

Jornada sobre carreteras y paisaje

Por LA REDACCIÓN

El pasado día 14 de noviembre y en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, se ha celebrado la "Jornada sobre Carreteras y Paisaje", organizada por la Asociación Técnica de Carreteras, que contó con el patrocinio de la Comunidad de Madrid y la colaboración del mencionado Colegio y del Consejo General de Colegios de Arquitectos.

El acto inaugural fue presidido por **Emilio Miralles Claver**, Viceconsejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, acompañado por **Agustín Herrero López**, Director General de Carreteras de la mencionada Comunidad; **José A. Torroja**, Decano del Colegio citado; **Olegario Llamazares**, Presidente Anterior de la ATC; y **Julio Pozueta**.

La jornada se dividió en dos sesiones. La primera, contó con las intervenciones de los Sres. Claver, Herrero y de los ponentes Sres. **Pozueta** y **Zarza**, que desarrollaron la ponencia "*Aspectos generales y territoriales de la relación entre carretera y paisaje*"; **Cliff Ellis**, con "*La experiencia americana: el caso de los parkways*"; **Allan Spake**, con "*La experiencia francesa: panorámica general y casos concretos*"; y, finalmente, y previo al coloquio, **Pedro Berruezo** con "*La experiencia madrileña: el proyecto de la Vía de Polvoranca*".

En cuanto a la jornada de tarde, el panel de experiencias se compuso con las siguientes ponencias e intervenciones: "*La experiencia inglesa: la extensión de la M-40*" por **Barry Moore**, "*La experiencia italiana: los proyectos Pavía y Milán*", por **Andreas Kippur** y "*La experiencia en la Comunidad Valenciana*" por **Carlos Domingo**; todo ello, bajo la moderación de **Salvador Martínez Ciscar**, Director General de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana. Tras el coloquio, Julio Pozueta destacó el impulso personal dado por



En la foto, los componentes de la mesa inaugural presidida por el Viceconsejero de Transportes de la CAM, Emilio Miralles.

Agustín Herrero para la celebración de esta jornada, e hizo, a modo de resumen y conclusiones, una serie de valoraciones que, escuetamente, reproducimos a continuación.

Desde el punto de vista metodológico, subrayó la inclusión en el proceso de definición de las infraestructuras de carreteras e, incluso, antes de la aprobación de la declaración pública, de la celebración de un proceso de discusión pública o semipública (de acuerdo con lo expuesto, entre otros, por los Sres. Spake, Moore y Domingo), con el fin de adelantarnos a la mencionada información pública, prever lo que se va a decir, discutir y contrastar las soluciones antes de la plasmación. Además, a lo largo de la jornada, se destacó la necesidad de la pluridisciplinariedad, con la intervención de arquitectos paisajistas, urbanistas, planificadores; pero también con geólogos especializados, por ejemplo, para la recuperación de zonas rocosas.

El Sr. Pozueta calificó como muy interesante el método sistemático expuesto por Barry Moore, sobre todo en el sentido de proceder a un análisis exhaustivo de elementos como el agua, vegetación, topografía, impactos visuales sobre los diferentes pueblos cercanos

a la M-40, sobre la calidad paisajística para poder valorar el territorio y, por tanto, elegir los trazados más convenientes. Igualmente, resaltó la coincidencia de los ponentes en la necesidad de coordinar la carretera con la planificación urbanística, pues de "poco sirve hacer una carretera muy cuidada, si la planificación urbanística permite usos en sus bordes que van a alterar su conformación". De esta forma, la concertación se plantea como algo ineludible en este tratamiento y en esta integración de la carretera en el medio; pues, como bien había señalado Allan Spake, esta concertación no solamente es dar la posibilidad de que se expresen las exigencias, o la contestación a la carretera, sino también buscar compromisos y corresponsabilidades con otras Administraciones locales, regionales, etc.

Continuando bajo este mismo punto de vista metodológico, encontró el ponente interesante la experiencia valenciana que, de alguna manera, se había incorporado en este intento de hacer un proceso de participación pública anterior al propiamente dicho, con la aceptación de estudios de impacto ambiental, incluso, en proyectos que no los necesitarían legalmente. Además, el Sr. Pozueta enunció

JORNADAS Y SEMINARIOS

una serie de criterios generales deducidos de las diferentes intervenciones. Para el ponente, se señaló con gran acierto la importancia económica del paisaje, relacionándolo con el turismo y, por tanto, con la economía de los países. El paisaje se convierte en una referencia turística y económica inmediata; incluso hoy ya la imagen no es sólo turística; es un factor económico y un emblema para atraer inversores.

