

En pro de una red peninsular de parques lineales

Arturo SORIA Y PUIG

Ingeniero de caminos.

RESUMEN: Un centenario, como el de la Revista de la Ciudad Lineal, se puede celebrar en recuerdo del pasado o como trampolín hacia algo nuevo. Ya que otros colaboradores se ocupan de la historia, aprovecharé la ocasión para hacer una propuesta de estirpe lineal: tender sobre la península una red de parques lineales.

El mero enunciado de la propuesta suscita una cuestión previa y básica: ¿por qué han de ser lineales los parques y hay que construir redes con ellos? Para darle respuesta, he creído oportuno presentar la red de parques lineales como un caso particular de un fenómeno característico de los siglos XIX y XX: el paso del punto a la línea, primero, y de la línea a la red después, entendiendo por punto lo mismo una casa (1), que un parque o un ordenador. Como veremos, tras ese doble salto a la línea y a la red, que se ha dado en los más variados campos, suele hallarse en buena medida el movimiento, sea de personas, cosas o información. Sentado lo anterior, me detendré a explicar el tipo de movimiento que está ya generando, sobre todo en los Estados Unidos, redes embrionarias de parques lineales. Y, por último, entraré en la propuesta propiamente dicha, exponiendo los pros de una red peninsular de parques lineales.

DESCRIPTORES: Ciudades Lineales. Parques Lineales, Redes.

I. DEL JARDÍN CERRADO AL PARQUE LINEAL

Dar prioridad a una dirección o línea es un modo extraordinariamente sencillo de disponer cosas en el espacio, que, en determinadas ocasiones, resulta ventajoso. Las cosas que en el territorio se pueden disponer en línea son muchas y variadas: chozas como en Nueva Guinea, casas aisladas o entre medianeras como en las ciudades lineales medievales, granjas agrícolas como en Renania (las *Bauernzeile*), industrias como en Stalingrado, hoteles como en las playas del Mediterráneo, e incluso centros urbanos como en algunas *New Towns* inglesas de los años 60. Y por supuesto, también se alinean árboles y zonas verdes, ya sea de manera espontánea

—piénsese en las hileras de árboles que flanquean las riberas de los ríos—, ya siguiendo un plan, como ocurre con los *greenbelts* (anillos verdes), *parkways* (calles parque) y *greenways* norteamericanos.

El salto teórico y práctico del punto a la línea se ha dado muchas veces, con los elementos y en los lugares más dispares. En general, responde tanto a la lógica del movimiento, como a la del territorio, donde se dan numerosas líneas naturales —de nivel o costeras, ríos o cordales— a las que en ocasiones interesa adaptarse. En el caso particular de las zonas verdes planificadas, el origen de las que tienen forma lineal cabe retrotraerlo en buena medida a la obra del norteamericano Frederick Law OLMSTED (1822-1903) y de sus colaboradores.

[Recibido el 14-02-97].

(1) En 1882 escribió Arturo Soria y Mata: "Si la casa es el punto de la geometría urbana, la forma superior

inmediata, lógica, imprescindible, es la ciudad lineal, la calle única prolongada indefinidamente" (COLLINS y FLORES, 1968:171)

Hasta Olmsted, la noción de parque público urbano debía mucho, al menos en nuestro continente, a la de jardín privado. De hecho, buena parte de los parques europeos fueron antes jardines de palacios. Así en Madrid, donde El Retiro es de origen real, mientras parques más pequeños, cual la Alameda de Osuna o la Fuente del Berro, nacieron como jardines de mansiones nobiliarias. El gran jardín particular y cerrado que, con el fin del Antiguo Régimen, se convierte en parque público y abierto, es concebido como un lugar de estancia o goce más o menos pasivo.

En Estados Unidos, la carencia de una larga tradición como la europea y la existencia de otro tipo de sociedad, invitaba a innovar y a partir de otros supuestos. Para Olmsted, por ejemplo, un parque constituía un lugar de confluencia de todas las clases sociales y, en tanto que tal, un medio de reforzar el sentido de pertenencia a una comunidad y, a la postre, un símbolo de la comunidad al igual que en la Edad Media lo fue el templo religioso; o dicho de otra manera, el parque era expresión física de la democracia americana (FEIN, 1972: 9, 14, 26). Además, servía como medio de educación y regeneración gracias al contacto con la naturaleza, a la que atribuía la capacidad de elevar el alma.

A esa alta noción de los parques, añadió Olmsted una notable sensibilidad para el movimiento. Ya en 1858, cuando inició su carrera diseñando junto con Calvert Vaux, el famoso Central Park de Manhattan (Nueva York) –cuya planta rectangular es tan alargada que parece lineal (figura 1)–, dedicó

particular atención a los recorridos de los caminantes y de los coches, así como a sus mutuas interferencias. Para evitarlas y hacer más agradable el parque, decidieron separar en su interior los tráficos deprimiendo ciertas vías y resolviendo sus cruces a distinto nivel.

Años después, Olmsted y Vaux, al proyectar, también en Nueva York, el Prospect Park de Brooklyn, profundizan en otra faceta de los parques muy ligada al movimiento: su relación con el resto de la ciudad. “¿Hay algún gozo (*pleasure*) que toda persona pueda experimentar en todo momento y en cualquier parque?” se preguntan en 1866. Su respuesta fue afirmativa y sostuvieron que tal gozo consistía en “el sentimiento de alivio experimentado por quienes penetran en él escapando de las apreturas, límites y controles de las calles de la ciudad”, en “la sensación de mayor libertad” para lo cual era importante que el parque diera la “impresión” de tener un “límite indefinido” (TUNNARD, 1968:31). Huelga decir que era tarea del diseño interior del parque la de producir esa “impresión”. Pero pronto dieron un paso más. ¿Por qué contentarse con la “impresión” y no buscar la manera de que los parques fueran realmente indefinidos? Así vislumbraron en 1866 la idea de un sistema verde neoyorkino del que Prospect y Central Park no fueran más que elementos, y, ya en 1868 pudieron aplicar esa noción en la ciudad de Buffalo, donde propusieron y ejecutaron el primer sistema de parques urbanos.

Para que haya un verdadero sistema de parques es preciso que existan relaciones entre sus elementos. ¿Cómo establecer tales

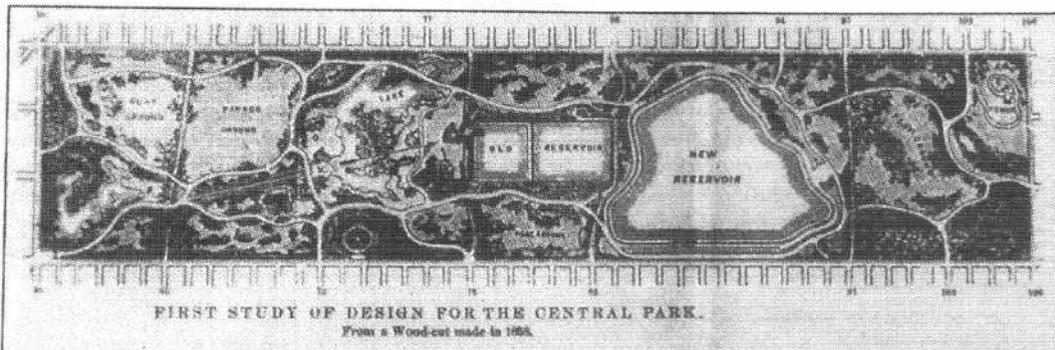


FIGURA 1. Primer diseño del Central Park realizado por Olmsted y Calvert Vaux.

relaciones? Según Olmsted y Vaux, enlazando entre sí los principales parques urbanos mediante lo que llamaron *parkways*. Cabría decir que la *parkway* era una "entidad conjuntiva" (2) de vía, de edificios y de una especie de franja verde que servía de nexo de unión de dos parques y ayudaba a la constitución de un sistema. Por eso, partiendo de la distinción cerdiana entre vía y calle -calle = vía + edificios-, hemos preferido traducir *parkway* como "calle parque".

Olmsted insistía en la conveniencia de plantear un sistema de parques porque, como él mismo decía, "un sistema conectado ... es, manifiestamente, mucho más completo y útil que una serie de parques aislados" (GROVE, 1990). El sistema de parques materializa la idea de crear un parque indefinido que transmita la "sensación de mayor libertad" y es "mucho más completo y útil" siempre que se parta del supuesto de que las calles parque van a canalizar efectivamente flujos de personas que se encaminan a un parque tradicional, van de uno a otro o, simplemente, hacen por ellas parte de un trayecto. Quizás Olmsted pensara ya entonces lo que hoy dice un compatriota suyo, Keith Hay, director del *American Greenway Program* de la *Conservation Fund*: "los americanos gustan del movimiento; no somos de los que van a un parque y se sientan" (GROVE, 1990).

