....	649
Juan Manuel Zaguirre Fernández	
Paisajes de agua: las acequias del río Darro.....	659
Javier Muñoz Godino, Alejandro Infantes Pérez	
Nuevos paisajes cotidianos. Los accesos a ciudades medias como oportunidad.....	669
María Pilar Casado Villa, Lorenzo A. Muro Álvarez	
Propuesta metodológica para la caracterización del paisaje periurbano desde diferentes vías de comunicación y medios de transporte.....	679
Touria Boujbah Bel-Lakbir, Yolanda Pérez Albert	
A paisagem vista através dos primeiros planos urbanos para Ouro Preto (Minas Gerais).....	691
Fernanda Alves de Brito Bueno, André Guilherme Dornelles Dangelo	
Paisajes fluviales urbanos: caracterización, valores e intervenciones.	
Análisis de casos del centro de España.....	705
Pedro Molina Holgado, Lara Jendrzyczkowski Rieth, Ana Belén Berrocal Menárguez	
Reconciliando las periferias metropolitanas con el paisaje agrario: proyectos emergentes en el transecto urbano-rural en Madrid.....	717
Marian Simón Rojo, José Fariña Tojo	
Limes y écart del paisaje urbano.....	725
Íñigo de Viar Fraile, Mario Sangalli Uggeri	
Morteros de cemento-cal con materiales de cambio de fase para la rehabilitación de edificaciones existentes dentro del entorno urbano.....	737
Cynthia Guardia	

El paisaje como cosmética de la infraestructura. Dos casos de estudio en el País Vasco

Unai Fernández de Betoño Sáenz de Lacuesta

Universidad del País Vasco
unai.fernandezdebetono@ehu.eus

Introducción

El paisaje va afianzándose como disciplina semiautónoma dentro de la ordenación territorial. En el País Vasco han transcurrido casi cuatro años desde la aprobación del decreto 90/2014 sobre protección, gestión y ordenación del paisaje en la ordenación del territorio de la comunidad autónoma, y ya se empiezan a ver sus frutos, en forma de primeros catálogos, determinaciones y planes de acción.

Paralelamente a la creación de ese nuevo corpus técnico sobre el paisaje, algo verde y demasiado heterogéneo todavía, la empresa y la política profesional también van asimilando el aún novedoso concepto de paisaje. Y lo hacen, en la mayoría de los casos, relacionándolo con lo estrictamente visual. Dentro de esa concepción demasiado reduccionista, lo que importa no es tanto lo que realmente hay en el territorio, sino simplemente lo que se ve. Así, el impacto paisajístico de una nueva infraestructura se reduce a la visión o no de la misma. Ojos que no ven, corazón que no siente, y, si una infraestructura (de comunicación, de energía, de servicios urbanos...) atraviesa el territorio subterráneamente, parece que no afecta de manera alguna al paisaje; se considera "bien integrada".

Asimismo, junto con esa reducción del concepto de paisaje a lo meramente visual, que está promoviendo, como consecuencia, cierta cultura sistemática del soterramiento parcial o completo de las infraestructuras, se empieza a percibir también en algunos proyectos territoriales y urbanísticos una utilización ciertamente intencionada de la infraestructura verde y el paisaje cultural como coartadas empleadas para la justificación de la construcción de la infraestructura gris. En concreto, de la construcción de la llamada vía verde como cubierta de la infraestructura lineal subterránea.

En primer lugar, como caso de estudio sobre la reducción del estudio paisajístico de la implantación de una nueva infraestructura a su mera visibilidad, se puede analizar la nueva línea de alta velocidad ferroviaria que el Ministerio de Fomento de España pretende construir entre Burgos y Vitoria-Gasteiz; y, por acotar el estudio a la CAPV, su tramo alavés propuesto entre Rivabellosa y Vitoria. El estudio paisajístico de dicho proyecto, que es parte del estudio de impacto ambiental del mismo, ofrece buena muestra de la mencionada reducción del paisaje a lo estrictamente visual.

Y, en segundo lugar, como caso de estudio de la utilización del paisaje cultural en forma de vía verde para la construcción de una infraestructura gris, se puede analizar el proyecto "Camino Natural San Juan - El Pobal" de construcción de un camino verde entre el núcleo urbano del barrio de San Juan y la ferrería del Pobal, así como el llamado Plan Especial de Infraestructura de captación e impulsión de agua del río Barbadun para el uso industrial de la mercantil Petróleos del Norte S.A. (Petronor), ambos situados en Muskiz, Bizkaia.

Con la exposición de estos dos casos de estudio se pretende llamar la atención sobre una utilización incorrecta, en cuanto que intencionadamente parcial, del teóricamente rico concepto de paisaje, que ya se está comenzando a percibir, al menos en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Y es que ya se está empezando a extender un uso ciertamente interesado del paisaje, sobre todo por parte del político profesional, que es, para bien o para mal, el que condiciona, valida y aprueba todo plan territorial y urbanístico. Dicha comprensión del paisaje como mera cosmética de la infraestructura puede llegar a suponer un peligroso vaciado del auténtico significado que le ha otorgado, de manera bastante consensuada, el Convenio Europeo del Paisaje de 2000, abierto a la firma en Florencia, como territorio percibido (y no solo visto) por el ser humano, resultado de la suma de factores naturales y antrópicos.

