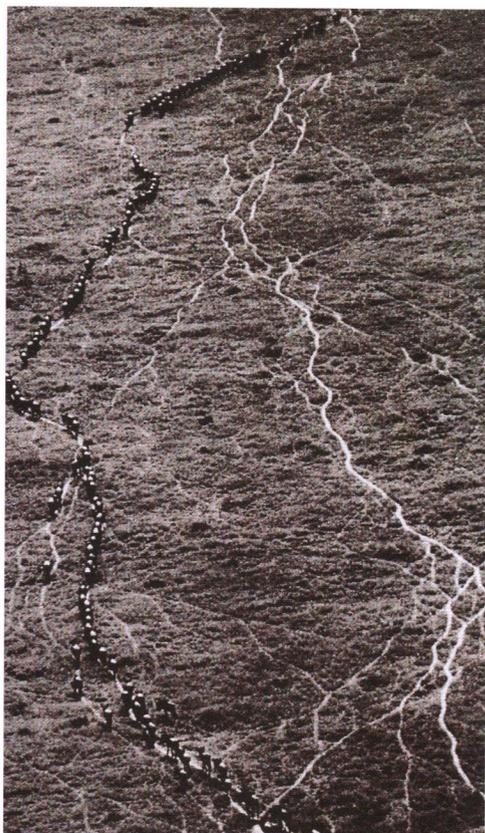




Territorio: espacio histórico

Soporte topológico de redes, signos y límites



1. Sendas de ñus en el Parque Natural del Serengeti. Foto: Salvador Tarrago Cid.

Pensar en el territorio en términos de espacio histórico soporte de la actividad humana en el devenir de los tiempos, es la clave para entender los cambios morfológicos resultado de las transformaciones acontecidas hasta la actualidad. La conciencia histórica es el principal valor patrimonial, por contener los auténticos códigos de identificación que lo caracterizan. Proyectar territorio supone conocer su código genético, como expresión de su lógica geomorfológica y estructural, lo que permite preservarlo de los peligros derivados de los procesos agresivos de urbanización y construcción, consecuencia del afán expansionista de la economía de liberalización y globalización. Imaginar nuestra presencia ante un lugar que desde hace más de veinte

mil años acoge las actividades de la existencia humana nos hace cuestionarnos por qué y para qué se realizaron, y cómo el tiempo, el hombre y los elementos naturales y artificiales tallaron en el territorio las huellas y cicatrices de estos episodios. La historia de las civilizaciones ha sido un proceso continuado de adaptaciones al medio y constantes modificaciones del territorio natural, desarrolladas añadiendo elementos e infraestructuras que van apareciendo superpuestas en el soporte territorial en relación con lo preexistente.

El soporte topológico. Redes: De la zoogeografía a los desarrollos urbanos

Los animales son los primeros seres que construyen redes de comunicación en el territorio, empleando su lógica vital para los desplazamientos a través de los caminos, estableciendo formas y trayectorias características según las especies y géneros, apropiándose del medioambiente al que se adaptan y transforman para su subsistencia: presencia de agua, pastos, lugar de resguardo de los depredadores, lugares donde conseguir caza, descanso, etc. Esta reflexión coincide con el sistema conceptual de Cerdá sobre la sistematización de las disciplinas biológicas, como la zoogeografía y la etología, que ponen de manifiesto las semejanzas entre ciertas actitudes territoriales de los animales y el hombre en aspectos relacionados con la topología y la representación de la apropiación del territorio. Utilizando el léxico propuesto por Salvador Tarrago, las zoovías serían como los caminos soporte de los recorridos en el desplazamiento de los animales. Basta pensar en las formas de movimiento recurrente que producen las manadas de animales herbívoros cuando se desplazan en un territorio, como ya conocían los indios americanos sobre los bisontes; o más próximo a nosotros, el hacer del burro como maestro trazador de caminos, cuyo saber ha sido utilizado históricamente para definir caminos en lugares de acusada topografía, reconociendo su instinto natu-

ral para describir pendientes continuas en el terreno. Lo mismo podríamos decir de las zoovías aéreas o aerovías de las aves y las zoovías acuáticas, como representación del zooterritorio soporte de cualquier comunidad viva.