De la calle parque propuesta por Olmsted y Vaux al parque lineal no hay más que un paso, que se dio en cuanto sus planteamientos se trasladaron del marco urbano al regional o estatal: prescindir de los edificios y dejar, simplemente, una entidad conjuntiva de vía y franja verde. Vía, eso sí, reservada para el transporte autónomo (3), o sea, para paseantes, excursionistas, corredores, ciclistas, personas con sillas de ruedas, jinetes, carros o vehículos cualesquiera de tracción animal, patinadores, esquiadores de fondo, etc. Y franja verde de ancho variable, pero cuya planta se adapte más o menos a la de la vía.

2. DE LA LÍNEA A LA RED

Tras la red verde urbana que Olmsted y Vaux ejecutaron en Buffalo, era fácil avanzar un paso más y propugnar una red verde de ámbito regional, en la que los nudos fueran parques naturales (recordemos que Olmsted también estuvo detrás de la creación de reservas como la de las cataratas del Niágara), y los tramos, parques lineales que los unieran entre sí. Fue lo que en los años 90 del XIX hizo un discípulo de Olmsted, llamado Charles Eliot, cuando propuso para el área metropolitana de Boston un sistema integrado de parques. Y recientemente, en la década de los ochenta de nuestro siglo, se dio, también en Estados Unidos, el último paso: redes estatales e incluso federales de las llamadas *greenways*, de las que luego nos ocuparemos.

Esos saltos sucesivos del punto, o parque tradicional, a la línea, y de la línea a la red, que en el curso de un siglo dieron en Norteamérica Olmsted y su escuela, siguiendo el hilo de los parques y el movimiento, también los dieron otros en sus respectivos campos. Es el caso, en España, de Arturo Soria y Mata que en 1882 tomó la casa como punto, la calle como línea y la triangulación del territorio con ciudades lineales como red.

La forma superior e inmediata a la línea, es la red. Y no sólo recientemente, sino de antiguo, pues las redes de límites y vías, que son las dos primeras en formarse, tienen su origen en el Neolítico y, desde entonces, el territorio puede analizarse fructíferamente como el resultado de la superposición de un número creciente de redes. Otra cosa es que hasta entrado el XIX, a causa sobre todo del desarrollo del transporte, las redes no hayan sido objeto de elaboraciones teóricas (4).

En efecto, la experiencia histórica nos enseña que en el transporte se empieza por lo común concibiendo y explotando líneas aisladas de ferrocarriles, tranvías,

(2) Tomo la expresión de Cerdá, que definió la calle como "entidad conjuntiva de vía y edificios" (SORIA y PUIG, 1996:111).

(3) A este tipo de transporte se le suele llamar "no motorizado". Si ya en general es insatisfactorio definir algo por vía negativa, en este caso lo es doblemente, pues se caracteriza el transporte tradicional en función de algo que apareció muchos milenios después que aquél. De ahí que opte por una definición positiva y llame transporte autónomo a aquél cuya única fuente

de energía son los alimentos. "Autónomo", porque no requiere combustibles ni centrales eléctricas, y en ocasiones, ni siquiera infraestructura. Al respecto, véase, en esta misma revista, un viejo artículo mío (SORIA y PUIG, 1980:22).

(4) Algunas de las primeras teorizaciones sobre las redes se recogen en "Réseaux. Anthologie 1781-1963", *Flux* número extraordinario, junio, 1989.

autobuses o aviación y se suele terminar planificándolas y gestionándolas como elementos de redes. Y lo mismo ha ocurrido con las carreteras interurbanas y las calles. Si entre los fines de las vías está el de facilitar la circulación y si los vehículos no se limitan a una vía, sino que las recorren todas, entonces la circulación exige ocuparse de las vías en su conjunto, es decir, de la red viaria. Esta conclusión a la que llegó ya en los años 60 del siglo pasado Ildefonso Cerdá (5), es aplicable igualmente a una red de parques lineales.

Pero las redes también se han impuesto en otros campos como la distribución de gas, petróleo o agua y se dan asimismo en el saneamiento, la electricidad o los teléfonos, por no hablar de las de ordenadores, en particular de Internet. La multiplicación de las redes y la conexión de un número creciente de personas a todas ellas es quizás uno de los fenómenos más característicos de los siglos XIX y XX desde el punto de vista de la ordenación urbana y regional (DUPUY, 1991). La sociedad moderna es una sociedad "enredada" en las múltiples acepciones del adjetivo.

3. EL MOVIMIENTO AUTÓNOMO

Si, según lo que venimos diciendo, detrás de cada red suele haber un movimiento –de personas, cosas o información–, ¿cuál puede ser el que impulse la creación de redes verdes? De haber alguno, ha de ser el que páginas atrás llamábamos movimiento autónomo o no motorizado. Y ello, porque determinadas transformaciones sociales de los dos últimos siglos que, en mayor o menor grado, se manifiestan en casi todos los países del mundo, hacen que cada vez se demande más el ejercicio al aire libre.

3.1. El restablecimiento del contacto con la naturaleza

Hasta la revolución industrial, el grueso de la humanidad empleó gran parte de su tiempo en ejercicios al aire libre: pesca, caza, trashumancia, agricultura, corta de leña, construcción, transporte a lomos de algún

animal, etc. Y los pocos que se dedicaban a otras actividades, tenían fácil acceso a la naturaleza: ya fuera porque en su casa tuviesen una pequeña huerta o porque el campo quedara a tiro de piedra de su vivienda.

Como es bien sabido, desde la revolución industrial se generaliza el trabajo bajo techo y, al mismo tiempo, las ciudades, a las que afluye gran número de emigrantes, se densifican y se extienden en mancha de aceite, alejando así la naturaleza de los residentes en los barrios antiguos. Pero de lo que quizás no se tiene tan clara conciencia es de cómo, en paralelo con estos procesos de industrialización, terciarización y urbanización que dificultan el ejercicio al aire libre, se va buscando desde la primera mitad del XIX la manera de restablecer el contacto con la naturaleza.

Así por ejemplo, desde el mismo momento en que la urbanización, por así decir, se desata, surgen voces en los más diversos países propugnando, como decía Cerdá, la "rurización" de la urbe. Y aunque en la práctica ésta se rurizara poco, no dejaron de darse algunos pasos, como la creación de parques públicos y paseos arbolados, que antes apenas se conocían en el interior de las ciudades; en España, por ejemplo, es a partir de la tercera década del XIX cuando se multiplican los espacios verdes urbanos (QUIRÓS, 1991:82).

Luego, cuando los transportes interurbanos mejoraron, se introdujo lentamente una variante de los parques públicos urbanos: los parques naturales, con la doble misión de proteger parajes valiosos y permitir su disfrute colectivo. El primero del mundo se abrió en 1872 en Yellowstone (USA) y, en España, se empezó en 1918 con los de Ordesa y Covadonga.

También en la segunda mitad del XIX empezó a extenderse otra forma nueva de acercamiento a la naturaleza: las vacaciones de verano, que ya en 1882 calificó Soria y Mata de "protesta no bien formulada contra la estructura de las ciudades modernas" que es preciso extender "al invierno, a la primavera y al otoño", hasta conseguir que se dé a las ciudades "la forma lógica que deben tener": la que permita compatibilizar "la vida urbana y la vida saludable del campo" (COLLINS Y FLORES, 1968:186). La forma de las ciudades no cambió lo suficiente y la protesta persistió. A la estacional que señalaba Soria y Mata, se sumó muy pronto,

(5) Sobre la temprana noción de red viaria urbana en Cerdá, véase SORIA Y PUIG, 1996:114-115.

en cuanto el ferrocarril de cercanías y el automóvil lo permitieron, la protesta del fin de semana: las excursiones campestres de sábados y domingos. Es más, desde esta perspectiva, también puede considerarse como protesta diaria la construcción en la periferia de las urbes, de colonias de viviendas con jardín en las que residir todo el año. Y ya en nuestro siglo, el automóvil facilitó la aparición y desparrame por las áreas metropolitanas de una variante de la colonia de viviendas con jardín: la segunda residencia a decenas de kilómetros de la ciudad.

Pero a medida que los lugares de vacaciones, veraniegas o invernales, se abarrotaban; que las que fueron tranquilas colonias de chalets sufrían el acoso de inmensos bloques; y que la segunda residencia en el campo, al multiplicarse, perdía sus encantos; la persistente apetencia de gozar de esa naturaleza que ya no se encontraba junto a las grandes ciudades o en el propio país, empujaba a buscarla más lejos. Apetencia que el avión satisfizo poniendo al alcance de muchas personas las playas del Mediterráneo o, para los más pudientes, las del Caribe o el Índico.

En suma, cuanto se ha hecho en los dos últimos siglos para acercar la naturaleza al urbanícola –parques, excursiones, vacaciones, segunda residencia en el campo–, ha encontrado una aceptación masiva. Lo cual indica que hay algo en el hombre que le hace buscar el contacto con la naturaleza, por difícil, caro o lejos que se lo ponga su civilización. Y si esa búsqueda es inherente a su ser, ¿cuál será el siguiente paso?