Contexto cultural estetizante

Esta utilización cosmética del paisaje debe enmarcarse en un contexto algo más amplio, en el que últimamente se está estetizando casi todo lo imaginable, especialmente lo más incómodo para con lo establecido, vaciándolo de esa manera de todo contenido real (es decir, económico, social, ecológico y cultural), para que este sea más digerible por todos. El arte, por ejemplo, a pesar de haber sido a menudo una demoledora herramienta de crítica sociopolítica, ya se ha convertido en un instrumento más de entre los que usa el poder económico para conseguir, entre otros fines, la ansiada renovación urbana y su consiguiente plusvalía, bañando todo proceso gentrificador de un cínico halo de sofisticación bohemia (Fernández de Betoño, 2015). En ese sentido, los llamados "efecto SoHo" y "efecto Guggenheim" ya figuran en el manual político (profesional) del uso del arte y la arquitectura del espectáculo como catalizadores inmobiliarios del plusvalor urbanístico.

Y, ciñéndonos más a la mirada paisajística, ya se han convertido en algo habitual las exposiciones de fotografía mostradas en cualquier galería de arte contemporáneo del mundo occidental, en cuyos contenidos no suele faltar la estetización de todo tipo de desgracia humana, incluido, en muchos casos, el tratamiento artístico de desastres urbanísticos y de malogradas infraestructuras. Reconocidos fotógrafos de la talla de Andreas Gursky, Alex MacLean, David Maisel, Edward Burtynsky o Peter Andrew Luszyk nos han mostrado la perturbadora belleza escondida tras los grandes nudos de carreteras, las minas de cobre a cielo abierto o las infinitas y clónicas urbanizaciones repletas de "McMansiones" con piscina. En el mismo sentido, el último premio del concurso de fotografía mediante drones "DJI Drone Photography Award 2018" ha sido ganado por el fotógrafo donostiarra Markel Redondo, especialmente gracias a su bella serie fotográfica sobre la monstruosa macroubanización de golf de 3.000 viviendas que se empezó a construir en Las Dehesas de San Mateo de Gállego (Zaragoza) para unos 9.000 vecinos, y que se abandonó completamente debido a la crisis económica empezada en 2008¹.

También son reseñable las posturas de las grandes estrellas de la arquitectura con respecto a las grandes infraestructuras, que a menudo ayudan a fijar una visión exclusivamente estética y superficial de las mismas. Es el caso, por ejemplo, del mundialmente aclamado Jean Nouvel, arquitecto condecorado con el premio Pritzker, que aseguró en una entrevista lo siguiente: "Desde el punto de vista estético me interesan enormemente las autopistas que atraviesan los montes y los tendidos eléctricos que recorren las llanuras. (...) Todo ello me lleva a considerar la naturaleza como un componente arquitectónico" (Díaz, García, 2002:17). Es decir, para un arquitecto referencial como Nouvel, los tendidos eléctricos y otras infraestructuras lineales, lejos de presentar problemas a nivel perceptivo o estético, ayudan en la conformación de un paisaje bello, o, como se diría ahora siguiendo la terminología que se está implantando oficialmente, un paisaje "de calidad".

Se deduce que la mirada de los fotógrafos y arquitectos mencionados es a menudo una mirada aérea, fría y distante, que busca alejarse del contenido real del objeto fotografiado, para cosificarlo, sacándolo de su verdadera

¹ La misma urbanización también fue publicada en el libro de la fotógrafa Julia Schulz-Dornburg *Ruinias modernas. Una topografía de lucro* (Àmbit, 2012), aunque desde un punto de vista algo más crítico.

escala y contexto, y así poder estetizarlo con más facilidad. Es una mirada que se eleva, por tanto, y que desde su lejano podio no se interesa por temas tan mundanos (pero inherentes a los objetos fotografiados y proyectados) como los presupuestos racionales, la gobernanza participativa, la transparencia en la gestión, las expropiaciones debidas al interés general, el uso racional del suelo o las licitaciones públicas diáfanos.

Al fin y al cabo, se crea, más consciente que inconscientemente, un caldo de cultivo intelectual de sublimación y sofisticación de la infraestructura, que la acaba perdonando y hasta justificando de alguna manera. Así, no es de extrañar tanto que una infraestructura grande como el Tren de Alta Velocidad se haya justificado sospechosamente desde el ámbito de la cultura. Es el caso al menos de la propuesta de candidatura de Donostia-San Sebastián al título de capital europea de la cultura de 2016, que finalmente ganó, escrita en 2011 por el gestor artístico Santi Eraso, que recogió una curiosa apología infraestructural del Tren de Alta Velocidad, del llamado "metro" (que no es más que un tramo pasante de 4,2 km del tren de cercanías de ancho métrico de EuskoTren) y la nueva estación de autobuses, dentro de su contenido "cultural". Exactamente, la propuesta de candidatura de capitalidad cultural, que, curiosamente, también mencionaba la definición de paisaje del Convenio Europeo de 2000 en la pág. 20, recogió lo siguiente:

Proyectos como el Tren de Alta Velocidad (AVE), el Metro o la estación de autobuses intermodal permitirán el desplazamiento rápido y cómodo entre los diversos puntos del territorio transfronterizo de la candidatura, no sólo en un sentido radial hacia y desde el centro, sino también transversal y perimetral, haciendo posibles nuevas centralidades.

La movilidad en Donostia-San Sebastián y todo el territorio se beneficiará en 2016 de la nueva red ferroviaria vasca del AVE, la llamada Y vasca, considerada como uno de los 14 proyectos de infraestructura de transporte prioritario para la Unión Europea desde 1994, que se ha visto retrasada hasta ahora por las amenazas terroristas de ETA (Ayuntamiento de Donostia-San Sebastián, 2014:47).