También quedó de manifiesto, como criterio general, que la carretera juega dos papeles fundamentales: como elemento dentro del paisaje y como vía a través de la que se contempla el paisaje, lo que da lugar a dos formas de trabajo, a dos aproximaciones que hay que conseguir, pero que son, de alguna manera, diferentes.

El hecho de no esconder siempre los impactos, fue otra de las conclusiones que se sacaron de esta jornada. Hay que estudiarlos, corregirlos donde se pueda; y donde no, lo que hay que hacer es compensarlos de otra manera, pero haciéndolo claramente.

No tiene sentido, para el ponente, mantener una cierta actitud, como la de algunas Administraciones de Carreteras, de ocultar los impactos; pues éstos, finalmente, salen, y es mejor denunciarlos uno mismo, presentarlos como son, y plantear: ¿La sociedad está dispuesta a costearlo? ¿Qué compensaciones se pueden hacer? En ese mismo sentido, el Sr. Pozueta, valoró positivamente la referencia al hecho de que no hay porqué esconder las carreteras. El tratamiento paisajístico no tiene porqué esconder siempre, sino que, como se mencionó en la jornada, a veces resulta conveniente o necesario evidenciarlas y apreciarlas como obras, recuperando la tradición ingeniera de realizar obras útiles y bellas. En ese campo no hay que ser tímidos, aunque sí discretos, y no creer que somos genios para realizar cualquier cosa, pero sí evidenciarlas y hacerlas posibles. Además, hizo referencia a otro elemento que apareció como criterio general, esto es no considerar el paisaje únicamente en el término de natural y, sobre todo, de considerarlo como paisaje antrófico; es

dicho, que es un paisaje que ya ha sido modificado por el hombre y las nuevas obras van a seguir modificándolo. No es una oposición entre técnica y naturaleza, sino una integración de unas obras en un paisaje ya creado por el hombre en gran medida, sobre todo en estos países con mucha historia o densidad de población.

Igualmente, se destacó la referencia hecha a la importancia del ámbito, pues no es lo mismo el

más barato hacer las cosas bien, aunque caras, desde el principio que hacerlas a medias y tener que rehacerlas después, como lo señala el mencionado Profesor Ellis en la recuperación de algunos distritos donde se han construido autopistas urbanas, y como defendieron los representantes de Valencia, en relación a los sobrecostos que a veces conlleva el tratamiento paisajístico.

Seguidamente, el Sr. Pozueta hizo referencia a diversos elementos, mecanismos o instrumentos de tratamiento paisajista, citando tan sólo alguno de ellos como: separación de calzadas, construcciones en voladizos, acondicionamiento de terraplenes y zonas anexas, tratamientos de aguas, de zonas de servicio, utilización y aprovechamiento de restos de construcción, juegos con la anchura de la mediaña y glorietas, utilización de ampliaciones de carreteras para dar entrada a bandas verdes o de vegetación, control de publicidad, etc.

Finalmente, aparecieron otros temas que, según el ponente, quizás no fueran estrictamente paisajistas, como los pasos para animales.

La jornada finalizó con unas palabras de Agustín Herrero para agradecer la presencia de los asistentes, y para subrayar uno de los temas que a su juicio más va a condicionar la intervención pública, en materia de carreteras, como es la consecución de unos suficientes niveles de calidad de vida, no sólo para los futuros usuarios de la ruta sino también para todos los habitantes, incluyendo a aquellos que están en las proximidades de la misma. Tampoco quiso terminar sin dejar de insistir en que son objetivos de la Consejería de Transportes, y una finalidad de todos las actuaciones de su Plan de Carreteras, aquellas indicaciones metodológicas y proyectuales, que se indicaron en esta jornada, de incorporar sus contenidos paisajistas, además de los ya clásicos de seguridad vial, funcionales, constructores y económicos, a los proyectos; y que todo ello será una de las finalidades fundamentales de la Comunidad de Madrid para los próximos años. ■



Allan Spake en un momento de su intervención.

planteamiento que hay que hacer en un ámbito rural que en uno urbano, o en una zona caracterizada por directrices lineales que onduladas. Esta consideración del ámbito, en definitiva, quiere decir que no hay una receta o fórmula en este tema; pueden haber métodos y procedimientos que garanticen mejores resultados, pero no hay una receta o fórmula ideal.

Además, subrayó una cuestión suscitada por el Profesor Ellis y por los representantes de la Comunidad Valenciana, como es que es