Hace ya más de un siglo, desde Olmsted, que la lógica lo sugiere: crear un sistema nacional de espacios verdes conectando todos los ya existentes mediante nuevos parques lineales. Y hace también casi un siglo que a ello se opone la enorme fascinación ante los transportes motorizados y el consiguiente menosprecio de las posibilidades del transporte autónomo.

3.2. El redescubrimiento del transporte autónomo

Quizás, parte de esa fascinación que sobre los occidentales han ejercido los medios motorizados de transporte, se deba a las posibilidades que ofrecieron de acercarse a

esa naturaleza que se alejaba de las ciudades. Posibilidades que en cuanto se hacían realidad masivamente, tenían el paradójico efecto de degradarla y alejarla de nuevo un poco más.

De todos modos, hasta hace poco, siempre hubo un más allá supuestamente virgen y apetecible al que se podía llegar gracias a un medio de transporte más veloz y más barato. Pero cuando a fuerza de ir de un extremo a otro, o de verlo en libros, películas y programas de televisión, el planeta se ha hecho pequeño, ¿qué queda por conocer que sea realmente nuevo al punto que su imagen nunca se haya visto?. Una vez que todo se ha fotografiado o filmado, y que, al menos para los potentados, la tierra entera se ha hecho ya accesible en coche, avión o helicóptero, deja de existir ese incógnito y atractivo más allá al que ir. Es decir, el proceso en virtud del cual, en los dos últimos siglos, se ha ido siempre más allá, ha llegado ya a su fin conceptual y, tarde o temprano, empezará la búsqueda de otras alternativas. Y aunque parezca una perogrullada, la alternativa más clara a la exploración del más allá geográfico, es el redescubrimiento del más acá, que sólo se puede valorar y apreciar a menos velocidad.

Cuando ya se conocen los aeropuertos, hoteles y tiendas de varios continentes y se ha comprobado que muchos se parecen entre sí como dos gotas de agua; cuando el mundo se nos ha encogido, una manera eficaz y económica de agrandarlo, de experimentar nuevas sensaciones y de mantenerse además en forma física, es recorrerlo más despacio, o sea, sin apelar a medios mecánicos de transporte.

Además, ahora, en los países ricos, se está llegando a un punto en que rara es la familia que no tiene un coche y pocos son los individuos que no han volado en avión, y en que todos los que circulan o vuelan han podido comprobar en sus carnes que, cuando el uso de un medio de transporte se generaliza, hay atascos o retrasos. Por no hablar de los accidentes o de los ruidos y la contaminación que por culpa del automóvil se padecen en muchas zonas residenciales. Antes o después, la fascinación inicial por el automóvil y la velocidad menguará y se abrirán las mentes a nuevas alternativas.

Por otro lado, desde los años 60 coinciden múltiples estudios en señalar no sólo la creciente importancia del ocio en la sociedad moderna, sino también un cambio importante

en los hábitos: desciende el ocio pasivo en local cerrado y aumenta el ocio activo al aire libre (ESPEJEL Y JAÉN, 1977). De hecho, ya hay gente que, tras muchas décadas de trabajo sedentario y bajo techado, y unas pocas décadas de motorización, empieza a descubrir una facultad humana que parecía en vías de atrofiarse: la de andar a pie, en bici o a caballo. Para los que están ya de vuelta, por haber sido los primeros en ir, lo novedoso no es circular a toda velocidad, sino moverse pausadamente. Y no por una calle cuyo tráfico apesta el olfato y atruena el oído, sino por un parque lineal. Pues los parques lineales ofrecen quizás la mejor solución a esa mayor demanda de ocio activo al aire libre propia de nuestra época.

Si los siglos XIX y XX se han caracterizado, entre otras cosas, por la fascinación colectiva ante los transportes mecánicos, puede que el XXI sea el del redescubrimiento, al menos en relación con el ocio, de los transportes autónomos. Si así fuera, tampoco constituiría una novedad radical. En la segunda mitad del siglo XI se asistió en Europa a una verdadera explosión de movilidad a pie; de pronto, verdaderas multitudes de personas se lanzaron a caminar centenares e incluso miles de kilómetros (SORIA Y PUIG, 1993:15-17). Eran los peregrinos, o según su significado etimológico, los que atraviesan campos.

Pero ¿está ocurriendo algo que sea verdaderamente significativo de ese posible redescubrimiento del transporte autónomo?. Dos casos concretos y muy diferentes —el norteamericano y el español— me hacen pensar que sí, que hay indicios reales de una revalorización del movimiento autónomo en lo que toca al ocio.

3.3. Las *greenways* norteamericanas (6)

En 1985, el presidente norteamericano Reagan creó una comisión para estudiar el problema de las actividades al aire libre (*President's Commission on American Outdoors*). Tras escuchar a múltiples agentes sociales de todo el país, dicha comisión concluyó que existía una gran demanda de ocio al aire libre, pero no lejos, sino próximo

al hogar y, para satisfacerla, recomendó crear las denominadas *greenways* (GROVE, 1990).

La palabra *greenway* es el resultado de contraer dos términos usuales en la jerga urbanística anglosajona: *greenbelt* (anillo verde) y *parkway*, el concepto acuñado por Olmsted (LITTLE, 1990). O sea, una *greenway* no es, como sugiere su traducción literal, "vía verde", un simple sendero con algún que otro árbol, sino bastante más. De ahí que haya optado por no traducir el término.

La recomendación hecha al presidente Reagan de crear *greenways*, cayó en un terreno que acababa de abonar una ley de 1983 que consideró de interés nacional la protección de las plataformas de los ferrocarriles abandonados y que facilitó su reutilización para otros fines. En pocos años, el movimiento ciudadano a favor de las *greenways* creció tanto, que en 1991, una nueva ley, la *Intermodal Surface Transportation Efficiency Act*, presupuestó 3.000 millones de dólares, repartidos en 6 años, para vías destinadas al transporte autónomo o no motorizado. En la actualidad se cuentan allí por miles los kilómetros de *greenways* y por decenas de millones el de sus usuarios (7).

El rasgo más sobresaliente de las *greenways* de los Estados Unidos es la escala y la visión territorial que las inspira, lo cual se traduce, entre otras cosas, en su gran longitud. Así por ejemplo, en 1988, el Estado de Nueva York aprobó una ley en virtud de la cual se sacaba a estudio la del valle del río Hudson (*Hudson River Valley Greenway*) con una longitud de casi 250 km. En la bahía de San Francisco se propuso después otra todavía mayor: una de 640 km, siguiendo las crestas de los montes que la rodean y atravesando más de 100 comunidades de 9 condados. Cuanto más larga la vía verde, más comunidades conecta y a más gente ofrece sus servicios que, por su misma longitud, pueden ser, según veremos, de muy diversa índole.

Desde un punto de vista conceptual y territorial, hay otro rasgo más significativo aún que la longitud: a bastantes *greenways* subyace la noción de red y, por lo tanto, se conciben como elementos de esquemas más amplios. El Programa de Espacios Abiertos

(6) Agradezco a Alfonso Sanz Alduan la información que me ha facilitado para la redacción de los dos apartados siguientes.

(7) Solo las *greenways* abiertas sobre antiguas plataformas ferroviarias sumaban en 1993 más de 10.000 km (HARNIK, 1993).

del Estado de Maryland pretende, por ejemplo, crear una red de *greenways* de punta a punta del Estado. Otras propuestas van aún más allá, como el proyecto de la *American Gas Foundation* consistente en aprovechar las servidumbres de los gaseoductos para crear una especie de red federal de *greenways*.

En síntesis, el movimiento autónomo, como nueva forma de ocio al aire libre, se halla en pleno auge en Estados Unidos y está a punto de generar una nueva red: la verde. Quien lo dude, que consulte en Internet la voz *greenway* y descubrirá cerca de un millar de referencias sobre los más variados proyectos y realizaciones.

Sí, cabe decir, pero Estados Unidos tiene una tradición de planificación urbana y regional que nosotros no tenemos –la que iniciara Olmsted– y además se trata de una sociedad muy diferente. Aun siendo eso verdad, no es menos cierto que en España, uno de los países europeos en que menos desarrollada está la infraestructura para el movimiento autónomo, despunta ya, en sus primeras fases, el mismo fenómeno.

3.4. El caso español

Una manifestación indiscutible del redescubrimiento del movimiento autónomo para recorridos largos, es la señalización de caminos específicos. En España, fueron quizás los montañeros los primeros en hacerlo y, desde hace muchos años, la Federación Española de Montañismo cuenta con un Comité Nacional de Senderos, gracias al cual se han señalado rutas como la de Lisboa a Valencia pasando por Madrid, o la Pirenaica, que por la vertiente española (8) recorre la cadena montañosa de mar a mar, o la que por Navarra y el País Vasco sigue la divisoria hidrográfica del Mediterráneo y el Cantábrico, amén de otras muchas de radio más corto. Carentes los montañeros de presupuestos y de instrumentos legales, estos senderos no siguen siempre el camino más corto o más bonito o más antiguo: los pasan por donde pueden. Pero han abierto la posibilidad de andar y, a lo que se ve, la gente hace uso de ellos. Señal del interés existente por los mismos es, por ejemplo, la

proliferación de colecciones de libros tituladas “Andar por ...” o “En bici por ...” y la aparición de algunas “topoguías” que cartografían y describen los recorridos. En general, estos itinerarios montañeros y sus correspondientes topoguías se inspiran en los *sentiers de grande randonnée* (senderos de largo recorrido) franceses, que permiten cruzar el país vecino de punta a punta. Pero puestos a buscar en Europa un modelo, yo lo buscaría en los *Wanderwege* alemanes y suizos, que como caminos son mejores y cuya conservación y señalización se óptima.