En este contexto en el que se justifican costosas inversiones públicas en base a los valores icónicos y de imagen que se les otorga a unos artefactos arquitectónicos e ingenieriles, y se mezcla intencionadamente cultura e infraestructura, también merece una mención la aparentemente curiosa paradoja que se está dando las últimas décadas, entre paisaje y territorio: porque al mismo tiempo que vamos mejorando colectivamente nuestra supuesta sensibilidad paisajística, vamos empeorando la implantación de nuestras construcciones en el territorio. De esta manera tan elocuente explica dicha aparente contradicción el catedrático de arquitectura del paisaje en la Universidad de Alcalá de Henares Javier Maderuelo:

En la actualidad se nos presenta una paradoja: estamos tomando conciencia del paisaje y sus valores desde varias disciplinas, formando una sensibilidad paisajera que se va extendiendo a amplias capas de la sociedad, y, a la vez, estamos asistiendo a un deterioro irreversible del territorio que está siendo sometido a actuaciones como las urbanizaciones de la costa, el desordenado crecimiento de los suburbios de las ciudades, el abandono de la agricultura, la ocupación residencial del campo, la aparición de enormes infraestructuras que no solo provocan fuertes impactos visuales, sino que producen auténticas heridas en el territorio de las que cada vez nos encontramos con más dificultades para suturar (Maderuelo, 2008).

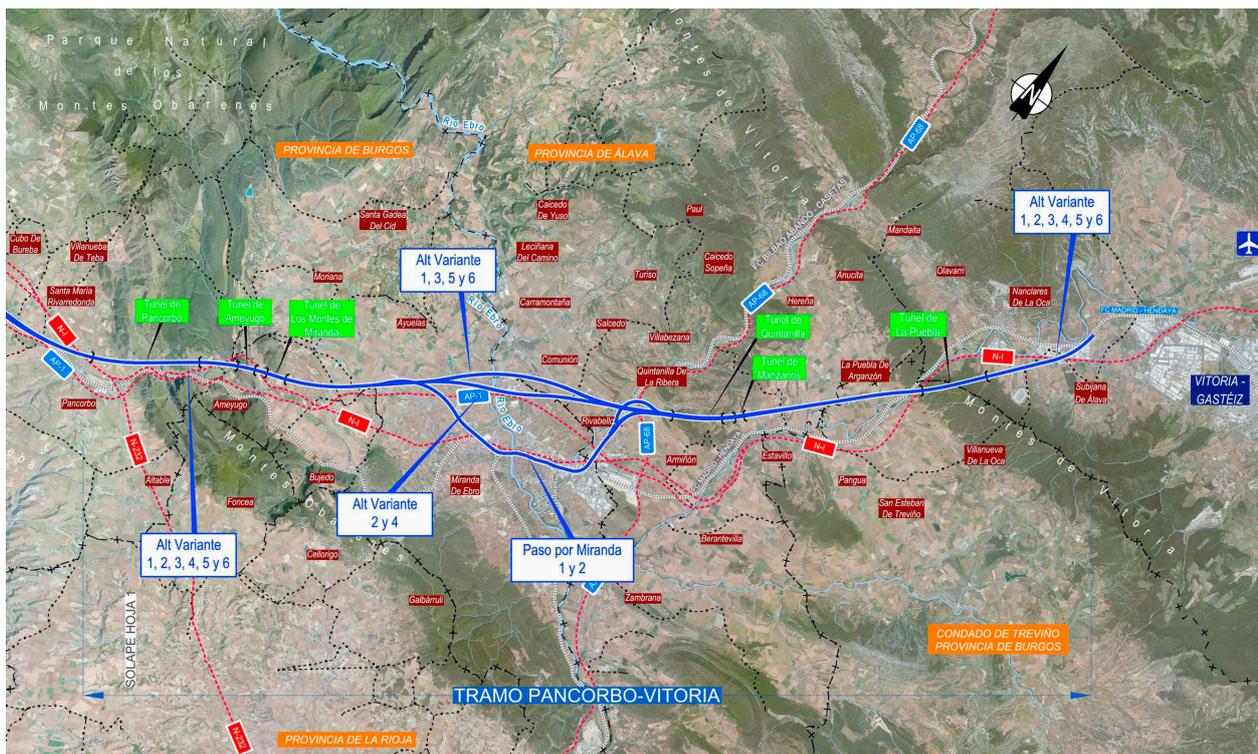
Pero tal vez esa no sea del todo una paradoja, sino las dos caras de la misma moneda, es decir, dos extremos que de alguna manera se retroalimentan. Es posible que esa sensibilidad paisajística cada vez más desarrollada sea precisamente la que nos permite estetizar y poder digerir de algún modo el cada vez mayor deterioro territorial que ejercemos mediante nuestro depredador estilo de vida, especialmente expresado mediante la construcción de las infraestructuras grises. Y es que la mirada paisajística descrita, en definitiva, ayuda a conformar un contexto técnico y cultural que, tal y como aquí se defiende, también acaba por utilizar la disciplina del paisaje como cosmética de la infraestructura gris.

