

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.