Aunque los senderos señalizados en España por los montañeros no sean ni *Wanderwege*, ni *greenways* americanas, testimonian que ya empieza aquí a haber gente con ganas de pasarse unos cuantos días andando. De ello también dan fe las agencias de viajes españolas que ofertan lo que en los países anglófonos llaman *trekking*. Se trata de una modalidad de travesía a pie que permite hacer grandes excursiones sin necesidad de llevar a las espaldas una pesada mochila: un coche todo terreno, o unos animales de carga, se encargan de transportar los equipajes y las tiendas, y un cocinero ambulante prepara las comidas. De esta manera, hay españoles con ganas de aventura y de cambiar de aires, que pasan unas vacaciones andando por el Himalaya o por el Camino del Inca. Y si los países exóticos inspiran desconfianza, entonces cabe recorrer así Norteamérica o Europa –hay rutas, adecuadamente señalizadas, que permiten ir a pie desde los Balcanes a Dinamarca o desde la República Checa a Francia– o el Norte de España siguiendo el Camino de Santiago, tal como ofrecen ya algunas agencias.

Lo ocurrido con el Camino de Santiago es precisamente el mejor y más documentado ejemplo español de la espita que se abre al señalar una vía continua de largo recorrido. A principios de los 80, cuando casi nadie se acordaba de esa vieja ruta de peregrinación, un sacerdote gallego, Elías Valiña, empezó a señalar con pintura amarilla una senda que facilitara el acceso a pie a Santiago desde los Pirineos. Se trataba de una iniciativa individual ejecutada con la ayuda de un niño y sin más presupuesto que el necesario para comprar gasolina para el coche y un par de botes de pintura para marcar árboles y piedras. Falto de todo apoyo oficial, Valiña, al igual que los montañeros, llevaba el camino

(8) En la vertiente francesa hay otra ruta de largo recorrido que recorre también los Pirineos de extremo a extremo.

por donde buenamente podía, pero esto bastó para que algunos se animaran a recorrerlo y para que la bola empezara a crecer, al punto de que acabara tomando cartas en el asunto, aunque no siempre para bien, la Administración Pública. En cualquier caso, cada año transitan por él más personas. En 1993, año del último jubileo jacobeo, afluyeron a Santiago 99.436 peregrinos, entendiéndose por tales los que llegan allí a pie, a caballo o en bicicleta y acuden a la oficina en que expiden la llamada "compostela", documento acreditativo de haber hecho la peregrinación. Y por si alguien cree que se trata de un fenómeno excepcional propio de los años de jubileo, conviene añadir que, en un año normal como 1996 el número de peregrinos se puede estimar próximo a los 40.000 (9).

Y como ocurre siempre que el movimiento aumenta, ya se insinúa la red. Por un lado, porque quienes cogen la afición de andar o ir en bici y recorren repetidas veces el camino principal a Santiago, llega un momento en que se aburren de él y empiezan a señalar por su cuenta y riesgo otras rutas. Es lo que hizo una asociación jacobea navarra, que ya en los 80 empezó a señalar un camino completamente distinto: la ruta de la Plata, que, como es sabido, recorre de Norte a Sur el Occidente del país. Por otro lado, la fama y el éxito del camino principal, indujo a ciertas autonomías a promover los ramales jacobeos que cruzan su territorio, como es el caso de Aragón, Asturias o el País Vasco.

Pero ni los senderos de los montañeros, ni los Caminos de Santiago son los únicos de largo recorrido que se han señalado en España en los últimos años. También en los años 80, los ecologistas y naturalistas empezaron a reclamar la protección de las vías pecuarias. Con una longitud, según cifras oficiales, de 125.653 km (10), constituyen un inmenso patrimonio, único en Europa, que, hasta fechas muy recientes, la Administración Pública dilapidó o desatendió lamentablemente. Acciones tan llamativas como llevar rebaños de miles de ovejas por la calle Alcalá de Madrid —antigua vía pecuaria— y por algunas grandes cañadas, han servido para llamar la atención pública y

para que se vuelvan a amojonar y señalizar algunas de ellas, abriéndolas al tránsito de rebaños y al de la fauna urbana de paseantes, jinetes o ciclistas. Es más, la reciente ley de vías pecuarias (ley 3/1995, de 23 de marzo), reconoce ya la doble función que hoy cabe atribuirles. Por un lado, "atendiendo a una demanda social creciente, las vías pecuarias pueden constituir un instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental". Por otro lado, la ley recoge lo que todos los biólogos y naturalistas afirman: se trata de "auténticos «corredores ecológicos», esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres".

Peregrinos, montañeros y ecologistas, cabe decir, son grupos marginales, y las vías que han señalado, distan de ser comparables a las *greenways* americanas. Además, pensarán otros, de aquí a que la Administración tome cartas en el asunto y cree los instrumentos legales necesarios para crear una verdadera red de parques lineales, pasarán decenios, por mucho que haya gente dispuesta a cruzar la península a pie o en bici o a caballo. Quizás pasen efectivamente tales decenios, pero no es menos cierto que, en este siglo, rara ha sido la moda norteamericana que, sensata o estúpida, no haya acabado introduciéndose en nuestro país, ya fuera de inmediato o con decenios de retraso, como sucedió con la motorización. Y por otra parte, ocurre que hasta la Administración española muestra ya, según acabamos de comprobar, algún interés por las vías pecuarias en tanto que "corredores ecológicos" o, como veremos enseguida, por la recuperación de viejas plataformas ferroviarias para el transporte autónomo.

A finales de los 70 se empezó a prestar atención en diferentes puntos de España a líneas abandonadas de ferrocarril, como los *carrilets* de Gerona o el Plazaola de Navarra, con su inmenso patrimonio de puentes, túneles y estaciones y su magnífico trazado, tan apto, por sus suaves pendientes, para el paseo de ciudadanos de cualquier condición física. Han hecho falta muchos años para que

(9) Cifra estimada a partir de las credenciales que dan las Asociaciones de Amigos del Camino de Santiago y que facilitan el acceso a los hospitales y refugios de los peregrinos.

(10) Sin contar las de Navarra, que sumaban en los años 30 de este siglo unos 1.800 km.

empiece a plasmarse en hechos la idea de mantener abiertos estos viejos corredores, sea por si algún día se recupera el tránsito ferroviario, sea para arbolearlos y abrirlos al tránsito no motorizado. Pero también en este campo se registran últimamente avances. Así por ejemplo, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, ha organizado ya dos seminarios –en Gijón (1993) y en Arcos (1995)– sobre “Utilización de infraestructuras en desuso” y, en 1994, el Plan Director de Infraestructuras presentado a las Cortes por el Ministerio de Obras Públicas, dio un importante paso conceptual y práctico.

En dicho Plan, se planteó la posible utilización de todo tipo de infraestructuras antiguas para formar con ellas “pasillos verdes”, “potenciar actividades deportivas, culturales, educativas y de contacto con la naturaleza”, y contribuir, también, a crear algunos puestos de trabajo y a “estabilizar la población en su lugar de origen” gracias al turismo rural. Para cumplir estos objetivos, se proponía realizar primero “un inventario de infraestructuras susceptibles de integrarse en un «tejido verde» en todo el territorio nacional” y acondicionar después ciertos itinerarios. Al año siguiente, el Ministerio de Obras Públicas publicó un inventario de 187 líneas ferroviarias en desuso que suman más de 7.000 km, poniéndolas en relación con los parques, reservas y parajes naturales próximos a ellas (CÁDIZ DELEITO Y VILLA HERNANDO, 1995). En la figura 2 se ofrece una versión simplificada del plano resumen de dicho inventario.

A la vez que se realizaba el inventario, se encargaron proyectos de recuperación de algunas de estas líneas, gracias a lo cual hay ya abiertas al público 12 caminos de origen ferroviario que suman un total de 249 km y otros 18 cuentan con proyecto o anteproyecto y con el apoyo del nuevo Ministerio de Medio Ambiente que ha hecho suyo el programa de recuperación de las vías ferroviarias (véase figura 3) y su transformación en lo que denomina “vías verdes”. El éxito de público que han tenido algunas, como la Vía de la Senda del Oso, promovida por el Principado de Asturias, permite pensar que este tipo de operaciones no ha hecho más que empezar.