Reducción del paisaje a lo estrictamente visual

Desde el inicio de las obras de la "Y Vasca", el tramo central del Tren de Alta Velocidad en la CAPV, se ha defendido y justificado desde el Gobierno Vasco que su impacto va a ser mínimo, ya que va a transcurrir soterrado más

del 60% de su trazado. Esa ha sido una de las mayores idea-fuerza que ha justificado la infraestructura², llegando a explicarse en la principal publicación oficial del proyecto que "la Y Vasca tendrá más tramos soterrados que el metro de Bilbao" (Benaito, 2012:41). En la prensa políticamente afin las descripciones de la "Y Vasca" fueron todavía más sensacionalistas: "Euskadi tendrá un *topo* gigante que se deslizará por una inmensa galería (...) porque es la infraestructura de transporte cuya construcción y existencia causa menor impacto en el entorno natural" escribió la periodista Concha Lago en el Diario de Noticias de Álava, el 12 de mayo de 2008. De esa manera, se ha ido reduciendo el impacto medioambiental y paisajístico del tramo central de la nueva infraestructura ferroviaria de ancho europeo llamado "Y Vasca" a lo estrictamente visual, sin entrar a valorar otros aspectos (fragmentación ecosistémica, rentabilidad social, afecciones hidrogeológicas, especulación urbanística...).

Y algo parecido está sucediendo en el resto de tramos que atravesarán el suelo de la CAPV. Especialmente por tierras alavesas, en las que no se están planteando los tan publicitados soterramientos de la "Y Vasca", que se concentran, en su gran mayoría, en Bizkaia y Gipuzkoa, donde la nueva línea ferroviaria se traza a contrapelo de los valles y montañas, al contrario que en Álava, en la que se inserta, por lo general, en los grandes corredores geográficos y llanuras existentes. Es por ello que hasta el estudio de integración paisajística del nuevo tramo del Tren de Alta Velocidad entre Burgos y Vitoria-Gasteiz, sin ir más lejos, valora como "severo" el impacto paisajístico del tramo entre Pancorbo y Vitoria, tanto en la fase de construcción, como, lo que es más preocupante, en la posterior fase de explotación, y se limita a elegir, desde el punto de vista paisajístico, de entre las seis alternativas de trazado propuestas simplemente aquella que presenta menor longitud de viaductos y menores taludes (Ministerio de Fomento, 2018a) (Fig_1).



Fig_1
Planta de conjunto del tramo del TAV entre Pancorbo y Vitoria-Gasteiz.
Fuente: Ministerio de Fomento, enero de 2018

2 La otra idea-fuerza de la "Y Vasca" ha sido la de que no solo valdría para el transporte de viajeros, sino que también se emplearía para el transporte de mercancías. Sin embargo, el Ministerio de Fomento de España anunció en 2017, y ha corroborado este 2018, que el tramo Burgos-Vitoria no servirá para el transporte de mercancías, por lo que, de llevar mercancías, la "Y Vasca" no tendrá continuidad de Jundiz (Vitoria-Gasteiz) hacia el sur.

En el escueto discurso teórico inicial de dicho estudio de integración paisajística se menciona algo muy importante, pero que, curiosamente, luego no influirá lo más mínimo en el diseño del proyecto de nueva línea de alta velocidad: se cita como el primero de los principales efectos paisajísticos de una infraestructura lineal, dentro del ámbito de los contenidos y como afección directa, que "la construcción de un ferrocarril implica los posibles efectos de destrucción de contenidos de interés ecológico o sociocultural". Pero, sin ir más lejos, la destrucción de numerosas tierras de labranza para ser ocupadas por la nueva infraestructura no ha sido obstáculo alguno, ni paisajístico ni de ningún otro tipo, para su construcción, a pesar de la pérdida sociocultural evidente que ello conllevará, considerando además que en Álava el sector agrícola representa un uso predominante en el territorio, algo que el propio estudio reconoce.

Posteriormente, el estudio explica el concepto de fragilidad paisajística como la suma de la fragilidad visual y la capacidad de acogida del territorio, pero, en la práctica, solo presta atención a lo visual, ya que, hasta para el concepto de capacidad de acogida del territorio, solo cuentan los aspectos visuales, en cuanto a orientación, pendiente y vegetación. Por ejemplo, llama la atención el simplista tratamiento que se le ofrece al concepto de orientación, según el cual las obras relacionadas con el Tren de Alta Velocidad visibles desde el norte son mejor acogidas por el territorio, simplemente porque su iluminación es algo menor, y, al parecer, su integración paisajística, mejor. Literalmente, se dice que "la orientación norte tiene menos iluminación y visibilidad, por tanto, su capacidad de absorción ante cualquier intervención en el paisaje es mayor que la que pueda tener el resto de las orientaciones".

En este contexto en el que solo lo visual adquiere protagonismo en el proceso de toma de decisiones infraestructurales, no es de extrañar que, ante la disyuntiva de unir la "Y Vasca" y el llamado corredor navarro por Ezkio-Itsaso (conexión de 55 km de longitud, incluyendo un túnel bitubo de 21 km de longitud bajo el parque natural de Aralar) o por Vitoria-Gasteiz (75 km de longitud, atravesando la llanada alavesa), el Ministerio de Fomento haya manifestado que la conexión por Ezkio-Itsaso tiene un menor impacto medioambiental (exactamente, del orden de la mitad del impacto de la conexión por Vitoria), alegando, sin ningún tipo de rubor o complejo, que, a pesar de atravesar el subsuelo de un parque natural, su impacto, al no ser visto, es menor (Ministerio de Fomento, 2018b). Aun así, como la conexión de Ezkio-Itsaso tiene un costo tres veces mayor, debido al complicado túnel que conlleva una "alta incertidumbre en cuanto a riesgos geotécnicos, ambientales y de costes", el Ministerio ha apostado públicamente por la conexión de la llanada alavesa.