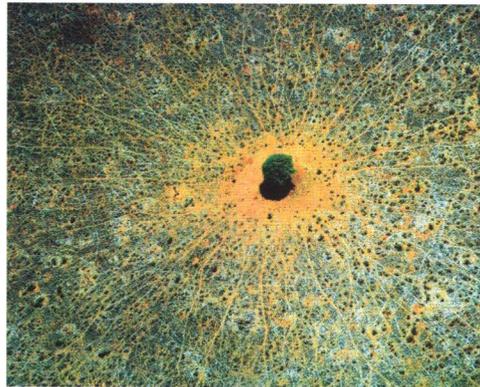
La aparición del hombre como cazador es el siguiente eslabón de la cadena de elaboración de redes en el territorio a partir de las sendas iniciadas por los animales. El hombre superpone una nueva red de caminos complementarios, creando redes distintas sobre un mismo espacio de manera entrelazada. Cada una de las redes de sistemas sobre el soporte natural dan respuesta a los condicionantes sociales, culturales y económicos de cada época, reproduciendo las formas de marcas, signos y caminos que en cualquier análisis territorial representan el orden último de la Naturaleza. Cuando el hombre cambia su carácter nómada y se establece en aldeas y poblados, coloniza las parcelas cultivables mediante una nueva red de caminos trazados a partir de los existentes como acceso a ellas. Las parcelas son el centro de la ordenación de esta nueva red y el elemento fundamental en la organización de la vida del hombre medieval, y sus formas y particiones dependen de la estructura y morfología del territorio. Los límites de las antiguas parcelaciones determinan el territorio, creando un patrimonio de delimitaciones, vestigios de una determinada expresión formal de las relaciones espacio/tiempo que logra imponerse por su rotundidad. El posterior fraccionamiento de las propiedades establece, a su vez, sucesivas redes de caminos basadas en la división física natural y en el aprovechamiento productivo para la subsistencia económica, imponiendo sus límites físicos a la organización espacial del hombre del medioevo, y respetando los espacios no rentables: montes, lagunas y zonas baldías o "bad-lands". Algunos de estos caminos que unían las diferentes aldeas fueron origen de las ferias y mercados rurales, como forma de organización económica y social de la época medieval, estableciendo una plástica de consenso natural con el territorio.

Los más importantes para las relaciones de las aldeas con sus entornos económico-productivos se convierten en caminos públicos y deben cumplir determinadas características de anchura para permitir el paso del carro de ruedas con tracción animal. Constituyen la red de caminos históricos, caminos reales, vías pecuarias, etc, como nuevas redes de comunicación, establecidas en función de las circunstancias políticas y económicas de la organización social.

A partir de la segunda mitad del siglo XVIII comienzan a construirse los caminos de diligencias, que aprovechan parcialmente las redes preexistentes y buscan nuevos trazados. Con el tiempo aumentan de sección e importancia, debido al impulso dado en el siglo XIX a las relaciones entre poblaciones, regiones y países. A lo largo de este proceso se transforma la estructura de lugares, aldeas y ciudades, como símbolos de centralidad del territorio, hacia una estructura de redes abiertas y cerradas. Esta sustitución de lugares por redes, debe entenderse como un cambio de la estructura relacional, donde la idea de accesibilidad transforma espacios de elementos puntuales por otros espacios topológicos de orden superior. Las diferentes morfologías de redes aparecen en el territorio representando una estructura de relación entre partes cuya acción conjunta incide en las actividades productivas. La Revolución Industrial y el desarrollo tecnológico convierten al hombre en un ser capaz de dominar la naturaleza a su conveniencia, utilizando la técnica como herramienta. Es la época del concepto de la infraestructura funcional, donde el territorio se entiende como una consecuencia imprevista pero inevitable para su ejecución, y por tanto se asume la función de las infraestructuras actuando como calles del territorio y como líneas de fuerza y tensión que concentran la energía del paisaje y la naturaleza. Las formas de los trazados implican reacciones directas en el territorio, que se readapta y recompone hacia el nuevo escenario que afecta a sus elementos. Por último, la red de infraestructuras de servicios urbanos determina otra forma y dimensión topológica en el sistema territorial de redes, que resulta adicional a la red de comunicaciones. Las redes urbanas de abastecimiento, saneamiento, líneas eléctricas, alumbrado, las redes telemáticas e infraestructuras de telecomunicación, redes de ondas y señales de televisión, radio, satélite, etc., suponen la máxima expresión de las tecnologías insertadas en el soporte territorial.

El mundo nos hace señales, nosotros se las hacemos a él

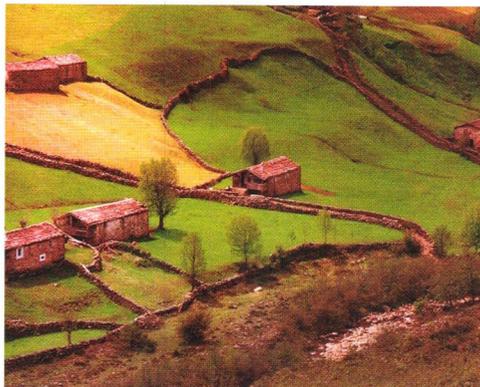
La presencia de signos o hitos que marcan el territorio, enfatiza la presencia del hombre en el mundo y reafirma su persistencia frente a la naturaleza. Los monumentos megalíticos, las pinturas prehistóricas, los dólmenes y los menhires o los amontonamientos de piedras de los cuadros de Caspar Friedrich, reflejan este diálogo



2_Parque Nacional Tsavo Est. Kenia. Foto: Yann Arthus-Bertrand.



3_Parcelaciones en Valle del Pas, Cantabria. Foto: Francisco Hontañón.



4_Parcelaciones en Valle del Pas, Cantabria. Foto: Francisco Hontañón.

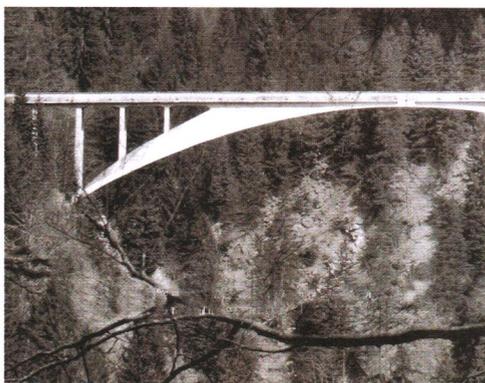
entre hombre y naturaleza, como signos de identidad ante lo insignificante y vulnerable de esta existencia frente a los elementos de la naturaleza o la presencia de la muerte como circunstancia cercana. Estos hitos se establecen en los puntos que el hombre considera más significativos y van jalonando el territorio en toda su extensión del mismo modo continuo en que los animales marcan su territorio con el tributo de sus heces y micciones. Los signos e hitos representan las nuevas expresiones de nuestra cultura y tecnología en el mismo sentido que para el hombre neolítico. Igualmente, los signos y símbolos concebidos con un carácter más conceptual que físico, construyen el paisaje igual que la arquitectura y la ingeniería, y cuanto más inhóspitos y gratuitos, más hablarán del deseo de conquistar, apropiarse y afirmar un territorio.

El límite como conciencia de un territorio

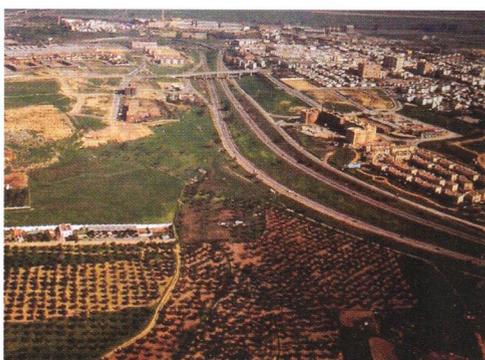
La unión de las redes de caminos y signos constituyen el conjunto de límites o líneas visuales que delimitan bordes y superficies y representan el territorio conjuntamente con los elementos físicos naturales: ríos, montañas, cordilleras, océanos, bosques, lagos, praderas y desiertos. De su consideración surge una nueva red de puntos en el territorio, indicadores de la memoria histórica y de su construcción en el tiempo, que estabilizan el espacio y lo hacen comprensible al observador. La topología incluida en los mapas del territorio supone un primer acercamiento a esta lógica, no suficientemente comprendida por el hombre a la vista de resultados que continuamente observamos. Los límites constituyen la esencia del territorio y todo aquello que resulta protegible, por constituir frágiles elementos invariables claves para la identidad del ser humano que deben ser respetados y preservados.

El futuro

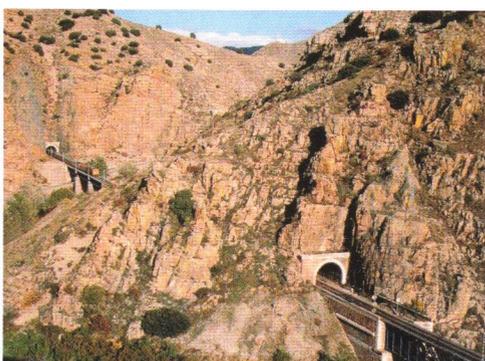
El territorio ha permanecido prácticamente inalterado hasta bien entrado el siglo XVIII, y en algunos casos hasta el siglo XX, como ha sucedido en zonas rurales de montaña. La red de caminos y sendas ha formado parte del paisaje desde el principio de los tiempos como formas artificiales de escala naturalizada. La evolución de los modos de transporte terrestre exige continuamente trazados más estrictos en cuanto a geometría y secciones, que necesitan a su vez estructuras y movimientos de tierra cada vez más complejos, produciendo fuertes distanciamientos entre la infraestructura proyectada y el



5_Puente de Salginatobel. R. Maillart 1930. Foto: FMB Studio.



6_Variante de San Juan de Aznalfarache, 1990. E. Abascal-D. Álvarez. Foto: Clemente Delgado.



7_Sistema de túneles y viaductos alineados. Foto: Xoan Novoa Rodríguez.



8_Puente de Fith of Forh, Baker-Fouler 1890. Foto: Underwood Photo Archives, San Francisco. USA.

soporte físico territorial. El papel estandarizante de las normas de trazado de carreteras y ferrocarriles conducen a geometrías asépticas y desvinculadas del territorio, que por su carácter heterogéneo no puede organizarse homogéneamente. Todo lo que es exterior a la explanación de una obra lineal es visto habitualmente por la ingeniería como una dificultad a salvar y no siempre como el elemento capaz de organizar y articular ese territorio. Por ello, las nuevas redes de infraestructura deben formar parte también de la plástica del paisaje. Es fundamental establecer nuevos vínculos operativos entre la ingeniería y la antropología, la ecología, el arte y las distintas expresiones culturales humanas, trascendiendo precisiones tecnológicas y económicas, y manteniendo una visión territorial inteligente, tratando las obras públicas como intervenciones plásticas en el territorio. Cuando ello ocurre, la búsqueda de la esencia estructural y funcional son el objetivo de la intervención y la tecnología se utiliza al servicio de la sociedad, evitando su sacralización como fin en sí mismo, y se introduce, como nexo de unión entre territorio y paisaje, el pensamiento artístico en este proceso, en consenso con una sociedad moderna y de progreso. Es esta la forma en que la ingeniería se acerca a la obra artística, y supera el protagonismo de la obra frente a la naturaleza planteando el equilibrio entre ambas. Es decir, una igualdad moral entre naturaleza, cultura y arte, en la que la ingeniería como herramienta, subraye la utilidad, la firmeza, la poesía y el respeto como sinónimos de belleza y valores que se reivindican como principios de toda obra pública en el territorio espacial. Con la naturaleza como referencia fundamental con sus propios condicionantes y circunstancias, del mismo modo que el hombre primitivo utilizaba sus referencias simbólicas o míticas. Las calzadas roma-

nas o la Alhambra constituyen referencias ejemplificadoras de este proceso de reivindicación de una sensibilidad común sobre lo natural, que asume la necesidad de abrir nuevos caminos de expresión de los signos de la contemporaneidad, frente a posiciones tecnocráticas que suponen una visión monolítica de la relación entre naturaleza y cultura.

La historia del hombre demuestra que su manera de habitar el planeta consiste en organizar el entorno con la astucia y la técnica para domesticar a la naturaleza y moldearla para hacer de ella el escenario de la comunicación y el intercambio. Ello no justifica a la tecnocracia la realización de intervenciones contra natura que emplean exclusivamente argumentos económicos o de oportunidad, destruyen recursos territoriales no renovables, o producen una huella ecológica en el entorno mucho mayor de lo esperado, sin lugar para una reflexión profunda sobre el trasfondo. Esto sólo es el resultado de la arrogancia y soberbia de una civilización como la nuestra que ha intervenido en la naturaleza de un modo desigual que puede volverse en su contra. Podremos arrasar ríos y mover montañas, pero los microorganismos nos recuerdan, al igual que al hombre del neolítico, nuestra persistente vulnerabilidad. Se acerca una nueva cultura en la construcción de infraestructuras en el territorio, en la que el paisaje entendido como patrimonio colectivo de caminos, signos y límites, en toda su significación estructural, ambiental, visual y patrimonial, vuelva a ser el elemento de identidad en la percepción sensorial y conceptual del mismo, no sólo para los que lo habitan, sino también para todos aquellos que lo contemplan y disfrutan ■

BIBLIOGRAFÍA

Felipe Fernández-Arnesto, *Civilizaciones. La lucha del hombre por controlar la naturaleza*, Taurus, Barcelona 2002

V.V.A.A., *Naturalezas. Una travesía por el arte contemporáneo*, Llibres de Recerca, Macba, Barcelona 2000

Udo Weilacher, *Between Landscape Architecture and Land Art*, Ed. Birkhäuser, Verlag 1996

José Albelda y José Saborit, *La Construcción de la Naturaleza, Colección Arte, Estética y Pensamiento*, Generalitat Valenciana 1997

Salvador Tarrago Cid, "Zoorbanismo, zoovías y zoointervías", *Revista OP* nº39