Por otra parte, cuando en textos oficiales se habla de “pasillos verdes” o de “corredores ecológicos”, es señal inequívoca de que la

noción de parque lineal flota ya, más o menos difusa, en el ambiente. Y cuando en esos mismos textos oficiales se sugiere “un «tejido verde» en todo el territorio nacional”, es que se vislumbra ya una red peninsular.

Precisamente porque se está en la fase inicial y es previsible que la opinión pública española demande más actuaciones en esta dirección, urge diseñar el marco conceptual y legislativo que permita convertir las iniciativas aisladas que ya están surgiendo, en tramos de una única red que se cerrará en un horizonte más o menos lejano, según sean las disponibilidades presupuestarias y la demanda social. Por eso, vamos a recoger ahora los cabos que hasta aquí hemos dejado sueltos y a formular con ellos unas posibles bases de partida.

4. LA RED PENINSULAR DE PARQUES LINEALES

En primer lugar, justificaré las expresiones empleadas y las definiré con la mayor claridad posible. Luego, expondré la propuesta y señalaré algunas de sus ventajas. Por último, apuntaré brevemente cuáles serían los primeros pasos que habría que dar para ponerla en práctica.

4.1. El concepto de parque lineal

¿Por qué hablar de “parques lineales” y no, como en los citados textos oficiales, de “pasillos verdes” o “corredores ecológicos”? Pasillo es un diminutivo de paso y, por definición, un diminutivo es apocado, y sugiere, lo mismo que corredor, una acción pusilánime, como la del que pide un favor. El término “parque”, que significa lugar público destinado a recreo, tiene por el contrario una connotación positiva; sugiere mejora, diseño y cuidado del territorio, que es de lo que se trata, y nos ahorra calificativos como verde o ecológico. Por otra parte, el adjetivo “lineal” expresa breve y asépticamente la idea que los términos pasillo y corredor querían transmitir.

Aun aceptando que sea preferible a otras, ¿qué se esconde bajo la expresión “parque lineal”? Como decíamos más atrás, un **parque lineal** es, en una primera aproximación, la entidad conjuntiva de vía y de vegetación en una franja de ancho variable, y su principal función, que no única, es la de

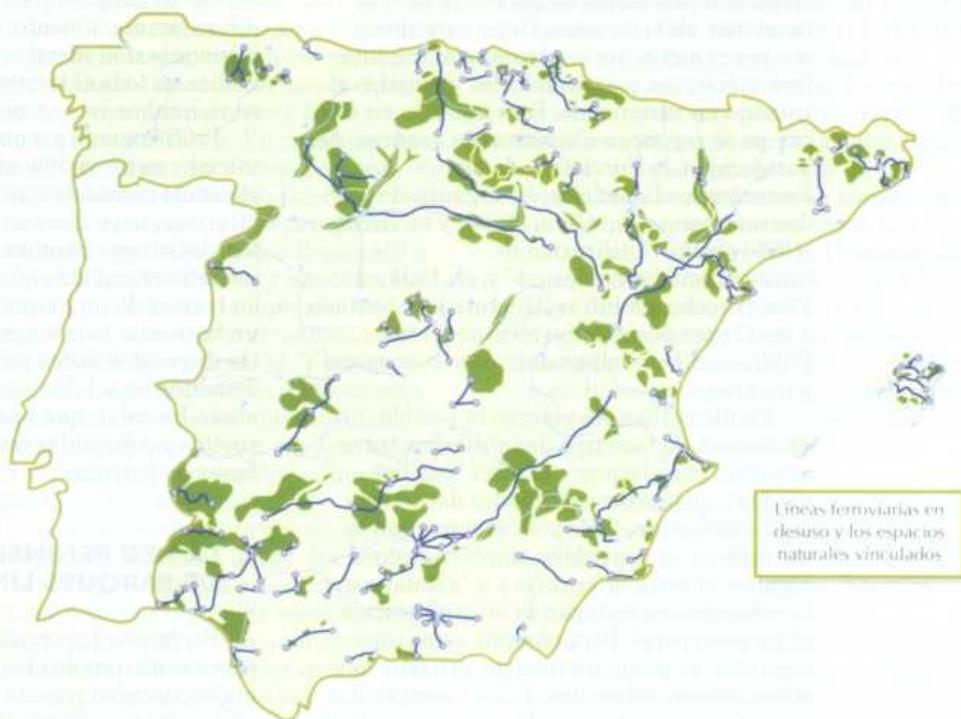


FIGURA 2. Líneas ferroviarias en desuso y espacios naturales próximos a ellas.

acercar la naturaleza al mayor número posible de personas y facilitar la posibilidad de hacer ejercicio al aire libre. Entidad “conjuntiva”, porque no se trata de una mera franja de arbolado. Es esencial que contenga una vía, para posibilitar el ocio activo, y una franja de vegetación, para facilitar el ocio pasivo.

En este caso, ocio activo y pasivo son las dos caras de una misma moneda y requieren atención a la par. Por eso, no hay parque, sea de la forma que sea, que no tenga en su interior sendas y paseos. El movimiento tiene su contrario –la inmovilidad– y su complementario: la quietud o la estancia (11). Y porque se complementan, el movimiento nos predispone para la quietud y la quietud nos incita al movimiento. El par vía-franja de vegetación es una de las muchas traducciones espaciales del par movimiento-quietud.

(11) Una cosa es no poder moverse –la inmovilidad– y otra no querer moverse: la quietud. Si la inmovilidad es la negación frustrante del movimiento, la quietud es la afirmación gozosa de

Si en campo abierto la franja de vegetación se limitara a una hilera de árboles en una o en ambas márgenes del camino, entonces, lo que tendríamos no sería propiamente un parque lineal, sino una **vía verde**. Aunque una vía verde pueda ser la espina dorsal de un parque lineal y aunque, en cruces y zonas difíciles, sea también aquello a lo que un parque lineal se reduce, conviene distinguir entre uno y otra.

Sentado que un parque lineal ha de conjugar vía y vegetación, cerraremos esta primera aproximación con sendas observaciones sobre la vía y sobre la razón y manera de distribuir linealmente la vegetación.

Por razones que luego detallaré, es fundamental que los parques lineales se apoyen, en la medida de lo posible, en

la estancia. La conveniencia de distinguir entre quietud e inmovilidad me la sugirió, en una conversación, María Zambrano.

UN PROGRAMA QUE AVANZA

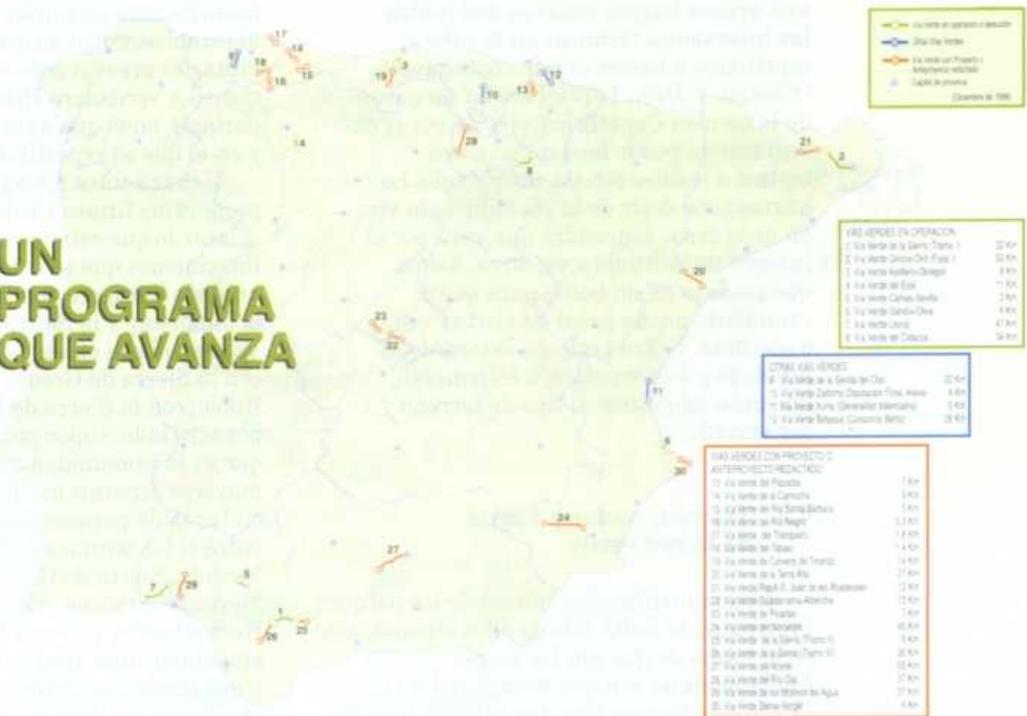


FIGURA 3. Vías verdes en funcionamiento y en proyecto o anteproyecto.

caminos antiguos, de largo recorrido y próximos al mayor número de recursos naturales preexistentes, como cauces fluviales o lagunas, manchas de arbolado, roquederos hermosos, etc.