El Gobierno Vasco comparte la opinión en cuanto a las afecciones, a pesar de que discrepa en la elección de la conexión más óptima. Así lo ha defendido públicamente la consejera actual de infraestructuras Arantxa Tapia, que aseguró en una entrevista concedida a la radio pública vasca Euskadi Irratia el 14 de febrero de 2018 que la conexión por Ezkio-Itsaso implicará una menor afección ambiental, olvidando la mencionada incertidumbre en cuanto a no pocos riesgos socio-ambientales, la existencia de varios acuíferos y que la boca sur del túnel se sitúa de lleno sobre un espacio catalogado como Lugar de Importancia Comunitaria de la Red Natura 2000. Y es que el túnel, con 21 km de longitud, sería el tercero más largo del AVE en todo el Estado Español, tras los túneles de Guadarrama y el inacabado de Pajares, y cuyas salidas de emergencia, algo que se suele olvidar habitualmente, también se situarían en el importante Parque Natural de Aralar.

Hay que decir que las propias directrices para la integración paisajística de las obras del Tren de Alta Velocidad del Ministerio de Fomento promueven una especie de visión cosmética del paisajismo. Y es que este se considera algo así como el arte de maquillar ulteriormente los destrozos medioambientales causados por la infraestructura, siendo dirigido exclusivamente a minimizar el impacto de los taludes, disimular las bocas de los túneles, y tapar lo máximo posible de la infraestructura gris mediante falsos túneles y revegetaciones. Y de esta técnica de la revegetación ya se ha dicho, ni más ni menos, que "representa el maquillaje de la infraestructura", en general, cuando su objetivo debe ser otro: "el control de los procesos erosivos" (Junta de Andalucía, 2007:190).

Sobre todo, y así se dice textualmente en las cuestionables instrucciones generales de ADIF, se debe mimar la integración paisajística de la infraestructura ferroviaria "cuando hay un número alto de observadores" (ADIF, 2008:64). De esa discutible afirmación se puede concluir que, de alguna manera, hay más paisaje donde hay más observadores, o, que el paisaje en el que existen más observadores es más importante. Idea difícilmente extraíble del Convenio Europeo del Paisaje del año 2000. Sin embargo, el concepto paisajístico que también promueve ADIF parece seguir, de alguna manera, el conocido dicho inglés "out of sight, out of mind": si no se ve, no se siente.

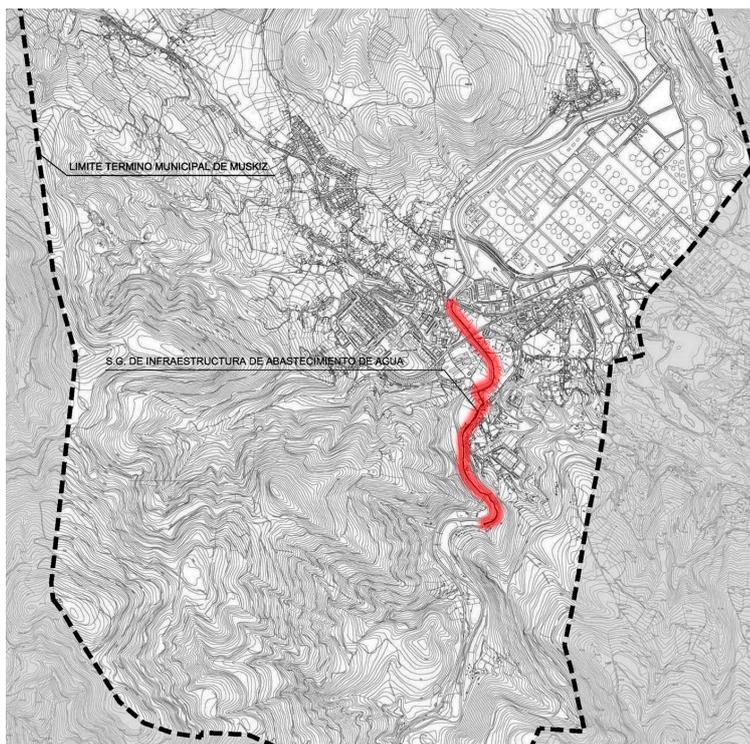
Lo que aquí se quiere defender, por el contrario, es que el impacto paisajístico de una infraestructura grande como es el Tren de Alta Velocidad no debe ser una capa de estudio que se introduce a posteriori, en las últimas etapas de la definición del proyecto, sino algo fundamental que debe existir desde el principio del proceso de toma de decisiones sobre la necesidad o no de la infraestructura, y, en su caso, de cuestiones tan importantes como el diseño del trazado de la misma.

La infraestructura verde como coartada de la infraestructura gris

Y si en el caso del Tren de Alta Velocidad de alguna manera se reduce lo paisajístico a la cosmética visual, en otros proyectos de vía verde, como es el caso del "Camino Natural San Juan - El Pobal" de Muskiz, Bizkaia, se detecta una cierta manipulación del amplio concepto de paisaje cultural como excusa que sirve para otros fines menos antropológicos y más antropocéntricos, como es el objetivo de realizar una nueva captación de agua directamente del río Barbadun, junto con su correspondiente obra de acometida, para abastecer a la macrorrefinería de Petronor, gran instalación industrial que ocupa 220 ha de suelo, propiedad de la multinacional energética y petroquímica Repsol.