La disposición lineal del parque, aparte de facilitar el ocio activo, lo hace más accesible a la gente, porque permite llevarlo adonde ésta se encuentre. El parque madrileño del Retiro tiene una superficie aproximada de un kilómetro cuadrado. Si esa misma superficie se dispusiera linealmente, cabría obtener una banda de 100m de anchura y 10Km de longitud, es decir, equivalente a un parque lineal que cruzara Madrid en dirección Norte-Sur desde la ribera del río Manzanares a la altura de Legazpi hasta la plaza de Castilla. Ni que decir tiene que ese hipotético parque lineal resultaría accesible a mucha más gente que el actual Retiro y que permitiría un tipo de ocio distinto y complementario al que hoy se practica allí.

Complementario, pues los parques lineales no pretenden suplantar los parques tradicionales como el Retiro madrileño, ni los nacionales como Ordesa o Doñana, sino potenciarlos. Tanto en las ciudades como en el resto del territorio hacen falta parques a la antigua, propicios a la quietud y especialmente indicados para niños que juegan y ancianos que buscan un banco donde sentarse, y parques lineales para jóvenes y adultos con ganas de andar y recorrer mundo.

Como lo indica la propia palabra, un parque no es una simple repoblación forestal. Sin necesidad de llegar al extremo de la escuela francesa, requiere diseño y el diseño ha de adaptarse a las circunstancias concretas, que son cambiantes. Por ello no tiene sentido definir a priori sus características.

Por ejemplo, en el caso de un parque que conecta una sierra con una gran ciudad, puede interesar darle un ancho notable, de centenares de metros, pues

una gruesa lengua verde es útil contra las inversiones térmicas en la urbe y contribuye a barrer el aire contaminado (ESPEJEL Y JAÉN, 1977). Pero en un paraje de la cornisa Cantábrica, rica de por sí en vegetación, puede bastar con pocos metros o incluso con un simple seto. Lo mismo cabe decir de la posición de la vía: en unos casos convendrá que vaya por el interior de la franja y, en otros, habrá que ponerla en un borde para que el caminante pueda gozar de ciertas vistas o sombras. Y otro tanto en lo tocante al arbolado y a la vegetación en general, que debe adaptarse al tipo de terreno y ser variado.

4.2. Tramos, nudos y forma de la red verde

Mas la justificación última de los parques lineales no se halla sólo en ellos mismos, sino en el hecho de que son las piezas fundamentales con que formar redes (12). Desde esta perspectiva, los parques lineales son simplemente los **tramos** de una red. ¿Qué unen dichos tramos? O dicho de otra manera, ¿cuáles son los nudos de la red que estamos proponiendo?

A escala territorial, dichos **nudos** son de dos tipos: las grandes ciudades por un lado, y los espacios naturales de interés, protegidos o no, por otro. La red peninsular que sugiero uniría pues los mejores espacios naturales entre sí y con los principales núcleos de población.

La razón de que la red tenga estos dos tipos de nudos tan distintos es clara. Como enseña el caso yanqui, la demanda social es de ocio al aire libre *próximo al hogar*. Sólo esa proximidad al hogar invita y permite el paseo o la carrera cotidiana. De ahí que se escojan como nudos las zonas de mayor población y que, para acercar el parque a las viviendas, se adopte la forma lineal (anillos exteriores o radios). Y puestos a salir de una ciudad congestionada, ¿qué mejor destino que los espacios naturales de interés?

Unir entre sí y con las grandes ciudades los espacios naturales de interés, supondría

hacerlos más accesibles y, al mismo tiempo, al establecer otra forma de llegar a ellos, quitarles presión automovilística; supondría crear un verdadero sistema nacional de parques, en el que unos potenciarían a otros y en el que se repartiría mejor la demanda.

Unos cuantos ejemplos –¡que no propuestas firmes y estudiadas!– pueden aclarar lo que estoy planteando. Por un lado, imaginemos que se trazaran parques lineales uniendo Zaragoza con Ordesa, Barcelona con el Montseny y la Sierra del Cadí, Vigo y Valladolid con el Lago de Sanabria, Madrid con la Sierra de Gredos y la de Guadarrama, Bilbao con la Sierra de la Demanda, etc. Y, por otro lado, supongamos que en Andalucía, que es la Comunidad que cuenta con más y mayores espacios naturales, se trazara un cinturón de parques lineales que conectara entre sí los parques de Cazorla, Sierra Nevada, Sierra de Grazalema, Doñana, Sierra de Aracena, Sierra Norte, Sierra Hornachuelos y Sierra Morena para empalmar nuevamente con Cazorla (figura 4) y que desde ese cinturón salieran a su vez otros parques lineales en dirección a todas las capitales andaluzas.

Definidos los tramos y los nudos de la red, queda hacer unas mínimas consideraciones sobre la red como tal, que ha de ser cerrada y no radial ni ramificada, pues sólo así cabe ofrecer continuidad y multiplicidad de itinerarios. O retomando el pensamiento de Olmsted y Vaux, sólo así cabe conseguir un parque de “límites indefinidos” que proporcione a los urbanícolas la “sensación de mayor libertad”.

Tal como ya enunciara Cerdá en 1861, “la primera ley de la ‘vialidad’ ... es la continuidad del movimiento” (SORIA Y PUIG, 1996:202) y esta ley se aplica por igual al de vehículos motorizados, que al de personas o al de la misma fauna, que también se beneficiaría de una red de parques lineales. Sin continuidad, no cabe atender simultáneamente tanto a quienes no pretenden más que darse un breve paseo vespertino, como a quienes destinan un fin de semana, o todas unas vacaciones, a cruzar el territorio a caballo, en bici, a pie o sobre esquís. La continuidad es tan importante, que, en caso de conflicto, debe

(12) Redes y no “tejidos”, pues tejido es una metáfora poco certera, mientras que, por el contrario, existe una amplia teoría

de redes aplicable al caso. Un resumen clásico de la misma es la obra de HAGGETT Y CHORLEY, 1969.

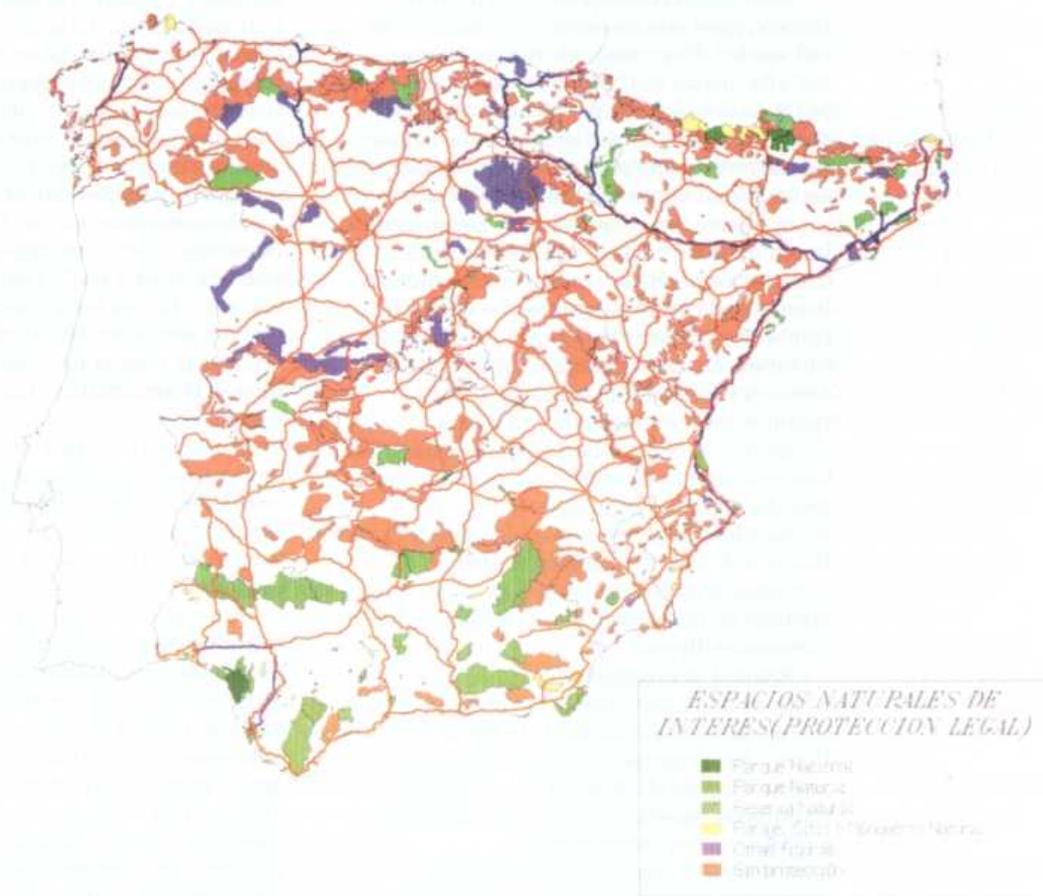


FIGURA 4. Espacios naturales de interés de Andalucía .

sacrificarse la propia franja de vegetación, reduciendo el parque a una simple vía verde. Es más, la lógica de las redes no se detiene ni siquiera ante las ciudades y exige plantearse su continuidad en zona urbana, para lo cual habría que acondicionar especialmente para el movimiento autónomo ciertas calles, que bien podríamos llamar, recuperando una palabra decimonónica, "paseos". De modo que, hablando con rigor, la red que estamos planteando es una **red de parques lineales, vías verdes y paseos urbanos**, que, para abreviar, designamos por su elemento más importante y representativo: los parques lineales. Como a su vez, la expresión "red de parques lineales" sigue siendo larga, una vez que se ha aclarado en

qué consiste la propuesta, podemos llamarla, simplemente, **red verde**.

Además de tramos y nudos, cualquier red continua y cerrada tendida sobre el territorio cuenta con un tercer elemento: los **puntos singulares** resultantes de la intersección con otras redes preexistentes. En nuestro caso, tales puntos crean por un lado problemas, cuya solución puede requerir por ejemplo pasos a distinto nivel, y ofrecen por otra parte oportunidades que hay que aprovechar. Así en las intersecciones con la red de carreteras, donde conviene prever servicios comunes a ambas redes y estacionamientos que faciliten la incorporación a la red verde de quienes se acerquen a ella en coche.

Pero, como enuncia el título de este trabajo, ¿por qué ha de ser "peninsular" la red verde?. Una razón abstracta, pero no por ello menos contundente, es que los parques lineales se apoyan en vías antiguas y las vías antiguas, lo mismo que los modernos senderos para excursionistas, siguen igual lógica que las carreteras: no conocen otro límite que el mar. De ahí que la red deba ser no solo peninsular, sino conectar también con los diversos senderos franceses de largo recorrido que llegan a la frontera española. Otra razón es de índole histórica. La red de caminos antiguos no se atiene a las fronteras actuales. Por ejemplo, para entender la red viaria romana en el Sur de Portugal hay que tener en cuenta el centro que la condicionó, Mérida, y para comprender la red viaria romana en Galicia no se puede ignorar Bracara Augusta, la actual ciudad portuguesa de Braga, en la que convergían algunas de las principales calzadas romanas gallegas.

Esa red peninsular cerrada de que estamos hablando necesita grandes ejes estructurantes del estilo de la Ruta de la Plata o las grandes cañadas reales, que cruzan España de Norte a Sur, o como el Camino de Santiago, que lo hace de Este a Oeste. La red verde necesita igualmente contar con grandes líneas férreas abandonadas, como por ejemplo, la de Santander al Mediterráneo de la que quedan más de 400 km, y con los caminos de sirga de canales importantes como el de Castilla o el Imperial de Aragón.

Junto a los grandes ejes, la red verde necesita también ramales cortos que los alimenten. En unos casos, para conectarse con las principales estaciones de otros medios de transporte (ferroviarias, de autobuses, puertos y aeropuertos). En otros, para aprovechar tramos ya existentes como las vías verdes de la figura 3.

Habiendo expuesto ya lo que entendemos por red verde, vamos a enumerar brevemente sus ventajas e implicaciones positivas.

4.3. Las ventajas de una red verde

Tal como decíamos antes, la principal función de la red verde es acercar la naturaleza al mayor número posible de

personas y facilitar el ejercicio al aire libre. Pero dista de ser la única. De hecho, no faltan quienes justifican la existencia de corredores verdes, aunque ningún humano transite por ellos. Los biólogos y ecólogos sostienen, con razón, que son fundamentales para la supervivencia y reproducción de múltiples especies salvajes y domesticadas.

Se suele decir que en tiempos remotos la Península Ibérica contaba con tanto arbolado que una ardilla podía cruzarla de extremo a extremo. La red verde podría conseguir que eso volviera a ser realidad sin necesidad de reforestar toda la península. Por eso, cabría llamar **Plan ardilla** al que la diseñe y ejecute.

Aunque un parque lineal no se pueda llevar a cabo como una repoblación maderera cualquiera, no por ello pierde su dimensión repobladora, de cara a la cual la propia vía facilita así la plantación como la posterior conservación.

Además, una red de parques lineales introduciría en España una modalidad casi inédita de repoblación: la paisajística. Una leve idea de lo que los parques lineales pueden aportar al paisaje de ciertas zonas, la dan esas carreteras antiguas de la meseta que, flanqueadas por una o dos hileras de árboles, resplandecen en otoño y primavera. Aparte de romper la monotonía de ciertos paisajes, los parques lineales tienen una cualidad interesante que se pondría de manifiesto si se tendiera la red que propongo. Al ser bandas continuas y surcar la península en diversas direcciones, cualquier desplazamiento largo exigiría cruzarlos. Es decir, siempre que hiciésemos un viaje en tren, coche o avión los veríamos y, como consecuencia de ello, cambiaría literalmente la imagen del país.

Hasta aquí, las consideraciones ecológicas, forestales y paisajísticas, que en un país tan afectado por la erosión, los incendios forestales y la incuria medioambiental, distan de ser secundarias. Pero hay más.

Las vías en que deben apoyarse los parques lineales, decíamos atrás, han de ser preferentemente caminos antiguos de largo recorrido. En primer lugar, porque ya existen, son de dominio público y fueron trazados en su día en función de unas necesidades, como las de jinetes y caminantes, que se conocían entonces mejor que hoy. En segundo lugar, por todo aquello que cabe encontrar a su vera

y que puede ser útil o interesante para los transeúntes. En Europa, los caminos antiguos hilvanan decenas de monumentos: puentes, cruceros, hospitales –término que antes designaba los lugares donde se dispensaba hospitalidad a los viajeros–, castillos, ermitas, monasterios, estaciones ferroviarias pintorescas, etc. (13). Incluso las vías pecuarias conectan a menudo restos de culturas prehistóricas –verracos, estelas, megalitos– con casas de esquileo, lavaderos de lana y ermitas pastoriles, y con curiosas obras de arquitectura popular: chozos, tinadas, abrevaderos, etc. Huelga señalar que las construcciones y monumentos antiguos que jalanan los viejos caminos, aparte de constituir hitos y focos de atracción para los transeúntes, pueden servir como paradores de lujo o modestos albergues.

Por ello, la reutilización de los caminos antiguos induciría no sólo a conservar y proteger puentes romanos, góticos o dieciochescos, sino también a dar un nuevo uso y una nueva vida a parte del inmenso patrimonio histórico, artístico y natural conexo, que es muy superior a lo que se cree.

Si repoblar lineal y paisajísticamente resultaría una operación política muy vistosa, pues quien viajara por la península vería tarde o temprano esos parques, algo similar ocurre con la restauración de monumentos siguiendo caminos antiguos. No es lo mismo restaurar al tresbolillo puentes antiguos que nadie usa, que siguiendo una itinerario, el cual, si se señala y cuida, puede ser bastante transitado. No es lo mismo restaurar castillos, iglesias o plazas aquí y allá, que a lo largo de un eje, lo cual tiene dos notables ventajas: no concentra la inversión y la mejora resulta patentísima para todo aquel que lo recorra.

En suma, apoyarse en caminos antiguos, como por ejemplo el Camino de Santiago, permite añadir a la dimensión verde o natural, la dimensión histórica y artística. Y con tales ingredientes, se puede preparar un cóctel apto no sólo para los españoles en general, sino también para los turistas, que en general proceden de países con mucha mayor tradición senderista que nosotros: mientras en España, los kilómetros de

senderos balizados se aproximaban hace unos años a 4.000, en Alemania ascendían a 180.000, en Francia a 55.000 y en Suiza a 50.000.

En Europa central, por su alta densidad, no hay grandes espacios despejados cual en España, ni existen redes verdes como la que planteamos, y como muestra lo ocurrido con el Camino de Santiago, rutas de cierta entidad pueden resultar atractivas para los turistas. Por otra parte, si se piensa en lo que supone el turismo para nuestra economía y en la conveniencia de renovar y diversificar la oferta turística para poder conservar la cuota actual de mercado, la inversión en tales redes puede quizás recuperarse por otros conductos. Si en los 60 el turismo, unido al desmadre urbanístico de la época, sirvió para destrozar el litoral mediterráneo, no estaría mal que en el siglo XXI sirviera para dar nueva vida a nuestro patrimonio natural y cultural y contribuyera al desarrollo de múltiples zonas rurales deprimidas.

Además de sus efectos positivos sobre el patrimonio, el turismo y el desarrollo rural, la red peninsular de parques lineales tendría notables consecuencias sobre las ciudades.

Si la nueva red que propongo se estableciera, se detendría en un principio en las afueras de las ciudades, pero a la larga acabaría atravesándolas y obligando a acondicionar determinados ejes urbanos para el caminante o el ciclista, con medidas como ensanchar aceras, arbolar, y rediseñar aquellas intersecciones concebidas exclusiva o prioritariamente en función del automóvil.

Por otra parte, el día que sea público y notorio que la gente va por gusto andando de Pamplona a Burgos o de Sevilla a Doñana, ¿qué obcecado municipio podría negar el sentido de una red urbana de itinerarios para peatones y ciclistas? Así llegaría el momento de pasar también en la ciudad del punto a la línea, de superar las zonas peatonales, esas reservas para indios a pie, e integrarlas en una red peatonal y ciclista que coexista con las redes de transporte motorizado. Y esa red peatonal y ciclista permitiría a su vez llevar la red verde territorial a sus últimas consecuencias: a la creación de redes verdes urbanas, como proponía Olmsted hace más de un siglo. En el caso de Madrid, el primer tramo de esa red es clarísimo: unir el Retiro con el Parque del Moro y la Casa de Campo.

Así se cerraría el círculo. Un concepto inicialmente urbano, el de Olmsted y Vaux

(13) Para ejemplo detallado y contundente de lo que afirmo, cfr. SORIA y PUIG, 1993.

para Nueva York y Buffalo, se desarrolla, aplicándose a la comarca, a la región y al territorio en general, para terminar volviendo a la ciudad desde el territorio. Mas no vayamos tan lejos sin discutir antes cómo dar los primeros pasos en la ejecución de dicha red.

4.4. De la teoría a la práctica

Aunque hablar de una red peninsular de parques lineales pueda parecer una locura económica, conviene señalar que en muchos casos la inversión grande se hizo tiempo atrás —al abrir, por ejemplo el Canal de Castilla o una línea férrea con múltiples túneles y puentes como las del Norte—, y ahora de lo que se trata es de aprovechar lo que hay —plataformas, puentes, túneles— y darle un nuevo uso y una nueva vida mediante inversiones relativamente pequeñas para las que se pueden obtener fondos europeos y que ni siquiera son a fondo perdido, ya que, al menos en parte, se pueden recuperar por vía indirecta (turismo, creación de empleo rural, conservación de patrimonio, etc). Además, el que la red propuesta sea peninsular, no quiere decir que haya de ejecutarla toda el Estado.

Como señalan los defensores americanos de las *greenways*, lo difícil y caro es abrir un corredor nuevo y juntar centenares de parcelas para formar un parque lineal. Y lo fácil y barato es aprovechar los corredores ya existentes y, allí donde sea fácil, ensancharlos. A menudo, ese no es un problema de inversión, sino de gestión que requiere sentarse a negociar con los titulares actuales de las vías y de su entorno: RENFE, FEVE, Confederaciones Hidrográficas, Comunidades, Ayuntamientos y particulares.

También habría que contar con la iniciativa de ciudadanos y empresas. En las *greenways* americanas el trabajo, tanto el técnico como el manual, lo hacen a veces voluntarios. Y para las partidas más onerosas, aunque se recurra a los fondos federales y a tasas e impuestos especiales propios de los diferentes Estados, también se

apela a todo tipo de iniciativas locales y privadas que con donaciones, compras, suscripciones y sorteos adquieren los retales de suelo necesario para empalmar tramos disponibles.

Por otra parte, una cosa es definir la red general y otra ejecutarla de golpe. Lo lógico es marcar la meta y acercarse luego a ella por etapas, según lo permitan las disponibilidades presupuestarias y las circunstancias.

Pero en fin, grande o pequeña, recuperable o no, lo cierto es que la inversión pública depende en parte de la demanda y la presión pública. De modo que la red verde se realizara antes o después, en mayor o menor extensión, según que coincidan en reivindicarla, pues a todos ellos les interesa, grupos tan dispares como la Federación Española de Montañismo, la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la Federación de Asociaciones Españolas de Amigos del Camino de Santiago, las múltiples Asociaciones de Defensa de las Cañadas, los naturalistas y ecologistas, los dueños de picaderos y empresas dedicadas al turismo verde, los defensores del patrimonio histórico-artístico, y, por supuesto, y nunca mejor dicho, los ciudadanos de a pie.

El primer paso, debería consistir en el estudio concienzudo de los espacios naturales susceptibles de integrarse en la red y en la realización de un inventario de las vías antiguas no ferroviarias más aptas para vertebrar los parques lineales (14). Además, habría que valorar los resultados de las experiencias que ya funcionan en España y en el extranjero (en particular, *greenways* y *Wanderwege* alpinos): tipo y cantidad de usuarios, tratamiento de la vía y su entorno, creación o no de empleo, posible interés para el turismo, etc.

Apoyándose en los inventarios de vías y de espacios naturales y en el análisis de los casos concretos que resulten instructivos, se podría pasar primero a diseñar la red general e iniciar después, en colaboración con otras entidades públicas y privadas, la redacción de proyectos que vayan completando itinerarios y cerrando la red.

(14) Para buena parte del tercio Norte de la Península, se dispone ya de un instrumento que sería útil para seleccionar rápidamente los itinerarios más adecuados: una cartografía a escala 1:200.000 que recoge todas las redes de caminos antiguos

anteriores al XIX, así como cuantos restos de importancia histórica se hallan diseminados en sus alrededores (MENENDEZ DE LUARCA, et al., 1995, cartografía aún inédita realizada para la extinta Dirección General de Planificación Territorial del antiguo MOPTMA).

En paralelo con lo anterior, sería necesario promover una legislación que, yendo un poco más allá que la reciente Ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias,

1.º declare de interés por razones ecológicas, culturales, turísticas y urbanísticas, el mantenimiento de aquellas vías antiguas –sean romanas o ferroviarias, de peregrinos o pecuarias– que cumplan unos requisitos mínimos;

2.º proporcione instrumentos eficaces para luchar contra el intrusismo por parte de los colindantes y para dar continuidad a vías que ya han sido cortadas;

3.º establezca, tal como hace la ley de carreteras y como han hecho algunas Comunidades Autónomas con el Camino de Santiago, ciertas servidumbres en sus márgenes;

4.º arbitre medios flexibles para implicar a los propietarios colindantes a las vías en la

empresa y llegar a acuerdos con ellos de modo que sólo en última instancia se llegue a la expropiación. Por ejemplo, concertar, a cambio del usufructo del suelo, ayudas para rehabilitar casas que acojan turismo rural, o derecho a la madera que se obtenga, etc.

En suma, propongo atender una creciente demanda social –la de ejercicio al aire libre–, con una fórmula de moderado coste económico, de positivas consecuencias en la ecología, la reforestación, el paisaje, el patrimonio histórico-artístico, el turismo y el desarrollo rural y urbano, y, en lo que se me alcanza, sin mayores efectos secundarios negativos. Aunque se trate de una iniciativa ambiciosa, no consiste por otra parte más que en llevar a sus últimas consecuencias y con visión política y territorial, un programa por el que el nuevo Ministerio de Medio Ambiente ha apostado ya: el de las vías verdes.

BIBLIOGRAFÍA

- CÁDIZ DELEITO, JC, VILLA HERNANDO, A (1995): *Líneas ferroviarias susceptibles de usos alternativos*, Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Secretaría de Estado de Política Territorial, Madrid.
- COLLINS, GR, FLORES, C (1968): *Arturo Soria y la Ciudad Lineal*, Revista de Occidente, Madrid.
- DUPUY, Gabriel (1991): *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Armand Colin, París.
- ESPEJEL, JA, JAEN, MH (1977): "El parque lineal", en *Arquitectura*, 208-209, COAM, Madrid.
- FEIN, Albert (1972): *Frederick Law Olmstead's and the American Environmental Tradition*, George Braziller, Nueva York.
- GROVE, Noel (1990): "Greenways. Paths to the Future", *National Geographic*, Junio.
- HAGGETT, P, CHORLEY, R (1969): *Network Analysis in Geography*, Edward Arnold, Londres.
- HARNIK, P (1993): "After the Railroad Stops: The Rail-to-Trails Movement in the United States", *I Seminario sobre utilización de Infraestructuras ferroviarias en desuso*, Gijón.
- LITTLE, Charles E (1990): *Greenways for America*. The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- MENÉNDEZ DE LUARCA, JR. et al. (1995): *Mapa histórico del territorio. Corografía del Noroeste peninsular*. (inédito)
- QUIRÓS LINARES, Francisco (1991): *Las ciudades españolas en el siglo XIX. Vistas de ciudades españolas de Alfred Guesdon. Planos de Francisco Coello*, Ámbito, Valladolid.
- SCHUYLER, David (1988): *The new urban landscape. The Redefinition of City form in nine-teenth-Century America*, 1.ª ed. 1986, The Johns Hopkins University, Baltimore, Londres.
- SORIA Y PUIG, Arturo (1980): "¿A qué se llama transporte?" *Ciudad y Territorio*, 2/80: 19-32, INAP, Madrid.
- (1993): *El Camino a Santiago. Vías, estaciones y señales*, Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Madrid.
- (1996): *Cerdá. Las cinco bases de la teoría general de la urbanización*, Electa, Madrid.
- TUNNARD, Christopher (1968): *The Modern American city*, Van Nostrand, New York.