El proyecto de camino, redactado en su primera versión en diciembre de 2012, y contratado definitivamente en noviembre de 2016, es, en principio, un sencillo acondicionamiento de una senda informal existente, de 4 km de longitud, que atraviesa varias parcelas de titularidad privada a orillas del río Barbadun, con la intención de que sea de uso público, peatonal y ciclable, con un ancho variable de unos 3 m de media y distintos firmes, uniendo el núcleo de San Juan de Muskiz y la antigua ferrería del Pobal, del siglo XVI, que actualmente acoge un pequeño museo sobre la siderurgia preindustrial. Es decir, lo que hoy entenderíamos como una infraestructura verde, o, simplemente, una vía verde, con la que, aparte de poner en valor el patrimonio histórico y cultural, también se pretende dotar de más calidad paisajística a las orillas del río Barbadun.

Aprovechando dicho proyecto, la empresa privada Petronor pidió en 2017 una primera licencia de obras para la construcción de una sala de bombeo y una tubería soterrada bajo la mitad del camino natural descrito, con la intención de "diversificar su suministro" hídrico y realizar una captación de agua para su refinería. Más en concreto, anunció abiertamente el 25 de enero de 2018 su intención de aprovechar la obra pública de dicho camino a su paso por la margen derecha del río Barbadun, para realizar una captación de agua del mismo, e introducir debajo del firme del camino una tubería de impulsión de agua de casi 2 km de longitud y 40 cm de diámetro (Petronor, 2018a) (Fig_2).



Fig_2
Trazado de la tubería de impulsión de agua bajo el camino natural San Juan - El Pobal, en Muskiz, Bizkaia.
Fuente: Plan especial de infraestructura de abastecimiento de agua, Petronor, junio de 2017

No parece casualidad, porque nada indica que el proyecto de la tubería de impulsión de agua sea algo realmente posterior e independiente del proyecto del paseo fluvial, por un sencillo doble motivo: por un lado, es el mismo ingeniero de caminos, canales y puertos el que redacta tanto el proyecto del camino natural, como el proyecto de tubería de impulsión de agua; y, por otro lado, la existencia del camino es una condición necesaria para que se pueda aplicar el artículo C.4.1 del Plan Territorial Sectorial de Ordenación de los Ríos y Arroyos del País Vasco, de 1999, y, de esa manera, la tubería, proyectada en su mayoría en suelo rural o no urbanizable, no tenga que distanciarse 15 metros desde la orilla del río:

C.4. -Normativa sobre infraestructuras próximas a los cauces. Para la instalación de infraestructuras lineales subterráneas lindantes con cauces, tales como colectores, conducciones de agua, gaseoductos, redes de telecomunicaciones, etc., se aplicará el siguiente régimen de retiros:

1.- Ámbito rural: 15 metros, salvo que vayan alojadas bajo un camino o vial local existente. (Gobierno Vasco, 1999).

Evidentemente, la utilización del paisaje cultural recreativo y de la infraestructura verde denunciada en este caso no se produce a nivel teórico, como en el caso del Tren de Alta Velocidad antes expuesto, pero sí a nivel práctico, a nivel ejecutivo. Es decir, no se pervierte el concepto de vía verde a nivel discursivo, ya que ni se menciona, pero sí que parece existir cierta manipulación al aprovecharse de una infraestructura verde en concreto, que facilita y casi justifica la implantación soterrada de una infraestructura gris, ya que Petronor justifica la obra de la tubería bajo el camino, bajo el aparentemente noble objetivo de "evitar nuevas ocupaciones de suelo en esta zona" (Petronor, 2017).

El hecho de que la tramitación de la tubería de abastecimiento no haya sido del todo clara también ayuda a albergar teorías como la que aquí se defiende. Sin alargar demasiado la explicación, bastará con mencionar que, ante problemas surgidos en la tramitación del proyecto de tubería (por ejemplo, en un informe de Secretaría del Ayuntamiento de Muskiz, de septiembre de 2017, se le exigió que justificara debidamente el interés general de la obra, algo ciertamente difícil), Petronor pretendió posteriormente crear un nuevo sistema general directamente mediante un Plan Especial de Infraestructuras (Petronor, 2017), algo contrario a la ley 2/2006 del suelo de la CAPV, que exige en su artículo 53 que toda creación y modificación de sistemas generales estructurantes se realice, como es lógico, desde una figura de planeamiento de nivel estructurante. Y un plan especial, siguiendo la jerarquía de planeamiento vigente, solo puede desarrollar lo que un plan estructurante haya establecido, sin modificar lo que de vertebrador haya en él, como son los sistemas generales.

Finalmente, Petronor, tras la recepción de numerosas alegaciones a su plan de abastecerse directamente del río Barbadun a finales de enero de 2018, algunas de ellas basadas en los inconvenientes aquí mencionados, ha tenido que desistir el 17 de febrero, alegando oficialmente que el proyecto es muy complejo (algo que no se entiende, debido a su relativa simpleza), y que, de repente, "la no garantía del servicio en época de sequía dificulta esa fuente de suministro" (Petronor, 2018b), algo que sin duda debían saber desde el principio³. Desgraciadamente, el desestimiento de la tramitación del expediente del Plan Especial por parte de Petronor parece que evitará el trámite administrativo de respuesta a las alegaciones, que seguramente hubiera sido de gran interés.

Conclusión

Así, se ha querido apuntar, resumidamente, mediante estos dos breves casos de estudio, la problemática que empieza a rodear a la utilización del paisaje también como maquillaje de la infraestructura gris, así como coartada de la misma. Una problemática que debería poder tratarse con algo más de seriedad, es decir, con una mirada paisajística más integral, valorando no solo la a veces innegable belleza del diseño estructural de la infraestructura, o la eficiencia del camuflaje pensado para disimularla, que también es de interés, sino asimismo su impacto social, medioambiental, económico e incluso cultural, que también merecería parte del análisis del todo infraestructural. Así lo reconocen, más o menos explícitamente, algunos teóricos del paisaje y las obras públicas en general. Son de gran interés al respecto las reflexiones del ingeniero de caminos, canales y puertos y profesor de paisajismo en la UCLM Ignacio M. Español Echániz, fallecido en 2012:

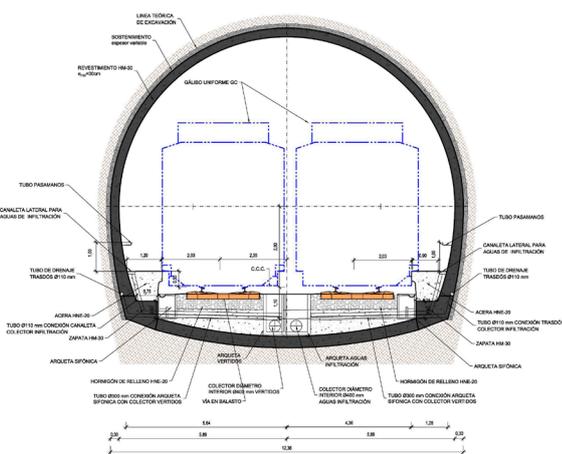
³ Es reseñable que URA, la Agencia Vasca del Agua (Gobierno Vasco), autorizó la construcción de la tubería de impulsión de agua mediante resolución del 7 de junio de 2017.

La mirada sobre las obras públicas y, esto es lo verdaderamente interesante de su dimensión paisajística, puede abarcar el ideario del que son su producto directo: las ideas a las que están directamente asociadas ya sea en términos tecnológicos, sociales o ambientales, ideas que son las responsables en primer término de la presencia, ya sea grandiosa o discreta, de sus construcciones en el paisaje y que son las que debieran determinar su percepción y aprecio paisajístico (Español, 2009).

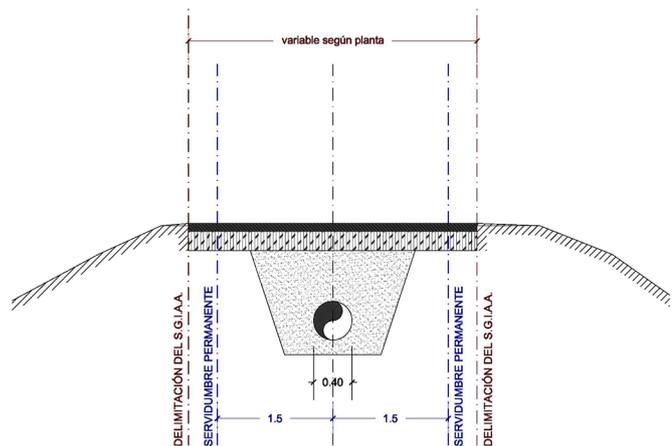
Si incorporáramos esa rica visión de la infraestructura con respecto del paisaje, valorándola en términos económicos, sociales, ambientales y culturales, superaríamos la visión oportunamente estetizada y esteticista aquí denunciada. Una visión superficialmente cosmética cuya solución visual perfecta parece ser la del soterramiento sistemático, que puede acabar resultando ambientalmente tanto o más perjudicial.

Y es que, ¿acaso no existe paisaje en el subsuelo? Si no hay duda de que el concepto de paisaje es algo como mínimo tridimensional, este debería incluir también a la parte del territorio enterrado que tal vez sea percibida en algún momento. Ya son varias las voces que reclaman incluir el subsuelo en la ordenación del territorio. Valga como ejemplo la novedosa alegación presentada en mayo de 2016 a las nuevas Directrices del Territorio de la CAPV por la profesora titular de derecho administrativo de la UPV/EHU Carmen Agoués, que denuncia el frecuente olvido de las infraestructuras soterradas, a pesar de que a menudo acaban causando graves afecciones. El del soterramiento y la ocupación del subsuelo, además, va a ser un mundo cada vez más explorado, debido a los avances técnicos de los últimos años en materia de excavación: "Las nuevas técnicas constructivas permiten realizar largos túneles que atraviesan montañas, enterrar ductos a gran profundidad para transporte de servicios básicos, acceder a capas muy profundas para obtener minerales antes inviables o antieconómicos, obtener energía de este medio..." (Agoués; Moreno, 2016:2). Por lo tanto, además de ordenar el subsuelo, el siguiente paso lógico será también el de tener en cuenta el paisaje de ese ámbito escondido, no siempre visible, pero existente, y también percibible aunque sea indirectamente, debido en gran parte a las habituales afecciones hidrogeológicas. Deberíamos recordar, así, que el subsuelo es legalmente parte del suelo (artículo 26 de la Ley 7/2015 estatal de Suelo y Rehabilitación Urbana), y que, precisamente por "estar oculto, es más proclive a ser olvidado y gestionado de forma poco sostenible y sin eficacia" (Agoués; Moreno, 2016:9). El concepto de paisaje, tan integrador en su definición y objetivos, no puede dejar de lado esta componente del territorio (Fig_3).

SECCIÓN VÍA DOBLE CONTRABOVEDA EN BALASTO SECCIÓN DE 85 m²



SECCIÓN TIPO



ESCALA 1/50

Fig_3

Secciones de ambas infraestructuras lineales soterradas.

Fuentes: Ministerio de Fomento, enero de 2018; Plan especial de infraestructura de abastecimiento de agua, Petronor, junio de 2017

Algo que puede evitarse en parte mediante la introducción de la componente paisajística desde el inicio de la toma de decisiones sobre los diseños, incluidos los trazados, de las infraestructuras. De no ser así, se extenderá más esta especie de fiebre o moda del soterramiento, basada en una reduccionista e interesada visión del paisaje y el paisajismo, que puede acabar convirtiéndolo en una suerte de enmascaramiento visual o cosmética de la infraestructura. Se trata de defender, en definitiva, una visión del paisaje y del paisajismo dentro del amplio y rico marco de la verdadera sostenibilidad. Se puede, de esta manera, hacer un simil con la clásica definición del informe Brundtland de 1987, reclamando que la visión paisajística actual, exageradamente visual, no sacrifique la necesidad paisajística, de mirada más integral e integradora, de las futuras generaciones.

Bibliografía

ADIF (2008), "Sistema de gestión. Tomo III. Instrucciones generales para los proyectos de plataforma (IGP)". Disponible en: <http://www.seguridadferroviaria.es/recursos_aesf/D249FA7C-291F-473C-B884-4A54BEC241FB/144028/012IGP2008_AESF.pdf> [consulta: 21/05/2018].

AGOUÉS, Carmen; MORENO, Javier (2016), "Aportaciones al Documento Base de Revisión de las DOT: La ordenación tridimensional. Consideración expresa del subsuelo". Disponible en: <http://www.euskadi.eus/contenidos/informacion/rev_dot_aportaciones_sociales/es_def/adjuntos/160505_Javi%20Moreno%20y%20Carmen%20Agou%C3%A9s.pdf> [consulta: 21/05/2018].

AYUNTAMIENTO DE DONOSTIA-SAN SEBASTIÁN (2014), "San Sebastián 2016. Propuesta de candidatura al título de capital europea de la cultura. Olas de energía ciudadana. Cultura para la convivencia". Disponible en: <<https://issuu.com/dss2016/docs/propuesta>> [consulta: 21/05/2018].

BENAITO, Josu *et al*, coord. (2012), *La Y Vasca: un proyecto de país, una conexión internacional. El tren, la sostenibilidad, un futuro sólido para Euskadi*. Vitoria-Gasteiz: Gobierno Vasco.

DÍAZ, Cristina; GARCÍA, Efrén (2002), "Una conversación con Jean Nouvel", *El croquis*. Madrid: El croquis editorial, 6-25.

ESPAÑOL, Ignacio M. (2009), "Paisaje y grandes obras públicas", en SÁNCHEZ, Luciano; TROITIÑO, Miguel Ángel, coords; *Agua, territorio y paisaje: de los instrumentos programados a la planificación aplicada. V Congreso Internacional de Ordenación del Territorio*. Málaga, Fundicot, 283-296.

FERNÁNDEZ DE BETOÑO, Unai (2015), "Arte y gentrificación. La cultura como supuesto motor de la renovación urbana", en Miguel Ángel CHAVES, coord; *Arquitectura, patrimonio y ciudad*. Madrid: Universidad Complutense, 155-160.

GOBIERNO VASCO (1999), "PTS de Ordenación de los Rios y Arroyos del País Vasco". Disponible en: <http://www.euskadi.eus/web01-a2lurrall/es/contenidos/informacion/pts_rios_modif1/es_pts/indice.html> [consulta: 21/05/2018].

JUNTA DE ANDALUCÍA (2007), *1er Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes & Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Disponible en: <<http://paisajeyterritorio.es/assets/i-congreso-paisaje-e-infraestructuras.pdf>> [consulta: 21/05/2018].

MADERUELO, Javier, ed. (2008), *Paisaje y territorio*. Madrid: Abada.

MINISTERIO DE FOMENTO (2018a), "Estudio informativo proyecto LAV Burgos-Vitoria". Disponible en: <https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/FERROCARRILES/_INFORMACION/ESTYPRYTRM/LAC_BURGOS_VITORIA> [consulta: 21/05/2018].

MINISTERIO DE FOMENTO (2018b), "Estudio informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. Tramo: Pamplona-Y Vasca". Disponible en: <https://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/FERROCARRILES/_INFORMACION/ESTYPRYTRM/EICCM_TPYV> [consulta: 21/05/2018].

PETRONOR (2017), "Plan especial de infraestructura de abastecimiento de agua. Tubería de impulsión de agua en el camino natural San Juan-El Pobal, en el término municipal de Muskiz". Disponible en: <<http://www.euskadi.eus/>>

contenidos/informacion/eaes_056_sanjuan_muskiz/es_def/adjuntos/Borrador_Plan%20especial%20SGIAA.pdf> [consulta: 21/05/2018].

PETRONOR (2018a), "Petronor utilizará agua no potable del Barbadún". Disponible en: <<http://petronor.eus/es/2018/01/petronor-utilizara-agua-no-potable-del-barbadun>> [consulta: 21/05/2018].

PETRONOR (2018b), "Petronor reutiliza el 30% del agua que consume". Disponible en: <<http://petronor.eus/es/2018/02/petronor-reutiliza-el-30-del-agua-que-consume>> [consulta: 21/05/2018].

ZOIDO, Florencio (2006), "Paisaje e infraestructuras. Una relación de interés mutuo", *Carreteras*. Madrid: Asociación Española de la Carretera, 190-199.



Organiza:



Colabora:

