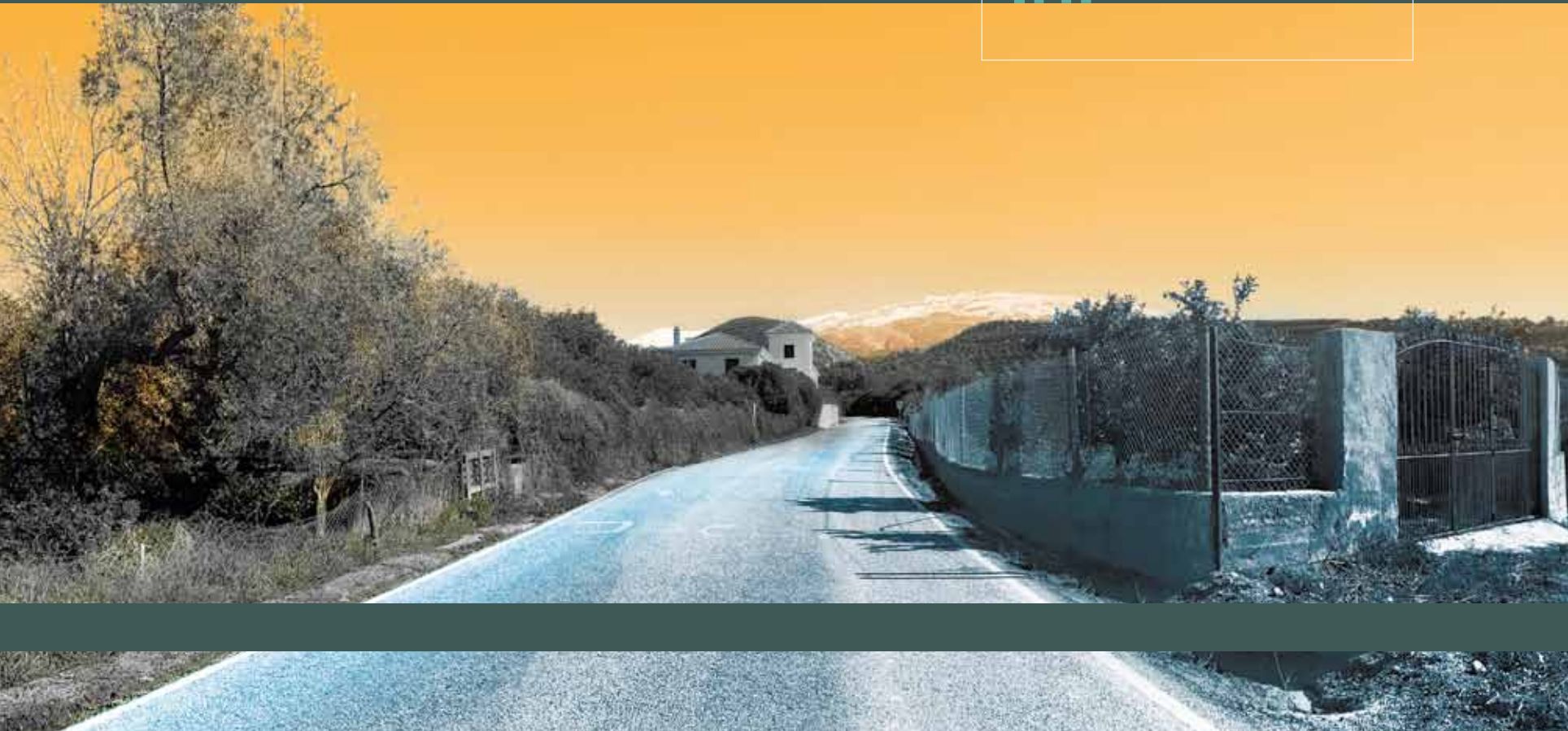


**Acondicionamiento
paisajístico de los accesos
a pequeñas poblaciones**

Ensayo metodológico en el Valle
de Lecrín (Granada)



**Acondicionamiento
paisajístico de los
accesos a pequeñas
poblaciones.**

**Ensayo metodológico
en el Valle de Lecrín
(Granada)**



JUNTA DE ANDALUCÍA

Consejería de Fomento y Vivienda
Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente

**Centro de Estudios
Paisaje y Territorio**

EQUIPO DE INVESTIGACIÓN

Dirección del proyecto

Miguel Ángel Sánchez del Árbol. *Geógrafo y Urbanista. Profesor Colaborador de la Universidad de Granada (Departamento de Análisis Geográfico Regional y Geografía Física)*

Investigadores

Miguel Ángel Sánchez del Árbol. *Geógrafo y Urbanista. Profesor Colaborador de la Universidad de Granada*

Rafael Medina Barbero. *Ingeniero de Caminos. Gerente de Najarra Lencom Consultores Ambientales*

Irene Burgos Llamas. *Ambientóloga. Najarra Lencom Consultores Ambientales*

Juan Garrido Clavero. *Geógrafo y Politólogo. Najarra Lencom Consultores Ambientales*

Alicia Orozco Cebada. *Ambientóloga. Najarra Lencom Consultores Ambientales*

Antonio González Hernández. *Biólogo. Najarra Lencom Consultores Ambientales*

Administración y coordinación técnica

Rafael Medina Barbero. *Gerente de Najarra Lencom Consultores Ambientales*

Ana Aranda López. *Auxiliar Administrativo*

Becarios

Vanesa Jiménez Sánchez. *Licenciada en Geografía*

Infografía e ilustraciones

Ignacio J. Polo Castillo

Coordinación facultativa del proyecto

Juan Luis Díaz Quidiello. *Jefe del Servicio de Planificación y Estadística. Dirección General de Planificación. COPT, Junta de Andalucía*

Jesús Rodríguez Rodríguez. *Jefe de Estudios del Centro de Estudios Paisaje y Territorio. COPT, Junta de Andalucía y Universidades Públicas de Andalucía*

© Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda

© Los autores. Centro de Estudios Paisaje y Territorio

Coordina la edición

Consejería de Fomento y Vivienda. Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones

Revisión y seguimiento del Centro de Estudios Paisaje y Territorio

Juan Vicente Caballero Sánchez y Carmen Venegas Moreno

Diseño Gráfico Faustina Morales

Maquetación Teresa Barroso, Ensenada3

Corrección Salud Moreno Alonso

ISBN: 979-84-7595-295-6

Nº Registro: JAFV/SGT-54-2012

 El impulso del conocimiento de nuestros paisajes es para la Junta de Andalucía una condición necesaria para la mejor ordenación y gestión sostenible del territorio y sus recursos. De ahí el interés por promover sucesivas convocatorias de subvenciones encaminadas a impulsar la investigación en materia de paisaje, con el objetivo de favorecer su estudio, tanto desde la Universidad como desde el ejercicio profesional en diversas materias. Tales propósitos se ven finalmente reflejados en la publicación de las investigaciones realizadas, tarea que se inició por la Consejería de Obras Públicas y Transportes y que continúa con la cooperación actual entre las Consejerías de Fomento y Vivienda y de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente, asesoradas para este fin por el Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

La relevancia de la dimensión paisajística de las infraestructuras ha sido una preocupación constante en la acción de la Junta de Andalucía en materia de carreteras. Así lo atestigua la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía, o el apoyo a los Congresos Internacionales sobre Paisaje e Infraestructuras celebrados en nuestra Comunidad Autónoma. Por otra parte, la Estrategia de Paisaje de Andalucía, aprobada en marzo de 2012, ha incluido una línea estratégica dedicada específicamente a las infraestructuras de transporte.

En este contexto, el estudio Acondicionamiento paisajístico de accesos a pequeñas poblaciones. Ensayo metodológico en el Valle de Lecrín (Granada) aborda un tema de gran interés, que se sitúa en la encrucijada de la política de infraestructuras, la ordenación del territorio y el urbanismo. En las proximidades de las pequeñas poblaciones, sus accesos viarios ofrecen con frecuencia la posibilidad de acceder a una positiva imagen de conjunto del núcleo urbano; además dichos accesos fueron utilizados como lugar de estancia o paseo, como una suerte de prolongación de los espacios públicos urbanos. Puede decirse que estos tramos de carretera tienen una peculiar condición híbrida: han sido usados como espacio público y, al tiempo, se integran en una infraestructura viaria como tramos que potencian el importante recurso paisajístico que con frecuencia es la imagen de conjunto del pueblo o de una pequeña o mediana ciudad.

La publicación que ahora se presenta nos permite comprender la importancia de la cooperación entre distintas políticas públicas para afrontar las cuestiones paisajísticas. Su utilidad está en la metodología que aporta para tratar paisajísticamente los accesos a núcleos rurales, pero también tiene un alcance más general: sirve para poner de manifiesto ante los cargos electos y técnicos, e incluso ante los investigadores y el público interesado en estos temas, que la acción paisajística de las políticas públicas ha de revestir cada vez más un carácter transversal. Esto, que supone un reto y un salto cualitativo a nivel institucional, tiene un objetivo final que nunca ha de perderse de vista: la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Ése es el sentido último y el alcance que tiene la acción paisajística de las políticas públicas.

Los autores del estudio han tenido el mérito de abordar esta interesante temática, poniendo el énfasis en una metodología de identificación, jerarquización y valoración de los accesos a pequeñas poblaciones

planteando un marco teórico general en torno a esta cuestión. Es sin duda una aportación de interés, que contribuye a hacer avanzar la cuestión de la dimensión paisajística de las infraestructuras y, al mismo tiempo, a potenciar funciones sociales y económicas (turísticas) del núcleo urbano de que se trate ofreciendo una imagen positiva del mismo. En el futuro será necesario también integrar otros puntos de vista que complementen el aquí adoptado.

Otro aspecto de interés de este trabajo es que nos hace reflexionar acerca de una cuestión emergente: la importancia de las carreteras como vía de acceso privilegiada al paisaje las convierte en una potente herramienta de sensibilización. Acceder a un pequeño núcleo de población es en muchas ocasiones una experiencia paisajística valiosa en sí misma, y es sólo un ejemplo de las posibilidades que ofrece la red de carreteras de Andalucía para el disfrute de nuestros paisajes. Estamos ante un activo que merece ser tenido en cuenta y que convierte a dicha red en un medio para que los andaluces sientan un aprecio creciente por sus paisajes.

En definitiva, estamos ante un trabajo de utilidad, que enriquece nuestra perspectiva acerca de la dimensión paisajística de las infraestructuras y que corrobora la necesidad de fortalecer aún más la investigación en esta materia.

Consejería de Fomento y Vivienda

Consejería de Agricultura, Pesca y Medio Ambiente

Centro de Estudios Paisaje y Territorio

Índice

Introducción	9
Capítulo primero	
La relación paisajística entre los pueblos y sus accesos por carretera	15
Capítulo segundo	
Propuesta metodológica	43
Capítulo tercero	
Aplicación empírica de la propuesta metodológica	109
Bibliografía	175

Introducción

Justificación y oportunidad del estudio

La presente publicación es el resultado de un trabajo de investigación¹, impulsado y tutelado por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía², que se inserta conceptualmente en los principios dimanados del Convenio Europeo del Paisaje (Consejo de Europa, 2000)³, así como en la Recomendación CM/Rec (2008) del Comité de Ministros de los Estados Miembros sobre las orientaciones para la aplicación del CEP, en donde el paisaje adquiere gran relevancia social, en tanto que debe dar respuesta a las aspiraciones de las poblaciones en lo que concierne a las características paisajísticas de su entorno, y por tanto, las Administraciones Públicas deben perseguir los denominados “objetivos de calidad paisajística”, a la vez que propiciar la sensibilización, formación y educación en materia de paisaje⁴.

1. El trabajo ha sido desarrollado por un equipo interdisciplinar que, además de realizar investigaciones específicas tanto a través de la consulta y valoración de documentos relativos a la temática, como por medio de trabajo de campo, también se apoya parcialmente en trabajos precedentes (citados en fuentes documentales y bibliografía) relacionados con la dimensión paisajística del territorio así mismo realizados por miembros del equipo técnico-científico del presente trabajo.

2. A través de procedimiento de concesión desarrollado en régimen de concurrencia competitiva, resuelto en la Orden de 17 de abril de 2008, de concesión de subvenciones previstas en la Orden de 30 de noviembre de 2007, en materia de paisaje (BOJA núm. 86, de 30 de abril de 2008).

3. El CEP fue suscrito por España el 26 de noviembre de 2007 y ratificado el 1 de marzo de 2008.

4. Son numerosos los países que realizan importantes esfuerzos por conservar y, en su caso, poner en valor social, patrimonial, de incluso económico el paisaje, como del mismo modo sucede de forma explícita en algunas Comunidades Autónomas de España (Cataluña, Valencia, Galicia...), donde se han promulgado leyes y reglamentos a propósito del paisaje.

Por otro lado, no es ocioso recordar que en el Estatuto de Autonomía de Andalucía (2007) son diversas las invocaciones al paisaje que aparecen recogidas en este texto legal de referencia para la legislación que se promulga en el marco de la Comunidad Autónoma⁵. No obstante, y a falta de una ley específica sobre paisaje en Andalucía, algo semejante al caso del citado Estatuto puede aducirse respecto a otros instrumentos legislativos y reglamentarios que insertan en su articulado referencias más o menos explícitas al paisaje. De hecho, la propia Ley 8/2001 de carreteras de Andalucía, ofrece algunas oportunidades al respecto, que son consideradas en el capítulo I del presente documento. Otros marcos de oportunidad son los planes territoriales, urbanísticos, ambientales y de infraestructuras. Así, y en relación al objeto fundamental del estudio aquí presentado, cabe citar, al menos, dos de ellos por sus importantes implicaciones y por lo relativamente reciente de sendas entradas en vigor: el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA, 2007) y el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte de Andalucía (PISTA, 2008), en cuyos

5. Ya el mismo Preámbulo hace notar el rico acervo cultural de Andalucía y que es, además “un territorio de gran diversidad paisajística”. En el artículo 28 se especifica, en el primer apartado, que “todas las personas tienen derecho a vivir en un medio ambiente equilibrado sostenible y saludable, así como disfrutar de los recursos naturales, del entorno y el paisaje en condiciones de igualdad, debiendo hacer un uso responsable del mismo para evitar su deterioro y conservarlo para las generaciones futuras, de acuerdo con lo que determinen las leyes”; y en el segundo apartado, que se garantiza este derecho “mediante una adecuada protección de la diversidad biológica y los procesos ecológicos, el patrimonio natural, el paisaje, el agua, el aire y los recursos naturales”. Otros artículos que aluden al paisaje son el 33, el 37 y el 195.

respectivos análisis, estrategias y determinaciones hay importantes concesiones al paisaje, aunque esencialmente como valor a proteger⁶.

En definitiva, como reconocen de modo más o menos explícito los textos legales y documentos mencionados en los párrafos precedentes, el paisaje constituye un valor, un atributo y una dimensión del territorio de enorme significación, siendo por tanto necesario hacer más generalizada la integración del paisaje en políticas y actuaciones públicas del modo más adecuado y eficaz posible, máxime cuando en determinados ámbitos se superponen lógicas y dinámicas no siempre convergentes, como sucede en los espacios de interacción entre infraestructuras viarias y núcleos de población.

Así, planificación y actuaciones en carreteras, por un lado, y planeamiento y actuaciones urbanísticas, por otro, frecuentemente se apoyan e interactúan, pero en numerosos casos condicionan severamente sus respectivas necesidades y entran en conflicto, generándose, de una parte, tensiones urbanísticas, mejor o peor resueltas en el planeamiento, que se desencadenan a tenor de las infraestructuras viarias, sean éstas existentes o proyectadas; y de otra, las actuaciones en carreteras se ven a menudo condicionadas por los propios desarrollos urbanísticos (residenciales, industriales, turístico-recreativos...) que tienen

6. En el POTA, el paisaje se contempla, sobre todo, en el Título III, Estrategias de Desarrollo Territorial, en su capítulo 3, Sistema Regional de Protección del Territorio, sección 2, Sistema de Patrimonio Territorial, donde se formulan diversos objetivos y estrategias de conservación, ordenación y fomento del paisaje. Por su lado, el PISTA ofrece la oportunidad de desarrollar planteamientos y objetivos paisajísticos en las determinaciones relativas a Preservación y puesta en valor del patrimonio territorial (apartado 14.9 de las páginas 134 a 136).



lugar en los entornos de los asentamientos. Tales procesos han generado, sobre todo en las últimas décadas, que las entradas a los núcleos de población a través de las carreteras de acceso a los mismos ofrezcan, con frecuencia, una mala imagen paisajística (deficiencias estéticas, de integración, de escala, de usos, exhibición de traseras de edificios, etc.).

Bajo esta realidad más o menos reversible, por medio del planeamiento urbanístico pueden establecerse propuestas de ordenación, así como ordenanzas de edificación, que favorezcan una mejor imagen paisajística de tales espacios de transición en consonancia con el hecho físico y funcional representado por la carretera en sus tramos de contacto con el núcleo urbano⁷. Análogamente, a través de proyectos de actuación en carreteras pueden establecerse propuestas orientadas a un más adecuado tratamiento de la obra en su tramo de acceso, travesía y/o variante del núcleo, máxime cuando éste es de carácter rural por su tamaño y tipología edificatoria predominante; resultando pertinente, pues, definir criterios metodológicos y operativos apropiados a la planificación/actuación de/en carreteras que tengan en cuenta el paisaje tanto en su faceta pasiva (como “receptor” de la infraestructura), como activa (posibilidades paisajísticas de la carretera). En este contexto se justifica, por tanto, la oportunidad del presente estudio. Una oportunidad que asimismo debería saber aprovechar, por un lado, el actual enfriamiento de la construcción —por tanto, de la presión urbanística—, con el fin de adelantarse a procesos futuros cuando remita la actual

7. Tras diversas consideraciones preliminares, el estudio se ha centrado en los núcleos tradicionales pequeños, por tanto, en general, pueblos de menos de 5.000 habitantes que se emplacen en comarcas rurales. Aunque el procedimiento metodológico propuesto se adapta mejor a espacios de topografía irregular (montañosos, alomados...), no excluye su hipotética aplicación en los de llanura.

coyuntura y en tanto no cambie sustancialmente el modelo constructivo, y por otro, la puesta en valor del paisaje de los pueblos andaluces a partir, entre otras posibles acciones, de un adecuado tratamiento de sus accesos por carretera.

Objetivos del estudio

El principal propósito establecido en la investigación aplicada, cuyo resultado aquí se presenta, ha sido el de contribuir a la concreción de un procedimiento metodológico para el análisis y el establecimiento de criterios de actuación paisajística en carreteras, específicamente en sus tramos de acceso a núcleos urbanos pequeños (pueblos). No obstante, se puede mencionar un segundo propósito, tal vez implícito aunque igualmente importante: la reafirmación del valor patrimonial (urbanístico, arquitectónico, cultural, paisajístico) de los núcleos rurales del mundo mediterráneo y, en particular, de Andalucía; un valor que no sólo es reconocido en numerosos trabajos científicos y divulgativos, así como técnicos (a destacar las abundantes referencias que contiene al respecto el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, 2007), sino que está sometido a riesgo con la emergencia en la últimas décadas de procesos edificatorios, urbanísticos y de cambios drásticos de usos del suelo no acordes con tales valores. Por tanto, en este estudio se afrontan, aunque con desigual efecto, las dos dimensiones aludidas bajo el prisma del paisaje: las carreteras, como vector donde se proponen criterios de actuación paisajística a través de un método específico de análisis y decisión; y los pueblos⁸, sobre todo los emplaza-

8. Sin perjuicio de otras valiosas referencias, especialmente en Alemania, Austria, Francia y Estados Unidos, el caso de Suiza destaca especialmente, dentro de la experiencia internacional, por el énfasis que pone en la protección y conservación de las imágenes externas de los núcleos de población. Esta preocupación

dos en comarcas plenamente rurales, como objeto fundamental de atención tanto para su puesta en valor paisajístico, como para contribuir a la conservación de sus aspectos singulares e identitarios. Como respuesta a lo anteriormente expresado, este estudio realiza una inmersión, tal vez incompleta pero muy intencionada y orientada a la aplicación práctica, en aspectos tanto conceptuales como metodológicos concernientes a las relaciones paisajísticas entre carretera y núcleos de población, desde el análisis de la problemática específica de tal contacto visual recíproco, hasta el establecimiento de criterios para la mejor articulación e integración paisajística de la/s carretera/s de acceso a los núcleos de población con las peculiaridades de éstos, en particular, con las posibles cautelas e intervenciones a promover en esos corredores de contacto, teniendo en cuenta las zonas funcionales y de protección de tales accesos viarios, y pretendiéndose su aplicación general a una amplia casuística, tanto para la selección de accesos prioritarios, como para la división (tramos

queda reflejada en la realización, en 1981, de un Inventario Suizo de Imágenes de Asentamientos Urbanos Dignos de Protección (1808). La realización de dicho inventario viene avalada por el art. 78 de la Constitución suiza, que obliga al gobierno a tomar en consideración la conservación de la naturaleza y la protección del patrimonio en el desarrollo de su mandato. En este sentido, el citado artículo establece que “se deben proteger los paisajes, emplazamientos, lugares históricos, así como monumentos naturales y culturales, y preservarlos sin alterar sus formas por el interés público”. Para cumplir con este precepto legal se desarrolla el citado documento, que nace con la finalidad de favorecer las labores de conservación de la naturaleza y de protección patrimonial, estableciendo un inventario de todos aquellos núcleos, ciudades, villas, aldeas, que ofrecen imágenes dignas de ser protegidas. En la actualidad, el Inventario 1808 contiene alrededor de 5.800 lugares registrados, sobre los que se establecen una identificación y caracterización de los valores a proteger, sus principales vulnerabilidades y amenazas, así como las medidas de protección y las propuestas de mejora sobre éstos.

y segmentos de tramos) de los mismos; todo ello con la finalidad de identificar valores y conflictos paisajísticos, por un lado, y oportunidades que ofrece la carretera para potenciar los primeros y resolver o mitigar los segundos, por otro. En consecuencia, se pretende contribuir a la provisión de herramientas operativas en materia de paisaje a la Administración de carreteras de Andalucía en este concreto marco de acción.

Seguidamente se relacionan, de modo más concreto y sistemático, los objetivos pretendidos y, en mayor o menor medida, cubiertos en el trabajo presentado:

- Avance en la definición de criterios operativos para identificar, del modo más eficiente posible, las relaciones que pueden establecerse entre las infraestructuras viarias y los núcleos de población a través de la planificación de mejoras en los accesos y del planeamiento urbanístico, cómo pueden manifestarse esas relaciones en el paisaje y cómo puede incidir o condicionar el paisaje en la planificación urbanística y de carreteras.

- Identificación de criterios y métodos más adecuados para integrar la variable paisajística en las propuestas y determinaciones de aplicación en actuaciones viarias de los ámbitos previstos, por medio de medidas orientadas, sobre todo, a la potenciación de los recursos paisajísticos –en concordancia con el interés que adquiere crecientemente la carretera como vía de acceso al paisaje–, que permita un mejor aprovechamiento de los mismos sin menoscabo de su carácter y valores más significativos y/o frágiles (introducción de equipamientos paisajísticos en los tramos viarios de acceso al núcleo urbano, especialmente en los segmentos de mayor intervisibilidad carretera-núcleo); y medidas orientadas a la integración paisajística, cuando sea precisa y factible desde la capacidad de acción por parte de la Administración de carreteras, de elementos preexistentes discordantes.

- Estímulo hacia el cambio de una actitud reactiva (informe vinculante a propuesta del PGOU/POT/ de Carreteras en su actual papel y marco legal en la ordenación territorial y planificación urbanística en el ámbito de los accesos a los pueblos), por una proactiva (Inventario/Catálogo de lugares relevantes).

- Consideración de ideas pre-proyecto que puedan armonizar las políticas de infraestructuras de carreteras con las de preservación y puesta en valor del patrimonio territorial (lo que se entiende como “Gestión” en el CEP); así como reforzamiento de las tendencias actuales a considerar que la carretera en las cercanías de los núcleos debe tener distinta consideración a nivel de proyecto.

- Contribución al reconocimiento de la importancia del patrimonio rural, más en concreto del valor patrimonial (incluido especialmente el paisajístico) de los pueblos andaluces y la necesidad de impulsar acciones y cautelas que garanticen su salvaguarda, a cuyo fin debe contribuirse desde las Administraciones, grupos de investigación, equipos técnicos y, naturalmente, la propia población, no sólo la residente, sino también la visitante. Para ello, el tratamiento paisajístico de los pueblos y sus entornos no sólo debe implementarse en las políticas de desarrollo rural sostenible, sino también en un urbanismo acorde y sensible con la morfología de los núcleos, su tipología edificatoria, etc., por un lado, y en unos accesos por carretera asimismo consecuentes en trazado, tratamiento de plataforma, diseño de defensas, habitabilidad, etc., por otro, atendiendo en el caso concreto de la infraestructura al principio básico de “intervención blanda” de forma análoga a las carreteras tradicionales, por tanto en concordancia con la fragilidad paisajística de los ámbitos rurales.

- Aportación de criterios para la resolución de conflictos derivados del uso compartido y múltiple entre usuarios de la carretera (vehículos y pe-

tones) en los tramos próximos a los pueblos, en condiciones de seguridad y bienestar; debiendo ser especialmente sensibles con la funcionalidad que tradicionalmente han ejercido los “tramos de paseo” en numerosos pueblos.

- Contribución al reconocimiento de las excelencias paisajísticas del espacio donde se ha desarrollado la experimentación del mismo: el Valle de Lecrín, una de las comarcas más singulares de Andalucía, que tiene en el paisaje uno de sus más importantes recursos territoriales; de hecho, gran parte del actual atractivo de esta comarca predominantemente agrícola y residencial se basa en el paisaje, y su futuro socio-económico como realidad territorial diferenciada de espacios perimetrales depende, en enorme medida, de la conservación y potenciación de sus valores paisajísticos.

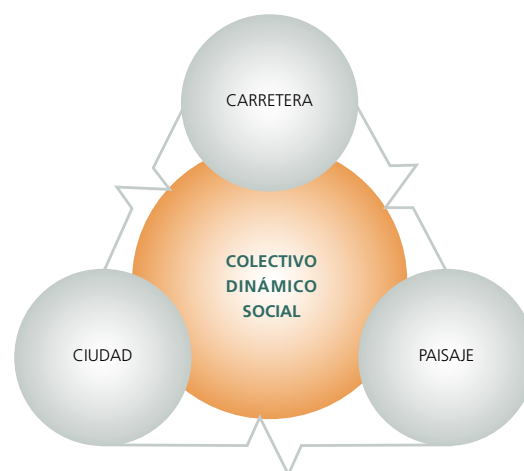
Capítulo primero

La relación paisajística
entre los pueblos y sus
accesos por carretera

Las intensas, y no menos complejas, relaciones visuales y funcionales mantenidas desde siempre entre paisaje, ciudad y carretera proporcionan el marco de actuación del presente estudio, a la vez que condicionan, en mayor o menor medida, el establecimiento de criterios paisajísticos de actuación, cuya finalidad no es otra que la de reforzar –y, en su caso, recuperar– el equilibrio entre los tres ámbitos mencionados bajo una óptica integradora y que contemple dicho equilibrio como oportunidad territorial de futuro.

La primera cualidad fundamental sobre la que debe apoyarse la idea de una visión integrada de la relación paisaje-ciudad-carretera consiste en su común denominador de bien colectivo. Aunque la funcionalidad de las carreteras no permite albergar ninguna duda sobre su carácter y papel eminentemente públicos, tanto la ciudad como la dimensión física del paisaje están conformadas por espacios públicos y privados. La condición de bien colectivo, entonces, no es adquirida por un régimen de propiedad o de dominio, sino que, tal y como reconoce el Convenio Europeo del Paisaje (CEP), lo es porque ambos elementos o atributos son parte esencial del entorno humano y, por tanto, contribuyen a su bienestar y calidad de vida de modo crucial.

La segunda cualidad fundamental tiene que ver con el dinamismo que presentan los tres elementos; dinamismo auspiciado por su constante necesidad de adaptarse a los requerimientos humanos y que conlleva transformaciones constatables por una misma generación, máxime en los espacios post-industriales. Dicha cualidad, en su peor cara, nos descubre una concepción de la ciudad y de las infraestructuras de transporte alejada de los ancestrales valores paisajísticos, culturales y ambientales del territorio en el que se insertan, lo que incide en una escasez de originalidad y de estética muy patentes en la escena en la que con-



vergen, es decir, a la entrada de los núcleos urbanos. Sin embargo, esa misma dinámica, analizada en positivo, ofrece la oportunidad de cualificar dichos espacios incorporando al paisaje entre los objetivos de funcionalidad y calidad.

Por último, la tercera cualidad fundamental que paisaje, ciudad y carretera comparten tiene que ver con la importante dimensión social derivada de su condición de bien colectivo, reflejada en la implicación de derechos y obligaciones para todos los ciudadanos y, por tanto, en la necesidad de establecer acciones encaminadas a su formación y sensibilización.

Pero al mismo tiempo que la mencionada relación se hace fuerte por la propia naturaleza de los elementos, dimensiones y atributos que la componen, aún se estrecha más cuando entre ellos se interrelacionan a través de la capacidad de comunicación que la carretera aporta al trinomio. La red viaria no sólo nos acerca al destino sino que nos lo muestra anticipadamente en su contexto paisajístico y ello, cuanto menos, resulta alentador

o estimulante para el viajero, a lo que se puede añadir la importante significación e identidad que los núcleos urbanos imprimen sobre el carácter del paisaje o, mejor aún, contribuyen a la conformación de dicho carácter.

Por todo ello, la idea de acometer acciones de forma integrada sobre las relaciones existentes entre el paisaje, la ciudad y la carretera no sólo se antoja viable, sino necesaria. Hasta ahora, nuestro marco legislativo se ha preocupado exclusivamente de la aplicación de medidas de ordenación y/o protección sobre los binomios en los que puede descomponerse el conjunto. Es decir, nuestra normativa legal en materia de carreteras contiene referencias específicas en su relación con el paisaje, normalmente acotadas al campo de la integración paisajística de la infraestructura, y referencias específicas en su relación con la ciudad, limitando los usos urbanos edificatorios en sus zonas de protección, pero apenas establece criterios conjuntos de actuación; de manera análoga, nuestra normativa en materia de urbanismo contiene múltiples referencias al paisaje y a las carreteras en su relación con la ciudad, pero nunca de un modo conjunto. En este sentido, el impulso legislador sobre la política en materia de paisaje acaecido desde la entrada en vigor del Convenio Europeo del Paisaje debe aprovechar las oportunidades de actuación que se ofrecen en este marco, con independencia de que se refuerce el tratamiento integrado desde las bases legislativas de carreteras y urbanismo.

Sobre la acotación escalar del presente estudio, que se centra en una determinada tipología de ciudad (núcleo urbano pequeño, es decir, pueblo) y de carretera (red secundaria con intensidades bajas de tráfico), se profundiza seguidamente en la relación paisajística de los pueblos y sus accesos viarios con objeto de proporcionar argumentos válidos que permitan la selección y priorización de oportunidades.



Las carreteras y el paisaje

El análisis de la relación entre la carretera y el paisaje puede abordarse desde un amplio espectro de puntos de vista que incluye: desde el modo en el que percibimos el territorio durante el uso para el cual está concebida (desplazamiento por motivaciones diversas), hasta el modo en el que la propia infraestructura es contemplada desde otros lugares; es decir, la carretera es al mismo tiempo lugar de observación y lugar observado. En el primer enfoque, el conductor –y, en su caso, sus acompañantes– se convierten en actores principales de la contemplación del paisaje al que la vía “accede”, mientras que en el segundo, es la infraestructura en sí misma la que incide sobre éste sin que intervenga en ningún caso el usuario de la vía, que es ajeno a las consideraciones y condicionamientos del proyecto. Pero además, a la carretera, hoy en día, se le reconoce una dimensión paisajística que va más allá del mero hecho de constituir un lugar acotado por donde fluye una corriente de observadores, ya que, como espacio público que es, alberga en su morfología un enorme potencial para la ordenación del paisaje (según concepto establecido por el CEP). Si a ello se le suman las posibilidades que proporciona el modelo de regulación y protección de sus márgenes desde el actual marco legislativo, su papel dentro de la relación con el paisaje se enfatiza, al ofrecernos un ámbito muy bien definido para las posibles intervenciones.

Sin embargo, en la visión integrada del paisaje–ciudad–carretera que se plantea como marco de esta investigación no cabe, en ningún caso, la consideración de que “las carreteras ya no nos llevan a unos lugares, sino que son lugares” establecida por John Brinckerhoff Jackson, en referencia a las Park Roads norteamericanas, donde la carretera adquiere su máxima potencia simbólica, ya que se independiza del destino y se convierte en

mero recorrido, siendo diseñadas para el disfrute del paisaje en condiciones de total seguridad de conducción al perder su funcionalidad de acceso (M. Aguiló, 2008). En nuestro caso, la presencia del núcleo urbano define el destino con precisión y, por tanto, refuerza la doble funcionalidad de la carretera que da acceso al destino y a la escena paisajística al mismo tiempo. Análogamente, tampoco resultan de interés para este proyecto las carreteras que discurren sobre paisajes “creados”, como campos de golf, parques temáticos, puertos deportivos, urbanizaciones residenciales contemporáneas, etc., ya que éstos pierden buena parte de las tres condiciones fundamentales en las que se basa nuestro análisis: ser un bien público, dinámico y de amplia dimensión social. Además, los pueblos y sus entornos constituyen la expresión de la acción humana colectiva e intergeneracional.

Otro concepto distinto es el de las “carreteras paisajísticas”, que corresponden a una tipología especial de infraestructuras viarias que recorren paisajes de gran interés y en las que las intervenciones previsibles son conscientes de este valor y lo asumen (N. Aizpurua, 2008) sin perder su finalidad de acceso. En este caso, los objetivos del presente estudio resultan complementarios al tratar un ámbito concreto de la carretera como es la zona de acceso y confluencia con el núcleo urbano y, por ello, coincidentes en algunos de los criterios prioritarios de inserción en el paisaje de estas vías singulares.

La carretera como lugar observado

La consideración de la carretera como lugar observado responde a una primera aproximación del paisaje, donde el objeto de análisis es la propia infraestructura en su incidencia sobre la calidad de la escena. En España, desde la década de los noventa, los proyectos de infraestructuras se han preocupado por la aplicación de soluciones cons-

tructivas y prácticas adecuadas para su integración paisajística, en una continua evolución que ha ido superando la idea de corrección y restauración en la fase de obras, por la de prevención en la fase de diseño.

A este respecto, y como en el caso de las carreteras paisajísticas, el concepto de integración resulta también complementario respecto al planteamiento del presente estudio. En primer lugar, la propuesta metodológica aquí desarrollada es de aplicación para carreteras ya existentes y, en su mayor parte, pertenecientes a la red secundaria, lo que implica que las posibles acciones de integración a acometer sobre ellas quedan supeditadas a proyectos de acondicionamiento de sección y trazado que, obviamente, no dejan tanto margen de intervención como en los proyectos de nueva planta. En segundo lugar, el establecimiento de criterios de actuación de índole paisajística en este tipo de vías debe estar en consonancia con la propia naturaleza del ámbito funcional del proyecto (núcleos rurales de pequeño tamaño y carreteras de la red secundaria con poco tráfico).

Por ello, estos criterios no pueden derivar en una incidencia que desvirtúe o provoque la pérdida de ruralidad del entorno de la carretera, ya que muchas de ellas siguen el trayecto de antiguos ejes viarios construidos en tiempos remotos que, con el paso de los años, se fueron adaptando a los nuevos modos de transporte que debían transitar por ellas, aunque conservando una buena parte del trazado original y parecidas dimensiones, así como elementos arquitectónicos vinculados, que, a la postre, representan en muchos casos un elevado valor patrimonial. Su propio itinerario es, muchas veces, un auténtico libro abierto al pasado, y su trazado una excelente muestra de adaptación a los condicionantes del medio físico (no sólo por obvias capacidades técnicas, sino también por un sentido estético y de “pertenencia” al lugar que, en gran parte, se ha olvidado con la introducción

de estándares constructivos). Por eso no deben ser admitidas intervenciones desmesuradas aún con la justificación de supuestas razones de seguridad y previsibles puntas de intensidad de tráfico, normalmente concentradas en unas pocas horas a lo largo del fin de semana (J. Nogué i Font, s/d), cuanto menos, si las intervenciones tienen como finalidad la puesta en valor y el acceso al conocimiento del paisaje.

Con esta acotación, se deduce fácilmente la complementariedad de las acciones de integración paisajística sobre el objeto que nos mueve, aunque no podemos obviar la enorme importancia de su inclusión en la Ley de Carreteras de Andalucía puesto que ésta marca el punto de partida legislativo en la relación de carreteras y paisaje, así como las referencias explícitas contenidas en el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA) y Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA).

La integración paisajística en el marco normativo andaluz

Superados, a los efectos de este trabajo, los criterios de integración paisajística que tienen que ver con la aplicación de medidas correctoras y elaboración de proyectos de restauración, el marco normativo de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía ofrece además la posibilidad de contemplar la carretera como un ámbito adecuado para la incorporación de otros objetivos que refuercen la función paisajística de la infraestructura desde la ordenación y protección de los paisajes que recorre. En este sentido, resulta fundamental la redacción del art. 22 de la citada Ley cuando establece que el contenido del Plan General de Carreteras de Andalucía deberá aportar como mínimo “criterios de integración paisajística de las carreteras en los ámbitos urbanos, periurbanos, rurales y montañosos, y de protección al patrimonio cultural, arqueológico y, en particular, al

patrimonio histórico de las obras públicas”, donde además se hace alusión a la importancia, precisamente, de los ámbitos urbanos y periurbanos a tales efectos. Bajo este precepto, la administración de carreteras de Andalucía trabaja en la actualidad en la definición de una primera propuesta de Carreteras Paisajísticas¹ apoyada en las consideraciones del Convenio Europeo del Paisaje (2004), que además han tenido su reflejo en la elaboración del Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (2006) y el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (2007).

Así mismo, desde el Título III correspondiente a la protección y uso del dominio público viario, la Ley 8/2001 reconoce la integración paisajística como uno de los modos de actuación posibles en la zona de servidumbre legal (art. 54), limitando el uso y explotación a la propiedad o titulares de un derecho real o personal que lleve aparejado su disfrute, a aquéllos que sean incompatibles con la seguridad vial e integración ambiental y paisajística de la carretera. A tales efectos, cualquier actuación requerirá la previa autorización del órgano competente de la administración titular de la carretera (art. 64).

En este mismo sentido, la zona de afección (art. 55) podrá ver sus límites aumentados en determinados tramos de carreteras a efectos de la integración paisajística del dominio público viario, de modo que, para realizar en ella cualquier tipo de obra o instalación, modificar las existentes o cambiar el uso o destino de las mismas, se requerirá la previa autorización administrativa, que podrá ser denegada en los mismos supuestos de incompatibilidad que en la zona de servidumbre

1. Este trabajo, realizado en el Centro de Estudios Paisaje y Territorio, se ha publicado a finales de 2009 con el título *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*. Servicio de Publicaciones de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.

legal. En consecuencia, el marco legislativo andaluz en materia de carreteras no elude la cuestión paisajística, aunque la enmarca específicamente sobre el concepto de “integración”. Si atendemos en exclusiva a los primeros planteamientos que se establecen sobre el significado de este concepto, no podemos obviar su contexto normativo en el que la preocupación se centraba sobre el cumplimiento estricto de la normativa ambiental (Ley 7/1994, derogada por la Ley 7/2007 GICA) y, por tanto, la integración paisajística quedaba supeditada al mantenimiento de las preexistencias, minimizando su degradación sin rebasar ciertos límites (F. Zoido, 2008). Sin embargo, la palabra “integrar” tiene varias acepciones, pero en su principal sentido puede entenderse como “pasar a formar parte de un todo adecuadamente” (I. Español y E. Rico, 2005).

Cabe, pues, preguntarse si a la luz del nuevo impulso establecido por la entrada en vigor en España del Convenio Europeo del Paisaje (en 2008), no sería lícita la interpretación del concepto de integración de una infraestructura sobre el paisaje del siguiente modo: “formar parte del mismo, estableciendo con él una relación adecuada” (F. Zoido, 2006), y a tal respecto, entender la integración como un objetivo de calidad paisajística más amplio, que permita la adopción de medidas específicas con vistas a la protección, gestión y ordenación del paisaje desde los proyectos de carreteras, al menos hasta que no se produzca una modificación más intencionada, en este sentido, en la legislación vigente.

Los documentos de planificación

Si bien puede entenderse que la práctica simultaneidad en la elaboración de la Ley de Carreteras de Andalucía y el Convenio Europeo del Paisaje impidió que el legislador tuviera un referente más adecuado a la hora de introducir la componente paisajística, no es menos cierto que la tardía



ratificación (2007) y entrada en vigor (2008) del CEP en España no ha impedido, por otro lado, la inclusión de los principios generales de éste sobre los distintos instrumentos de planificación posteriores al año 2000 (fecha de la firma del CEP, en Florencia).

En este contexto donde el paisaje adquiere progresivo interés público de forma explícita, no sorprende la intencionalidad mostrada por el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía respecto a la incidencia de las infraestructuras de transporte en la directriz 72², o cuando en su directriz 115 reconoce la necesidad de que la planificación territorial y el planeamiento urbanístico incorporen determinaciones y normas relativas a la ordenación del paisaje, contemplando específicamente la delimitación de zonas de protección visual de los núcleos de población y la identificación de itinerarios de interés paisajístico, tanto urbanos como rurales³.

2. En esta directriz se determina que “la planificación y los proyectos de infraestructuras de transportes incorporarán al paisaje como recurso a considerar y valorar desde las siguientes perspectivas:

- a. El establecimiento de criterios que minimicen el impacto transformador del paisaje.
- b. El planteamiento de alternativas en el trazado de las infraestructuras.
- c. La justificación de la opción elegida en cuanto a su incidencia sobre el paisaje.
- d. El establecimiento de medidas correctoras de los impactos y de mejora y adecuación paisajística.
- e. La inclusión de propuestas de infraestructuras de servicio de carretera, específicas para la visión y legibilidad del paisaje (red de miradores).”

3. El POTA incorpora en esta directriz [115] determinaciones sobre el modo de incluir la variable paisajística en sus estudios y proyectos, destacando la determinación que obliga a los proyectos de infraestructuras a considerar criterios de integración y adecuación paisajística en el entorno, los puntos de mayor valor paisajístico y los recorridos panorámicos, así como la atención a la mejora de la percepción estática y dinámica de los trayectos más significativos.



Por su parte, el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía 2007-2013 (PISTA), aprobado en 2008, reconoce en su capítulo IV.14, como un referente fundamental para tal sostenibilidad del transporte, la preservación y puesta en valor del patrimonio territorial, entre el que se encuentra el paisaje, impulsando como línea de actuación la adecuación funcional entre las infraestructuras y dicho patrimonio, y aprovechando las oportunidades que ofrecen las actuaciones en ellas para mejorar la comprensión y la puesta en valor de los espacios y bienes del patrimonio territorial, con especial atención a la adecuación de las de tipo lineal que facilitan el acceso a los espacios naturales protegidos, a los paisajes o a los bienes del patrimonio histórico.

Bajo estas premisas, parece claro que el paisaje debe formar parte activa en las consideraciones de diseño de los proyectos de infraestructuras y no sólo como un elemento que haya que “salvar” (N. Aizpurua, 2008). Es más, las carreteras, como piezas esenciales que son en la construcción perceptiva del territorio, no deben ser entendidas como un mero medio de acceso a un lugar, sino

que deben ser capaces de mostrarnos el paisaje, sin deteriorarlo con ello (M. Aguiló, 2008). En esta línea, su marco normativo debe ser partícipe de los principios establecidos en el Convenio Europeo del Paisaje, complementando el objetivo de integración paisajística con instrumentos precisos para avanzar sobre los objetivos de protección, gestión y ordenación del paisaje de manera expresa, añadiendo, por ende, a la relación carretera-paisaje el enfoque de la infraestructura como lugar de observación.

La carretera como lugar de observación

El extendido uso del automóvil en nuestra sociedad nos lleva a que buena parte de la comunicación del individuo con el paisaje, hoy en día, se establezca a través de la carretera, sin menoscabo de otros medios y modos de transporte que desplazan numerosos viajeros en condiciones muy favorables a la observación del entorno paisajístico, tales como el ferrocarril o la navegación fluvial. En cualquier caso, el sistema viario, que ha estructurado históricamente al territorio y le ha proporcionado cohesión⁴, se convierte de esta manera en una plataforma fundamental de acceso al conocimiento del paisaje. De hecho, “ver el paisaje desde la carretera se ha convertido en una actividad muy popular” (I. Español, 2008). En este contexto, el análisis de la carretera como lugar de observación debe realizarse a partir de los siguientes tres aspectos: observador, escena y desarrollo escénico; o, dicho de otro modo, quién ve, qué ve y cómo lo ve.

4. No siempre se cumple este axioma. Por ejemplo, el colonialismo imperialista generó un efecto contrario, es decir, enclavamientos y fragmentaciones territoriales, con la construcción de infraestructuras destinadas casi exclusivamente a la salida de materias primas hacia la metrópolis. Efectos asimismo desarticuladores, incluso en países desarrollados, han generado a veces las grandes infraestructuras viarias en el espacio intermedio entre origen y destino.

El observador

En el presente trabajo, la primera cuestión a resolver es qué entendemos por “observador desde la carretera”. En principio, parece obvio definirlo como todo aquel usuario de la infraestructura que en un momento dado la recorre para una finalidad concreta y, por tanto, teniendo en cuenta las singulares características de nuestro ámbito acotado de estudio (accesos a pueblos por carreteras de baja intensidad de tráfico), no podemos despreciar la presencia de peatones en sus márgenes que, como usuarios, también alcanzan la categoría de observadores de paisaje. La utilización de la carretera, en los tramos inmediatos a los núcleos rurales, como vía de desplazamiento peatonal no tiene un único modelo explicativo, ya que depende del contexto sociocultural y de su relación histórica con el pueblo.

Aún así, las causas habituales tienen que ver con uno o varios de los siguientes factores:

- La superposición de la red secundaria sobre los caminos históricos que se recorrían a pie o caballería, sobre todo cuando aquéllos comunican con los núcleos vecinos en cortas distancias.

- Las bajas intensidades de tráfico que actualmente tienen, en la mayoría de los casos, como consecuencia de la implantación de una red viaria de mayor rango al servicio de la movilidad y que

vertebra la red preexistente, descargándola de tráfico de paso.

- El mestizaje que la carretera sufre en su contacto con el entramado urbano, que implica que los tramos inmediatamente anteriores tengan una consideración casi de calle urbana, máxime en el caso de las travesías.

- El hecho de que en algunos pueblos las carreteras constituyan el único espacio público y, por tanto, alberguen los únicos, o mejores sitios, libremente utilizados por la gente.

- El incremento de la práctica cotidiana del paseo por motivos de salud (la coloquialmente reconocida como “ruta del colesterol”).

En relación con la observación desde un vehículo en movimiento, la carretera que logra complacer al conductor, tanto funcional como paisajísticamente, satisface, además, a los que viajan con él. Y puesto que en un vehículo la figura del conductor es condición necesaria y suficiente para su movilidad, aún no desdeñando la potencial presencia de pasajeros, debemos entender a aquél como el observador natural desde la carretera, ya que sobre él recaen los principales condicionantes para que la percepción se produzca en condiciones de comodidad y seguridad vial.

Considerados, pues, los dos tipos principales y cotidianos de la carretera en ámbitos rurales desde el punto de vista de la contemplación del paisaje, peatones y conductores difieren en gran medida en el marco perceptivo de relación con el entorno, fundamentalmente por la velocidad a la que unos y otros desarrollan sus desplazamientos, y por las limitaciones de visibilidad impuestas por el propio vehículo.

Respecto a la velocidad, y como premisa metodológica, debemos entender que la del peatón puede llegar a ser nula cuando detiene voluntariamente su caminar, pero no así la del conductor, ya que desde el mismo momento en que éste se encuentre en parada, sus condiciones perceptuales

se pueden asimilar a las del peatón. A diferencia de los desplazamientos lentos –donde la relación con el entorno se produce de forma íntima–, las mayores velocidades condicionan el desarrollo escénico del itinerario, obligando a una mayor atención por parte del conductor.

En 1937, Thurstone demostró que a mayor velocidad se aumenta el alcance visual, pero disminuye el ángulo visual, es decir, el centro de atención del conductor se desplaza hacia delante y se estrecha, disminuyendo por tanto el campo de visión descansada, definido por Del Campo y Francés (1963) como “la superficie rectangular que sobre un plano situado delante del observador queda dominada íntegra y cómodamente por las visuales derivadas de una normal movilidad de las pupilas”. Este hecho induce al conductor a fijar su visión sobre el paisaje interior de la carretera, dificultándole la percepción del paisaje circundante. En este mismo sentido debemos añadir la distorsión lateral de la visión que se produce cuando el conductor dirige la mirada hacia el eje de la carretera, difuminando los objetos próximos situados a ambos lados y limitando, aún más, la visión panorámica.

Por último, la percepción del paisaje abarca también procesos psicológicos que influyen de manera determinante en la atención del observador (I. Español, 2008):





– Los trazados peor resueltos en términos de velocidad y visibilidad obligan a forzar la atención del conductor, que sólo llega a tener vistas instantáneas del paisaje entre la sucesión de maniobras complejas que debe realizar.

– La congestión del tráfico también influye en el grado de atención que debe prestar el conductor, ya que comparte un mismo espacio con otros vehículos y, por ello, a medida que éste estreche su sección, la atención aumenta, disminuyendo la capacidad de disfrute visual⁵.

Por tanto, a efectos de acotación del método propuesto en el presente estudio, se extraen las siguientes conclusiones:

1º El análisis de la perceptibilidad debe abordarse desde la consideración del vehículo en movimiento, ya que el conductor es el usuario de la carretera que mayores limitaciones tiene sobre la contemplación de la escena que recorre.

2º No por ello se deja de reconocer al peatón como usuario cotidiano de la carretera y observador desde la misma, sobre todo por la importancia de este hecho en el ámbito rural.

3º Atendiendo a las características que presenta la mayor parte de las carreteras objeto de este estudio, los procesos psicológicos que influyen en la percepción no van a condicionar la aplicación del método propuesto, en el siguiente sentido:

– Se trata de carreteras existentes y, por tanto, las oportunidades de recualificación de la vía con motivos paisajísticos no contemplan la alteración significativa de los trazados (ello implicaría ineludibles impactos ambientales y paisajísticos in-

5. Por ello no es recomendable favorecer la contemplación del paisaje con niveles de servicio inferiores a A y B, esto es, niveles de servicio en el que el vehículo se desplaza atendiendo sólo a las condiciones geométricas del trazado (A), aunque a veces debe tener en cuenta el desplazamiento de algún otro vehículo presente en la carretera (B), sin que afecte a la velocidad de recorrido y en condiciones de comodidad.

compatibles con los propósitos que se persiguen), limitándose a actuaciones, en su mayor parte, de acondicionamiento de sección.

– El flujo diario de tráfico admitido, en el contexto de los objetivos pretendidos, no podrá superar una Intensidad Media Diaria de 2.000 vehículos al día. De hecho, densidades superiores son prácticamente impensables en el ámbito rural, salvo puntualmente y por motivos turísticos y recreativos.

4º Ante la complejidad de variables que intervienen en el proceso de percepción del conductor, se propone una simplificación conceptual basada en el grado de comodidad visual del mismo respecto a una escena concreta (escena del núcleo de población), y que puede resumirse en los siguientes términos:

– Visión frontal: cuando la escena del núcleo se encuentre dentro del campo de visión descansada.

– Visión oblicua: cuando la escena del núcleo se encuentre dentro del campo visual de la conducción (alcance y ángulo), pero fuera del campo de visión descansada.

– Visión de soslayo: cuando la escena del núcleo quede fuera del alcance visual del observador, en condiciones normales de conducción que garanticen la seguridad vial.

5º En definitiva, el método propuesto para la mejora de la relación paisajística de los pueblos y sus accesos está supeditado al cumplimiento de todos aquellos parámetros que garanticen la seguridad vial y la habitabilidad de la carretera (estado del pavimento, señalización, elementos y sistemas de contención, etc.), que deberán estar resueltos con anterioridad a la aplicación de medidas de carácter paisajístico y, por ello, no forman parte del estudio realizado.

La escena

La escena paisajística percibida desde la carretera se refiere a aquellos aspectos del propio

paisaje, estructura y procesos, rasgos y claves que pueden ser contemplados desde una determinada posición del observador en su recorrido (I. Español, 2008). Así, la cualificación de una escena va a depender, en igual medida, tanto de sus aspectos formales, aparentes, visibles, como de los que constituyen la esencia, el fundamento, el carácter del paisaje. Esta doble consideración pretende poner de manifiesto, por un lado, el conjunto de componentes del paisaje perceptibles por nuestros sentidos (colores, formas, líneas, texturas, tamaños, etc.), y por otro lado, el sustrato oculto a los sentidos de la percepción, que no a los procesos cognitivos, y que explica el paisaje, tales como hechos históricos acaecidos, flujos energéticos y biológicos, aspectos culturales y de identidad, decisiones socio-económicas y políticas, etc. Así, el análisis y valoración del paisaje en el presente estudio se realiza teniendo en cuenta la integración de ambas dimensiones, si bien tras su análisis por separado⁶.

En consecuencia, y con la idea siempre subyacente de simplificar lo complejo, el estudio de los aspectos puramente formales, aparentes, de una escena se puede sintetizar en el análisis y valoración de la misma sobre la base de dos variables de amplia semántica: expresividad e integración.

Entre los diversos aspectos que contribuyen a configurar y, por ende, definir una escena paisajística, la expresividad pone de manifiesto aquellos elementos y conjuntos que destacan por su apariencia externa. Así, las manifestaciones más llamativas al sujeto de la percepción guardan relación con los volúmenes de los objetos, las líneas predominantes y divergentes con aquéllas, los colores tanto dominantes como más llamativos, los cambios de textura de los objetos, el tama-

6. En la propuesta metodológica, que se desarrolla en el capítulo II y se aplica en la simulación representada en el capítulo III, ambas dimensiones se han denominado “apariencia” y “esencia”.

ño absoluto y relativo de los mismos dentro de la escena, los elementos de cierre de ésta (telones, skyline...), aquellos elementos que generen líneas de fuga (alineamientos perpendiculares a la posición del observador) y, en general, cualquier variable que condiciona y articula la visualización del paisaje. Serán, pues, tanto más expresivas las escenas (de destacadas a sobresalientes) cuanto más contrastados entre sí sean los condicionantes de la percepción, o bien, cuanto más destaquen unitariamente en cualquiera de tales variables. En sentido inverso, una escasa expresividad por predominio o, incluso, dominio absoluto de la uniformidad, conduce a la sensación de escena anodina en términos estrictamente visuales.

Por su lado, la integración, la segunda variable considerada en el análisis y valoración de las escenas paisajísticas en su dimensión formal, depende de la armónica y equilibrada composición de los elementos presentes en las mismas, que casi siempre es producto de una co-evolución larga y reposada de los elementos que las componen, aunque también puede suceder que la introducción de nuevos elementos en la escena sea acorde con las preexistencias. En su condición inversa, estarán tanto menos integrados los elementos cuanto que éstos produzcan inadecuación visual, ya sea por razones de escala, de formas, de líneas, de colores o cualquier otra variable formal, lo que puede resultar en una relación que puede llegar a ser conflictiva y que derive en impacto visual. Por ello, las escenas pueden resultar no armoniosas en la integración de los elementos, en cuyo caso pueden considerarse dos situaciones netamente diferenciadas: las que han perdido armonía por la presencia de elementos puntuales poco o nada integrados (escena puntualmente conflictiva) y las que se encuentran totalmente alejadas del óptimo por una presencia masiva y dominante de elementos ajenos y discordantes respecto a la escena preexistente (escena masivamente impactada), casi siem-



pre como resultado de procesos cronológicamente recientes y difícilmente integrables por su habitual heterogeneidad en todos las variables formales (tipologías, volúmenes, colores, geometrías, etc.).

Un aspecto de gran relevancia, que involucra tanto a la expresividad como a la integración, es el de la relación de contraste entre el pueblo y su entorno; un contraste especialmente significativo en el ámbito rural andaluz y que, en numerosos casos, supone uno de sus mayores valores paisajísticos. Tal es así, que incluso el fuerte contraste fisonómico, cromático, de texturas, de líneas, de volúmenes, etc. que genera frecuentemente la inserción de los pueblos en sus entornos físicos implica, superando una falsa paradoja, una gran integración escénica —pues ésta no es sinónimo de mimetismo—, además de una indudable y muy valiosa expresividad. En definitiva, la escena del núcleo desde la carretera puede adquirir un valor añadido de índole paisajística cuando el pueblo contrasta vivamente respecto a su entorno, siempre que cumpla con otras condiciones fundamentales, como la preeminencia de la arquitectura vernácula, la adecuada integración de elementos nuevos, un contacto armonioso de los bordes urbanos con el campo, el mantenimiento de materiales constructivos invariantes a lo largo de la historia, etc.

Por su lado, el análisis y la valoración de los factores que explican la manifestación paisajísti-

ca de la escena, es decir, la aquí definida como “esencia” del paisaje, ha requerido asimismo un esfuerzo de simplificación, por lo que su complejidad intrínseca se sintetiza también en dos variables aglutinadoras: riqueza de información y significación de la misma.

La primera de ellas, la riqueza de información de la escena, depende de dos factores fundamentales: la existencia de gran número de elementos distintos y el valor informativo de esos elementos. La relación cuantitativa no siempre prevalece sobre la cualitativa, puesto que pueden existir muchos elementos pero con escaso valor informativo, así como un único elemento con un alto valor significativo clave para el entendimiento paisajístico de la escena. Es por ello que la riqueza se debe entender tanto cuantitativa como cualitativamente y será tanto mejor cuando contenga suficiente información como para identificar e interpretar paisajísticamente la escena que se ofrece al observador. Por consiguiente, pueden estimarse dos situaciones contrastadas respecto a esta variable: o bien la escena contiene abundante información, o bien ésta es escasa.

Como se ha indicado, la segunda de las variables consideradas en el análisis y valoración de la esencia es la significación de la información contenida en los elementos, componentes y relaciones de la escena, que será tanto más sustantiva cuanto que contenga información relevante para



la identificación del carácter paisajístico, pero también cuando aporte información clave para su entendimiento, cuando contenga elementos de valor patrimonial, simbólico, etc.; por lo que, en definitiva, la presencia de ciertos elementos cargados de significación aumenta el valor paisajístico de la escena, que a su vez contribuye a la identificación del carácter del paisaje, por tanto, de su identidad peculiar e irrepetible, alejado de lo común y, más todavía, de lo banal. En consecuencia, se distinguen tres situaciones conducentes a sendos niveles de valoración (elevada, intermedia, baja), según sea de mayor o menor relevancia la información para elucidar el carácter del paisaje.

En el análisis y valoración tanto de la forma como del fondo, de la apariencia como de la esencia, la cuenca visual también juega un papel importante, puesto que, dependiendo de que las manifestaciones de los elementos puedan ser ob-

servadas mejor o peor, conllevará la propia capacidad para identificar y ponderar la expresividad, la integración, la información y el significado, aun admitiendo que no todo depende de los parámetros inherentes a la cuenca visual (forma, tamaño, perspectiva, ángulos, etc.), sino también de variables temporales, como luminosidad, inclemencias meteorológicas, etc. Aún admitiendo la amplia casuística existente y la dificultad para establecer unos parámetros indiscutibles, puede considerarse que toda cuenca visual que se ofrezca con generosidad en cuanto a dimensiones totales hasta la línea de horizonte o cierre físico, ángulos visuales amplios tanto en la horizontal como en la vertical, así como ausencia de obstáculos en el plano cercano, favorecen la percepción e interpretación del paisaje, que además presentará estadísticamente más registros que en una cuenca visual reducida. Pero dada precisamente la mencionada amplia casuística en relación a su incidencia para la sa-

tisfactoria contemplación del paisaje, más aún cuando se introduce el factor movimiento (observadores desde vehículos en marcha), esta variable se considera únicamente cuando contribuye a la valoración global de la escena, por tanto, cuando induce su mejoramiento, en tanto que en el caso de no ser así, sencillamente no se considera; es decir, no supone reducción del valor atribuido a la escena.

El objetivo de la aplicación de los atributos paisajísticos considerados (expresividad e integración, riqueza y significación, cuenca visual) para el análisis de la escena desde la carretera no es otro que poner de manifiesto el valor paisajístico de las escenas perceptibles desde la infraestructura viaria y contribuir a la segmentación de los tramos de ésta; lo que conlleva la cualificación de los segmentos con la finalidad de discriminar posibles actuaciones de conservación y/o de mejora de las relaciones visuales desde la carretera. Como quiera que el objeto primordial de este trabajo gira en torno a la relación paisajística entre los pueblos y sus accesos por carretera, la cualificación de las escenas se realiza de forma diferenciada según se trate de escenas presididas por el pueblo o no, es decir, según sea “escena de núcleo” o “escena general”.

La escena de núcleo resulta determinante en la relación carretera-pueblo, puesto que afecta esencialmente al conductor y eventuales acompañantes que transitan por la carretera, condicionados por las rigideces, a efectos perceptivos, del vehículo en marcha, por lo que las variables de la percepción (se especifican en relación al desarrollo escénico, en el siguiente apartado) juegan un papel decisivo. Por consiguiente, las potenciales intervenciones en la carretera (tratamiento de obstáculos opacos y filtros visuales, intervenciones en los parámetros de la calzada, generación o ampliación de apartaderos, construcción de miradores dotados de aparcamiento, etc.) estarán



especialmente dirigidas a los transeúntes en vehículo, en función del análisis y de la valoración de las escenas de núcleo y de las condiciones de la carretera en los segmentos desde los que aquéllas son visibles.

El segundo caso mencionado, la escena general, afecta esencialmente al transeúnte peatonal, e incluso a los ocupantes de vehículos una vez éstos se detienen cuando la carretera lo permite en condiciones de seguridad vial (apartaderos, sobre-anchos, miradores dotados de aparcamiento...), siendo, en este caso, mucho más flexibles las condiciones y las oportunidades para apreciar el paisaje. Por tanto, sin dejar de ser asimismo importante el análisis y valoración de las escenas generales, las potenciales intervenciones en la carretera estarán mucho más dirigidas a los peatones, con objeto de mejorar tanto sus posibilidades de disfrute paisajístico como las condiciones de seguridad (construcciones o adecuaciones, según el caso, de carriles peatonales, senderos a distinto nivel respecto a la calzada, defensas en el arcén de la carretera, puntos de observación confortables y con cierto nivel de información, etc.).

El desarrollo escénico

El desarrollo escénico es la secuencia que siguen las vistas en el recorrido de un itinerario concreto. Se puede entender como la serie de puntos de vista que el trazado conforma al alinearlas en una determinada dirección y orientación (I. Español, 2008). A este respecto, la importancia que la velocidad induce en el desarrollo de la secuencia de escenas implica una consideración distinta según se trate del recorrido del vehículo o del recorrido del peatón. Los lentos desplazamientos y la libertad de decisión en la parada que caracterizan a este último permiten simplificar la casuística, entendiendo que el desarrollo escénico de su recorrido se produce en circunstancias similares a las que se establecen en situación de parada, despreciando, por tanto, el hecho de que el peatón también se mueve. Por el contrario, las mayores velocidades presentes en los desplazamientos con vehículo inducen a una sucesión rápida de vistas muy condicionadas por otros factores, como el trazado, la presencia de obstáculos, la disposición del vehículo en la calzada, etc., de las que el peatón carece. Se puede decir que la sucesión de vistas desde el vehículo se produce de forma continua (a

modo de “filmación”), mientras que el peatón las percibe sin movimiento, como si de “fotogramas” se tratara. Por todo ello, la única situación de interés para el análisis de la perceptibilidad es la del vehículo en movimiento, ya que en situación de parada puede asimilarse a la del peatón.

La velocidad, como ya se ha mencionado anteriormente, produce un estrechamiento de la visión panorámica del conductor y, al mismo tiempo, amplía el alcance visual consiguiendo que se puedan percibir “sensaciones ligadas a la territorialidad más allá del encadenamiento de vistas sucesivas logradas en el simple paseo a pie” (M. Aguiló, 2008). Pero, además, la velocidad asume otro importante papel en la percepción del paisaje durante los desplazamientos: aquél que la vincula con la escala física o espacial de lo que se contempla. Se puede afirmar, pues, que en la escena percibida por un observador que circula a velocidades elevadas, éste desprecia inconscientemente su entorno más próximo, adquiriendo mayor protagonismo los elementos que se erigen en la distancia, siendo dichas velocidades menos limitantes cuando los hitos visuales de referencia en la escena son de gran magnitud (sucede, por



ejemplo, en una vía de alta capacidad cuando lo que se contempla es un gran telón de alineaciones montañosas, vastas extensiones de llanura o incluso amplios espacios urbanos). En este sentido, teniendo en cuenta la escala del ámbito del presente proyecto (pueblos y su entorno inmediato), sería preciso definir como condición necesaria para una adecuada contemplación de la escena –al menos en los tramos próximos a los pueblos–, la limitación de la velocidad a valores en los que no se produzca un distanciamiento visual del hito de referencia, el núcleo urbano, ni un difuminado de su entorno próximo (este aspecto se desarrolla en el epígrafe siguiente).

A su vez, el desarrollo escénico está condicionado por la presencia de obstáculos situados en las márgenes de la carretera, puesto que dificultan la observación nítida de la escena. Independientemente de la estética más o menos integrada de los obstáculos, cabe establecer dos diferencias fundamentales en relación con la naturaleza de los mismos, definidas con base en su grado de opacidad y de continuidad en el tramo. Según esto, la metodología propuesta en el presente estudio contempla:

a) Obstáculos de filtrado. Son aquellos que provocan una visión parcialmente interceptada o tamizada, es decir, presentan cierto grado de permeabilidad en cuanto a la percepción de la escena. Dicha percepción se puede producir, por un lado, a través de la malla del filtrado (mejor cuanto mayor sea la luz de la malla), y por otro lado, a través de secuencias intermitentes (son más permeables conforme los obstáculos se sitúan más distanciados entre sí). Ejemplos de ambas situaciones son las vallas metálicas o las alineaciones arbóreas dispuestas en márgenes de carreteras, respectivamente.

b) Obstáculos de apantallado. Son aquellos que impiden la contemplación de la escena debido a su alto grado de opacidad y su carácter



continuo y prolongado a lo largo del tramo en el que se presentan. Es el caso, por ejemplo, de las tapias de linderos o el de setos densos ubicados en márgenes de carreteras.

Una vez más, la velocidad proporciona un importante matiz a la hora de contemplar una escena a través de un filtro, pues según su grado de densidad, la velocidad del desplazamiento puede convertir una situación de permeabilidad de la visión o efecto de filtrado en una sensación de opacidad visual o apantallado. Por el contrario, la velocidad no interviene en la perceptibilidad del entorno cuando se trata de obstáculos opacos continuos, sino que éstos invitarán a concentrar la visión hacia el eje de la carretera.

Aunque no cabe duda que el factor más limitante para el desarrollo escénico resulta de la relación entre el trazado y las tres dimensiones de la escena, la rigidez que aquél presenta en las carreteras ya existentes le concede, en el ámbito del presente trabajo, un papel secundario al venir dado como una realidad consumada donde el margen de intervención es muy pequeño. Sin embargo, en el análisis de la perceptibilidad que la metodología desarrolla, la importancia del trazado existente es vital, puesto que un itinerario completo ofrecerá vistas distintas de la escena de

referencia (en nuestro caso, el pueblo) según sean la planta y el alzado de la carretera.

El trazado en planta va a incidir en el ángulo de visión horizontal con el que el conductor percibe las vistas, afectando, por tanto, a la comodidad en la observación según éstas queden dentro del campo de visión descansada (visión frontal), dentro del alcance visual (visión oblicua) o, incluso, fuera del mismo (visión de soslayo), pudiendo ser ocultas durante un intervalo concreto. Es lo que ocurre en un tramo de carreteras sinuoso con curvas consecutivas a derecha e izquierda, en el que una escena concreta se desarrolla de forma discontinua.

Por su parte, el trazado en alzado va a condicionar al ángulo de visión vertical pudiendo llegar a ocultar la vista, según la relación existente entre ésta y la rasante. En rasgos generales, la contemplación de una escena concreta en función de la rasante puede ser:

– Nivelada, cuando el objeto de observación y el sujeto observador comparten un mismo plano altitudinal o con ligeras variaciones. En este caso, y para la contemplación del pueblo al que se está accediendo, éste se encuentra en la horizontal.

– En picado, cuando el objeto de observación se halla por debajo de la altura a la que se encuentra la base que sustenta al sujeto observador (la carretera, en nuestro caso). La situación característica de esta relación se produce cuando el pueblo se localiza en una hondonada respecto a la posición de la carretera.

– En contrapicado, cuando el objeto de observación se halla por encima de la altura a la que se encuentra la base que sustenta al sujeto observador. Es el caso prototípico de pueblos emplazados en elevaciones topográficas, por ejemplo, altozanos, peñas, riscos, etc.

Por último, otro aspecto a considerar en la legibilidad de la carretera corresponde al modo en el que ésta se relaciona con el perfil transversal del



terreno, cobrando una especial importancia la disposición del vehículo en la sección de la misma. En efecto, los recorridos a media ladera permiten la visión del paisaje por una de las márgenes, siendo prácticamente irrelevante a efectos paisajísticos la otra margen (talud). Este hecho provoca que el sentido de la marcha tenga una especial relevancia, ya que va a determinar que el conductor perciba más o menos la escena lateral en función de que el vehículo quede por el lado de las vistas o no, puesto que la propia carretera puede ocultar buena parte de las mismas cuando se discurre junto a la margen de desmonte. Por contra, las carreteras con terraplén por ambas márgenes no están tan condicionadas por este factor como en el caso anterior, y únicamente la presencia de obstáculos y los cambios de rasante y dirección en planta pueden afectar al desarrollo escénico. Del mismo modo, las carreteras en trinchera ocultan del todo la contemplación lateral de la escena, aunque aportan una cualificación especial cuando ésta se encuentra en posición frontal al vehículo: el focalizado.

A este respecto, conviene resaltar la mejora perceptiva de una escena concreta cuando ésta se encuentra enmarcada y/o focalizada. Por enmarcado se entiende el encuadre de una escena



concreta mediante la determinación de sus límites por la presencia de objetos situados en un único plano interpuesto entre la escena y el observador. Mientras que el focalizado implica, necesariamente, la presencia de objetos limitantes de la escena en varios planos interpuestos al observador, capaces de concentrar o dirigir la visión a la misma. En este sentido, la presencia de elementos capaces de enmarcar y/o focalizar la escena contribuye muy significativamente a la legibilidad de la misma desde la carretera, sobre todo si ésta no presenta un buen contraste.

En definitiva, como ha quedado patente, observador, escena y desarrollo escénico mantienen una compleja relación en la carretera que condiciona la cualificación paisajística de la misma, con un complejo proceso de percepción, que se prioriza en este proyecto a la contemplación de una escena bien definida: la del pueblo al que la carretera da acceso.

Una oportunidad paisajística. El acceso por carretera a los pueblos

En la actualidad, la carretera se presenta como el vector de acceso preeminente a ciudades y pueblos, así como el mejor modo, y más cercano

al individuo, para su interconexión con otras poblaciones. Resulta indudable que, en función del tamaño de un asentamiento poblacional, existen más o menos modos de transporte que lo relacionen con el resto del territorio, pero no es menos cierto que, como mínimo y con independencia de dicho tamaño, al núcleo urbano se puede entrar o salir desde una o varias carreteras. A partir de esta evidencia, la carretera se presenta como la infraestructura de transporte de mayor potencial para actuar con criterios paisajísticos integradores con el contexto urbano al que da servicio, analizando las posibilidades presentes para equilibrar esa función de movilidad con una creciente función paisajística, que debe reforzar la escena urbana como hito de referencia para el viajero.

La otra dimensión clave de la relación paisajística que aborda el presente estudio es la relacionada, precisamente, con los núcleos de población pequeños, en concreto los pueblos y, más específicamente aún, los pueblos insertos en comarcas rurales, por tanto ajenos a ciertas dinámicas (industrialización, urbanismo expansivo, alta demanda residencial u hostelera...) como las que tienen lugar en ámbitos metropolitanos o en la mayoría de las zonas costeras de Andalucía. El inquestionable interés territorial del rico y variado



poblamiento de la región, y de modo singular el estrictamente rural, ha sido puesto de manifiesto en numerosos estudios e investigaciones, y también, en planes territoriales (Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, Plan Subregional de Ordenación del Territorio de la Comarca de Sierra de Segura, entre otros), afirmándose incluso que la propia red de asentamientos tradicionales tiene en sí misma verdadero valor patrimonial por lo diversa y relativamente bien equilibrada que ha sido históricamente.

Sin embargo, es asimismo cierto que muchos asentamiento tradicionales, en concreto pueblos, están sometidos a transformaciones de calado, y comienza a ser preocupante la banalización y deterioro de los mismos y sus entornos, en numerosos casos sin que siquiera se justifique por una dinámica urbanística incontenible –aunque el desarrollo industrial o turístico ha sido casi siempre la causa desencadenante de ello–, sino por la emergencia de parámetros volumétricos y elementos arquitectónicos, ornamentales, etc., completamente ajenos a los vernáculos. En otros casos, no obstante, la mejora de la accesibilidad a los núcleos, que ha conllevado indiscutibles ventajas socio-económicas y funcionales, así como una mayor difusión o aprovechamiento del paisaje al facilitar el tránsito de vehículos, también ha supuesto, muy a menudo, empeoramiento de la escena paisajística, tanto por la infraestructura en sí cuando se ha realizado con escasa consideración del entorno, como por el aprovechamiento oportunista de las ventajas que propicia la ubicación de ciertos usos (desde viviendas hasta talleres o almacenes) junto a los accesos rodados.

En este contexto se enmarcan las amenazas, pero también las oportunidades, relacionadas con el tratamiento de los bordes urbanos de los pueblos, en particular en la zona de contacto con el acceso por carretera a los mismos, donde toda previsión y actitud responsable con los valores

paisajísticos heredados redundará en beneficios colectivos. Apoyados en la acotación del presente estudio, que sólo considera –a los efectos de aplicación del procedimiento metodológico diseñado– núcleos de pequeño y mediano tamaño (inferior a 5.000 habitantes) del ámbito rural andaluz, el presente epígrafe analiza conceptualmente las relaciones existentes entre carretera y pueblo desde un enfoque más amplio que el de su simple funcionalidad básica, reflexionando sobre las oportunidades que la infraestructura viaria ofrece en: la capacidad estructurante del desarrollo urbano del pueblo; la conservación, potenciación y mejora paisajística del mismo; el tratamiento que puede darse a la propia carretera en los tramos de aproximación al núcleo al que accede en cualquiera de las formas posibles (travesía, fondo de saco...).

La diversidad de accesos viarios a los pueblos

Atendiendo a la definición de carretera establecida, tanto en la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras (Arts. 2 y 3), como en la Ley 8/2001, de 12 de julio, de carreteras de Andalucía (Art. 8), no todos los accesos a los núcleos de ámbito rural se encuentran regulados por alguna de estas dos leyes. En ocasiones, fundamentalmente cuando el acceso al núcleo se produce desde una carretera de rango superior dentro de un mismo término municipal, puede ocurrir que aquél no se encuentre incluido en alguna de las categorías de la red de carreteras del Estado o de la Comunidad Autónoma. Bajo los conceptos que corroboran el presente trabajo y su posible aplicabilidad, no existen motivos para excluir a este otro tipo de vías destinadas al tráfico rodado para el acceso a los núcleos rurales de población, aunque, a priori, pueda resultar incoherente con las necesidades de protección u ordenación del paisaje, ya que, para ello, será preciso contar con una regulación

de márgenes, sólida, uniforme y bien dotada de instrumentos de gestión, como la que proporciona las zonas de protección establecidas en las dos leyes mencionadas.

Sin embargo, tanto la ley estatal como la autonómica, aún no reconociendo a estas otras vías como carreteras, no las excluyen de una posible observancia de las mismas normas de utilización y seguridad propias de éstas, como se define en el artículo 3.2 de la Ley 25/1988 y, muy especialmente, en el artículo 59 de la Ley 8/2001, cuando establece que, por razones especiales, se puede estimar necesaria la protección de determinados caminos de servicio y vías de titularidad pública contemplados en el artículo 8, apartado 2 (es decir, las que no tienen consideración de carreteras), dictando para ello, desde la Consejería competente, las disposiciones necesarias para la aplicación de las mismas normas sobre uso y defensa de las carreteras consideradas como tales. En definitiva, las disposiciones legales citadas no vienen sino a confirmar la necesidad de incluir a estas vías de acceso rodado dentro del marco de actuación del presente proyecto, sobre todo si se tiene en cuenta la trascendencia que éstas tienen a nivel local.

Aún así, la casuística existente entre las distintas categorías de carreteras (nacionales, autonómicas, provinciales y locales) que acceden a los pueblos puede, en principio, resultar demasiado amplia, ya que no existe ningún tipo de relación formal de éstas con respecto al tamaño de los núcleos de población. Sin embargo, son las limitaciones sobre la perceptibilidad del conductor –esgrimidas en el epígrafe anterior– en relación al tráfico, por un lado, y a la velocidad, por otro, las que ayudan a reducir significativamente las posibilidades en los siguientes casos:

a) Carreteras en las que la IMD supere los 2.000 vehículos/día, donde la atención se concentra exclusivamente en la conducción, disminuyendo la capacidad de disfrute visual. No obstante,

debe considerarse una excepción a esta regla: que las IMD superiores a 2.000 vehículos/día estén determinadas por desplazamientos de ocio/turismo. En esos casos resulta compatible con los propósitos del proyecto.

b) Vías de gran capacidad (autopistas y autovías) donde la velocidad de recorrido supere los 80 Km/h, ya que a estas velocidades la contemplación de los pueblos sería muy dificultosa por el distanciamiento perceptivo que se produce debido a los diferentes órdenes de magnitud que presenta la escala de la escena respecto a la escala de la movilidad.

Para las carreteras concebidas como soporte de largos recorridos y principales conexiones exteriores (casos de la Red de Carreteras del Estado y la Red Básica Estructurante de Andalucía); las de medio y largo recorrido interno en la Comunidad Autónoma, incluidas en la Red Básica de articulación; así como las de la Red Intercomarcal, que complementan las funciones de la Red Básica respecto al tráfico de medio recorrido conectando los distintos ámbitos territoriales, el método y los propósitos no resultan excluyentes –salvo en los supuestos anteriores de tráfico y velocidad–, aunque pierden relevancia por las propias características de estas vías, que implica una reducida capacidad de penetración capilar en el territorio y donde su relación con los núcleos rurales, por los que ocasionalmente transcurren, se tolera como un mal necesario (M. Aguiló, 2008).

En este contexto, las carreteras que mayores posibilidades ofrecen como marco de actuación del método propuesto son las incluidas en la Red complementaria de Andalucía, Red Provincial y las locales antes reseñadas, tanto por su funcionalidad de acceso a los ámbitos rurales, como por el potencial de intervención que presentan al precisar, muchas de ellas, acondicionamientos de sección que pueden facilitar la puesta en valor paisajístico.

La relación topológica entre los pueblos y sus accesos por carretera

El término topología se utiliza, formalmente, asociado a una cierta familia de subconjuntos, en un conjunto dado, que cumple unas determinadas reglas relacionadas con la unión y la intersección. La topología entre pueblos y sus accesos viarios se puede definir, intuitivamente, como las relaciones espaciales existentes entre ellos, en términos de proximidad, inclusión, conectividad y vecindad. Es decir, la relación topológica tiene que ver con el modo en el que la carretera conecta con el pueblo.

Definida de esta manera, y teniendo en cuenta el interés paisajístico que subyace en este trabajo, las distintas tipologías de acceso pueden clasificarse topológicamente como “en travesía”, “en fondo de saco”, “en variante” y “en enlace con vías de gran capacidad”. Como se verá a continuación, son los dos primeros casos y el cuarto los que mejor se adecuan a la aplicación del procedimiento metodológico aquí propuesto y siempre que reúnan ciertas condiciones de índole jurídico-administrativa.

Accesos en travesía

El artículo 9 de la Ley 8/2001, de 12 de julio, de carreteras de Andalucía, considera como travesía, “aquella parte [de la carretera] del tramo urbano [aquel que discurre por suelo clasificado como urbano por el correspondiente instrumento de planeamiento urbanístico general] en el que existan, al menos en uno de sus márgenes, edificaciones consolidadas, como mínimo, en las dos terceras partes de su longitud y un entramado de calles. Sin embargo, desde la oportunidad que el paisaje ofrece como marco de intervención en la carretera, la definición legal de travesía no discrimina entre aquéllas en las que ambas márgenes presentan dicho grado de consolidación edificatoria, de las que sólo lo tienen en uno de sus lados,

con las repercusiones perceptivas que este hecho conlleva. Además, hay que tener en cuenta las determinaciones de derecho ya establecidas por el planeamiento urbanístico vigente, tanto general como de desarrollo, en los siguientes sentidos:

a) La margen exenta (de edificación) de la travesía se encuentra ordenada, bien como suelo urbano (consolidado o no consolidado), bien como suelo urbanizable. En este caso, las posibilidades de intervención de la Administración competente en materia de carreteras son mínimas, ya que la ordenación de un suelo supone:

- Tener definido el trazado y características de la red de comunicaciones propias del sector, así como sus enlaces con el sistema general de comunicaciones.

- Tener delimitadas las zonas de ordenación urbanística, con asignación de usos pormenorizados y tipologías edificatorias.

- Tener fijadas las superficies y características de las reservas para dotaciones, incluidas las relativas a aparcamientos.

- Tener definidos el trazado y las características de las galerías y redes propias del sector, de abastecimiento de agua, alcantarillado, energía eléctrica, alumbrado, telecomunicaciones, gas natural, en su caso, y cualquier otro servicio que pudiera prever el PGOU, así como el enlace con otras redes existentes o previstas (Art. 13. LOUA).

Por tanto, una vez aprobada dicha ordenación, la capacidad de maniobra respecto a esa margen es prácticamente nula; a efectos jurídicos y a los propios del objeto de esta propuesta metodológica, es como si ya tuviera desarrolladas todas las determinaciones previstas.

b) La margen exenta de la travesía está clasificada como suelo urbanizable sectorizado. En este caso, y puesto que tal categoría de suelo precisa de un plan de desarrollo (plan parcial, normalmente) para su ordenación, aún cabe la posibilidad de acometer actuaciones de índole paisajística, sobre



todo si aquél no establece de manera pormenorizada las determinaciones relativas a las infraestructuras, servicios, dotaciones y equipamientos.

c) La margen exenta de la travesía está clasificada como suelo urbano no consolidado o como suelo urbanizable no sectorizado, por tanto, no ordenado. Esta situación es similar a la anterior, aunque las posibilidades de intervención aumentan al no existir delimitación alguna sobre los criterios y directrices de ordenación detallada.

d) La travesía discurre por suelo urbano, pero está clasificada su margen exenta como suelo no urbanizable. No cabe duda de que esta situación resulta la más favorable para los fines relativos a una intervención paisajística de protección/ordenación/gestión de dicha margen.

Sobre la base de la legislación vigente en Andalucía, las competencias de las distintas Administraciones de carreteras, cuando éstas discurren por tramo urbano, se limitan a una postura reactiva, al disponer (en su artículo 56.6) que “en los tramos urbanos, las prescripciones sobre alineaciones del planeamiento urbanístico correspondiente determinarán la extensión de la zona de no edificación”, aunque deberán contar con un informe favorable de dichas Administraciones cuando las extensiones propuestas sean distintas a las reguladas por el propio artículo 56.

Este hecho supone una dificultad añadida a la hora de abordar la protección/ordenación/gestión paisajística de las carreteras cuyo recorrido transcurre por tramo urbano, ya que, por un lado, siguen rigiendo las limitaciones de la propiedad para la protección de las mismas, relativas a la zona de servidumbre legal (Art. 54) y zona de afección (Art. 55), mientras que, por otro lado y cuanto menos, comparten el acto decisorio con el planeamiento municipal en relación con la zona de no edificación. El resultado de este doble régimen de gestión es, en ocasiones, el de una cierta indefinición sobre el modelo de distribución y uso

potencial de su espacio, ciertamente compartido por conductores y peatones. En este caso, la idea de una concepción multifuncional de la carretera, bien jerarquizada, de manera que se diferencien los espacios peatonales y los de distribución de la circulación, adquiere su máxima intención, asumiendo que los viarios no tienen por qué ser uniformes por sistema, sino adecuados a las solicitudes que se estimen pertinentes.

Con independencia de las consideraciones estrictamente relacionadas con la contemplación del paisaje en el acceso a pueblos en travesías, éstas, como tramos urbanos de carreteras por excelencia, deben ser reorientadas, en la medida de lo posible, mediante un cambio prospectivo en la postura de las Administraciones competentes en carreteras, que no se circunscriba a la mera limitación de velocidad a 50 Km/h y que garantice, como mínimo, la presencia mutua y sin conflictos de peatón y vehículo, aunque para ello sea preciso introducir ciertos cambios de concepción en algunos de los parámetros que rigen para el resto de tramos no urbanos.

Retomando las reflexiones anteriores sobre las distintas formas de relación de una travesía con el planeamiento vigente, no cabe duda que aquéllas se caracterizan por su relación con el espacio parcelado y edificado (o simplemente clasificado) que la soporta, siendo precisa, para su gestión paisajística, la ampliación del concepto legal que las tipifique en función de su mayor o menor potencial de contemplación y, sobre todo, de capacidad de intervención. A tal efecto, resultaría muy interesante que la legislación en materia de carreteras distinguiera entre las travesías con un borde exento de edificación de las que no lo tienen, tal y como el presente trabajo propone en su desarrollo metodológico, cuando define como:

a) Travesía confinada a aquella carretera que discurre sobre tramo urbano, estando el suelo situado en ambas márgenes clasificado por el



planeamiento vigente como suelo urbano consolidado, o como no consolidado o urbanizable, ordenados.

b) Travesía de borde cuando, al menos en una de sus márgenes, no confluyan las condiciones anteriores, es decir, el suelo esté clasificado como no urbanizable o como urbano no consolidado o urbanizable, no ordenados.

Catalogadas de esta manera, y al menos para las travesías de borde, resultaría más sencillo la incorporación de:

- criterios de ordenación que permitan la multifuncionalidad de su espacio compartido por peatones y vehículos;
- medidas y cautelas destinadas a la protección de determinadas vistas singulares, evitando la obstaculización visual por posteriores desarrollos urbanísticos, o incluso permitiendo su integración en dicho ámbito visual;

– actuaciones concretas para la puesta en valor y mejora de equipamientos de índole paisajística, en relación con las referidas vistas singulares.

Accesos en fondo de saco

El acceso en fondo de saco se produce cuando la carretera no tiene más destino que el del núcleo al que accede y, por tanto, no lo atraviesa para conectar con otro núcleo u otro viario de igual o mayor rango, finalizando –o empezando, según se entre o salga del pueblo– su recorrido en el límite del suelo urbano. A los efectos del presente trabajo, este último matiz tiene gran importancia, puesto que la definición de travesía vigente en la Ley 8/2001 no especifica, en ningún caso, que la carretera deba atravesar el núcleo de población para ser considerada como travesía y, por ello, a efectos de nuestras consideraciones metodológicas, los accesos en fondo de saco, por definición, no pueden discurrir por un tramo clasificado como urbano por el planeamiento vigente. O dicho de otro modo, el acceso en fondo de saco debe tener sus dos márgenes, al menos hasta el límite de su zona de no edificación, clasificadas como suelo no urbanizable.

Esta observación tiene su origen en la necesidad de distinguir nítidamente las definiciones de acceso en travesía (confinada o de borde) y de acceso en fondo de saco, por la enorme dinámica de transformación que se produce en los entornos urbanos, incluso en los de pequeño tamaño, por la accesibilidad que induce toda infraestructura apta para el tráfico rodado. Desde la entrada en vigor de la Ley 7/2002, de 17 de diciembre, de Ordenación Urbanística de Andalucía (LOUA), las carreteras que no discurren por suelo urbano no pueden ser adscritas a esta clase de suelo, y por ende, no pueden convertirse en travesías. En este sentido, los accesos en fondo de saco tienen asegurado su recorrido sobre el suelo no urbanizable por el que actualmente discurren, ya que el artí-



culo 46 de la LOUA obliga a que los Planes Generales de Ordenación Urbanística adscriban a esta clase de suelo todos los terrenos “sujetos a algún régimen de protección por la correspondiente legislación administrativa, incluidas las limitaciones y servidumbres [...]”.

En este caso, a diferencia de las travesías, los accesos en fondo de saco tienen asegurada legalmente la preservación de sus márgenes –otra cuestión es la vigilancia de su cumplimiento, por tanto, la disciplina urbanística–, frente al desarrollo urbano del núcleo, al menos en el pasillo de suelo no urbanizable sobre el que deben discurrir, aunque éste pueda resultar insuficiente para la protección del paisaje observado y, por tanto, sea preciso incorporar criterios de ordenación, medidas y cautelas, así como actuaciones concretas similares a las establecidas para las travesías de borde.

Accesos en variante

Según el glosario de términos de la Ley 8/2001, se denomina variante de población al resultado de la construcción de una nueva carretera que afecta a su trazado y como consecuencia de la cual se evita o sustituye una travesía o tramo urbano. Además, la construcción de una variante de población tiene implícito la exclusión de la travesía correspondiente del Catálogo de Carreteras de Andalucía y la modificación de categoría del



resto de los tramos afectados por dicha variante de población, tal y como se dispone en el artículo 19 de la citada Ley.

En principio, los condicionantes iniciales que la metodología propuesta requiere para su aplicabilidad no resultan demasiado acomodables en el caso de las variantes de población, ya que éstas no han sido concebidas para acceder al núcleo, sino para eludirlo a los efectos de tráfico de paso. Además, en estos nuevos trazados superpuestos y al servicio de la movilidad se diluye toda la complejidad histórica constatable en las carreteras rurales diseñadas sobre los antiguos caminos que, además de comunicación, dieron forma y carácter a la trama urbana, y la realidad es que el auténtico acceso al núcleo sigue siendo en forma de fondo de saco o en travesía, aunque ésta haya sido descatalogada como carretera.

Desde un enfoque meramente paisajístico, la construcción de variantes supone un cambio significativo en la relación visual con el núcleo, ya que éste muestra al nuevo recorrido una vista que antes estaba oculta y, por esa razón, en muchas ocasiones, la escena del núcleo suele presentar elementos distorsionadores. Mientras que la travesía –sobre la cual se configuró la trama urbana– muestra fachadas principales, las variantes, normalmente, descubren las traseras de las viviendas y barrios más o menos marginales de los pueblos, incidiendo negativamente en una cualificación es-



cénica que, como premisa de trabajo, queda fuera del posible marco de actuación de esta propuesta metodológica.

Accesos a través de enlace con vías de gran capacidad

Por razones análogas a las empleadas en el caso de las variantes, los núcleos cuyos accesos se producen a través de enlaces con vías de gran capacidad se alejan también del planteamiento inicial de proyecto, salvo en el caso de que el acceso no se produzca de forma directa, sino a través de un tramo de carretera convencional, de al menos 250 metros de longitud, que permita mantener cierta relación visual con el pueblo en el plano medio y que, además, admita algún tipo de intervención paisajística.

senlace resulta distinto dependiendo de la relación topológica que nodo y eje mantengan entre sí:

– Sobre el desarrollo escénico de las travesías acontece la singular circunstancia de que el observador se introduce en la propia escena cuando la carretera discurre por la trama urbana. Al salir de ésta, finaliza la relación visual.

– Por su parte, en los accesos en fondo de saco y, en cierto modo, en los núcleos con variante de población, el recorrido de la carretera concluye en el contacto urbano sin que en ningún momento se pierda la visión del núcleo. La relación, entonces, finaliza porque también lo hace la carretera. El caso de los núcleos con variante resulta más complejo, ya que depende del modo en el que se interprete el tramo de travesía descatalogado y, por ende, perteneciente al viario urbano. No cabe

terras dentro de la trama urbana, la relación visual para la travesía que cruza la población es idéntica a la de cualquier otra travesía. Sin embargo, para la travesía que conecta con la anterior se produce una situación mixta entre los casos anteriores, de modo que aún teniendo un tramo urbano, el recorrido acaba bruscamente en la intersección.

Desde estas consideraciones, parece lógico plantear una fragmentación en tramos homogéneos que reflejen las distintas situaciones por las que discurre la carretera en relación con el pueblo. En principio, aunque éstas podrían ser reducidas a dos –el “tramo de contacto visual” y el “tramo urbano”, en el caso de las travesías–, la gran dinámica de transformación en los entornos urbanos y los efectos de las tensiones producidas sobre esa malla compleja conformada por infraestructura,



La relación visual entre los pueblos y sus accesos por carretera

Por lo general, la relación visual entre los pueblos y las carreteras que los comunican comienza en un punto determinado en el que el conductor percibe por primera vez la presencia del núcleo de población. A partir de aquí, se inicia un desarrollo escénico en el que el pueblo constituye, en mayor o menor medida, un hito visual de referencia en la escena paisajística percibida. Sin embargo, el de

duda que desde el punto de vista topológico puede asimilarse a una travesía, pero si tenemos en cuenta las posibilidades de intervención, la consideración de “calle” de dicho tramo incapacita la gestión desde el órgano competente en materia de carreteras, por lo que, a los efectos prácticos, es como si dicho núcleo tuviera dos accesos en fondo de saco.

– En el caso singular, aunque no infrecuente, de la confluencia en forma de “T” de dos carre-

asentamiento y entorno físico, aconseja la contemplación de un tramo intermedio, denominado en este proyecto como “tramo de aproximación inmediata”.

En consecuencia, tres son los tramos en que esta propuesta metodológica divide todo acceso por carretera a los núcleos rurales, con sus correspondientes características, efectos paisajísticos y posibilidad u oportunidad, sean éstas prospectivas o reactivas. Dichos tramos son: el de contacto

visual, el de aproximación inmediata y el de contacto urbano⁷.

El tramo de contacto urbano

Este tramo se desarrolla dentro de los límites de suelo ordenado y clasificado como urbano o urbanizable por el planeamiento vigente, y por tanto, sólo se puede hablar de él en el caso de los accesos en travesía. Su delimitación está basada en criterios objetivos y precisos, no afectados por la relación visual de la carretera con el pueblo, que siempre se produce en el plano cercano. Desde el punto de vista de las oportunidades paisajísticas que este tramo ofrece, la capacidad de intervención desde la carretera se ve muy reducida por la predominancia de las determinaciones establecidas en el planeamiento. No obstante, y en función de su tipología (confinada o de borde), las posibilidades de actuación se reducen a las siguientes:

a) En travesías confinadas, el único interés se centra en la posibilidad de acometer acciones de protección intencionadas sobre alguna escena de núcleo de cierta cualificación, ya que, en este caso, ambos márgenes se encuentran ordenadas y clasificadas como urbanas o urbanizables, lo cual relega a la infraestructura a una posición secundaria respecto a las determinaciones del planeamiento. No obstante, hay que matizar que para la cualificación de dicha escena es preciso que concurren simultáneamente dos circunstancias:

1º Que la escena muestre contenido sustantivo del núcleo, es decir, contenga información relevante para la identificación del mismo y/o de las invariantes tipológicas y arquitectónicas de su ámbito territorial.

2º Que tal escena sustantiva se desarrolle, en el recorrido visual del conductor, durante un tiempo

7. Aunque esta es la secuencia de aproximación desde el exterior hacia el pueblo, se ha considerado conveniente alterar el orden de la misma con la finalidad de facilitar la definición de cada tramo.

po mínimo para que éste pueda contemplarla (entre 3-4 segundos), lo que supone un tramo exento de al menos 50 metros de longitud.

b) En travesías de borde, además de tener en cuenta las mismas consideraciones establecidas en el punto anterior para su margen consolidada, en el tratamiento de su margen libre de edificación se pueden sopesar, al mismo tiempo, acciones de protección y de puesta en valor del paisaje.

El tramo de contacto visual

A diferencia del anterior, este tramo siempre va a existir en la relación pueblo-acceso, ya que en algún momento del recorrido el conductor debe comenzar a ver el núcleo de población. Aunque en principio éste podría ser el punto de inicio para el tramo, la posibilidad de que el primer contacto visual se produzca a gran distancia, como ocurre – entre otros casos – en zonas más o menos llanas de amplia cuenca visual, aconseja acotar el punto de contacto visual a una distancia máxima de dos kilómetros desde el núcleo, por los siguientes motivos:

– En primer lugar, dos kilómetros es una distancia que permite eludir el análisis de la perceptibilidad del núcleo en el plano lejano, donde éste pierde relevancia en la escena general. Por tanto, desde esta premisa, la metodología propuesta siempre se va a circunscribir a los planos medio y cercano.

– En segundo lugar, la oportunidad de aprovechar la cualificación paisajística del tramo, con el fin de acometer actuaciones en orden a mejorar la multifuncionalidad de la carretera en el entorno de los pueblos, lleva implícito la necesidad de acotación del mismo, teniendo en cuenta el uso peatonal al que se destina.

– En tercer lugar, resulta preferible concentrar esfuerzos inversores y normativos en el espacio de evidente incidencia visual del elemento clave de la relación paisajística que se establece entre los pueblos y sus accesos por carretera.

– En cuarto lugar, una distancia máxima de dos kilómetros desde el núcleo garantizaría el uso cotidiano de paseos peatonales, en su caso.

– En quinto lugar, dado que la propuesta implica, entre otras medidas, la restricción de velocidad en los accesos a los pueblos, así como el uso compatible entre vehículos y peatones en condiciones de seguridad, no sería razonable, por motivos generales de movilidad, extender tales condicionamientos más allá de los mencionados dos kilómetros.

No obstante, tal distancia máxima planteada podría modificarse si hay razones que lo justifiquen, pero éstas dependen del estudio de casos concretos (por ejemplo, frente a un hipotético proyecto de actuación).

Sea como fuere, el tramo de contacto visual es, sin lugar a dudas, el que mayores atenciones



merece desde los propósitos establecidos en este trabajo. Por un lado, es el tramo de mayor desarrollo escénico del núcleo en el plano medio y donde la carretera no resulta condicionada por las determinaciones del planeamiento urbano. Mientras que, por otro, presenta las características adecuadas para acoger el ámbito mixto del peatón y el vehículo, fundamentalmente, por su cercanía al núcleo. En definitiva, es una buena forma de identificar, y al mismo tiempo, reconocer el singular



carácter que la carretera adopta cuando se acerca a una población.

El final del tramo de contacto visual coincide con el inicio del tramo de aproximación inmediata que a continuación se define.

El tramo de aproximación inmediata

Aunque, en esencia, en este tramo se sigue manteniendo el contacto visual con el núcleo sin que el recorrido se adentre en el suelo urbano, su particular distinción tiene que ver con los siguientes condicionantes:

1º Por su posición intermedia, supone la auténtica transición entre lo urbano y lo rústico, donde se acumulan las principales tensiones entre el desarrollo urbanístico y la carretera, y donde además ésta comienza a resultar inhóspita para la movilidad peatonal.

2º El carácter transitorio del tramo de aproximación inmediata se hace patente, también, a través de la naturaleza del tráfico que lo habita. La proximidad del pueblo introduce, en el flujo normal de la circulación, nuevos usuarios con motivos de desplazamiento distintos que, por ello, tienen una percepción diferente de la vía. La inmensa mayoría de carreteras en el ámbito rural no distingue, en su diseño, esta singularidad y, por tanto, no es capaz de transmitir al conductor no habitual del tramo una información suficiente para que su conducción resulte segura para sí mismo y para el eventual peatón, a la vez que cómoda.

3º Desde la consideración de la escena de núcleo, el tramo de aproximación inmediata nos presenta el plano cercano de la misma, donde a menudo el paisaje se torna híbrido, aumentando la sensación de caos y desconcierto entre los usos propiamente urbanos y rurales. Las tensiones de estiramiento del pueblo hacia sus accesos establecen una diferenciación entre los usos del suelo compatibles con el residencial, que buscan su ubicación próxima al casco urbano, y los de cierta



incompatibilidad —como los industriales— que prefieren alejarse, ocupando a veces estos tramos cercanos.

4º Por todo lo anterior, el tramo de aproximación inmediata concentra muchos de los elementos y factores que inciden sobre la creciente banalización del paisaje de los pequeños núcleos rurales, con el agravante de ser el umbral de entrada a éstos y, por tanto, tienen gran influencia en la predisposición del transeúnte (máxime si es foráneo) acerca de la imagen que le transmite el pueblo al que llega. De hecho, si se trata de un núcleo con potencialidades de turismo rural, resulta esencial la imagen que ofrece su entrada. En este sentido, a la posibilidad de intervenir, como en los dos tramos anteriores, se suma la necesidad de establecer mayores cautelas en la preservación de los valores paisajísticos presentes.

Pero estos mismos argumentos que justifican la necesidad de considerar este tramo como nexo entre el de contacto visual y el de contacto urbano, al mismo tiempo complican su precisa delimitación y, aunque su finalización resulte clara al coincidir con el inicio del tramo urbano (o en su defecto del suelo urbano o urbanizable ordenado), el inicio del tramo de aproximación inmediata (por tanto, el punto de ruptura con el tramo de

contacto visual) sólo puede precisarse a partir de la detección de alguna o varias contingencias, que el análisis de cada caso concreto habrá de valorar discrecional pero justificadamente, entre las que cabe destacar:

- La presencia de usos industriales y de equipamientos urbanos de cierta incompatibilidad con el uso residencial (cementerio, equipamientos deportivos, industrias, almacenes, etc.).

- La presencia de edificaciones dispersas, con tipologías claramente urbanas, ubicadas al amparo de la carretera, la cual adopta las funciones propias del viario urbano.

- El aumento de los accesos directos a fincas colindantes.

- La presencia de elementos típicamente urbanos (mobiliario, alumbrado, prolongación del acerado, etc.).

- El incremento de la degradación antrópica en las márgenes de la carretera, con la incipiente utilización de éstas como zonas de estacionamiento de vehículos.

- El cambio en la percepción de la escena de núcleo, desde el plano medio anterior, a un plano cercano que no permite más que una visión parcial de dicha escena.

No obstante, en ocasiones, bien por la escasa dinámica urbanística de la población, bien por la presencia de un límite físico muy definido que ha contenido las tensiones, la delimitación por los anteriores criterios puede resultar muy difícil. En este caso, es aconsejable la utilización de un criterio convencional que garantice la presencia de este tramo, como posible “umbral de amortiguación”. Así, por ejemplo, en la propuesta metodológica del presente trabajo se establece que allí donde no sea posible la delimitación subjetiva, basada en los criterios antedichos, del tramo de aproximación inmediata, éste quedará definido por los 100 metros de carretera más próximos al inicio del tramo urbano.

Hacia un nuevo enfoque en el diseño y funcionalidad de los accesos viarios a los pueblos

En el contexto y escala del presente estudio, la integración del paisaje –desde el enfoque proporcionado por el Convenio Europeo del Paisaje– en los proyectos de acondicionamiento de las carreteras en su tramos de acceso a pueblos representa una gran oportunidad de revalorización de unas infraestructuras que, poco a poco, han ido perdiendo peso en el conjunto de la malla funcional al servicio de la movilidad. La trascendencia que este hecho tendría en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Andalucía queda corroborada por los datos relativos al número de kilómetros que conforman su red complementaria y provincial (véase tabla adjunta).

Sin embargo, la inexistencia de postulados legales explícitos que permitan abordar con eficacia tanto la protección, como la gestión y ordenación del paisaje contemplado desde la carretera, restringe la capacidad de actuación desde los proyectos de acondicionamiento de estas infraestructuras. En este sentido, el presente epígrafe pretende mostrar una primera aproximación técnico-legal a la cuestión, propiciando criterios de carácter

general que coadyuven al refuerzo de la relación paisajística entre los núcleos de población y sus accesos por carretera.

El marco normativo y su potencial

Como se ha referido con anterioridad, el marco normativo de carreteras en Andalucía (Ley 8/2001) se limita a un reconocimiento expreso del paisaje desde la óptica de la integración de la infraestructura en él. Y aunque cabe la duda de si el concepto integración puede admitir una lectura más amplia que permita la incorporación de los principios y criterios establecidos por el CEP, parece más razonable atender a una modificación de la Ley en este sentido.

Bajo esta premisa, la protección y ordenación del paisaje desde las márgenes de la carretera precisería, al menos, de su observación explícita en el Título III correspondiente a la protección y uso del dominio público viario, sobre todo en lo que a la zona de servidumbre legal (art. 54), zona de afección (art. 55) y zona de no edificación (art. 56) se refiere. No obstante, el inconveniente de acometer el cambio por esta vía se halla en la rigidez de la delimitación de las zonas de protección, que en el caso que nos ocupa (vías convencionales),

supone la posibilidad de actuar sobre una franja máxima de 33 metros, medidos desde el dominio público adyacente, estableciendo las cautelas y medidas necesarias para la protección/ordenación/gestión paisajísticas.

Llegados a este punto, podría resultar más operativo afrontar una protección de vistas intencionada a través de la delimitación de zonas de servidumbre escénica (A. Hildenbrand, 2002). Dicha delimitación debería ser ratificada mediante una identificación y posterior catalogación de todas aquellas vistas y perspectivas del núcleo –durante el recorrido escénico de la carretera–, merecedoras, por su cualificación, de un especial tratamiento paisajístico. De este modo, el concepto de servidumbre escénica quedaría ligado a una postura prospectiva de la Administración competente en carreteras, basada en una definición precisa de los objetivos de calidad y los modelos de gestión para los paisajes catalogados, capaz de anticiparse a otras políticas territoriales de incidencia sobre éstos.

Por lo general, el marco normativo de carreteras de las restantes comunidades autónomas suele eludir la cuestión paisajística al englobarla, como un factor más, dentro de la evaluación de impacto ambiental o, como en el caso andaluz, remitiéndola expresamente a la necesidad de acometer actuaciones de integración de la infraestructura sobre el paisaje. No obstante, cabe destacar las dos aproximaciones al enfoque prospectivo establecidas en las normas reguladoras de las carreteras de Cantabria y la Región de Murcia. En el caso cántabro, el artículo 26 de la Ley 5/1996, de 17 de diciembre, de carreteras de Cantabria, reconoce como carreteras o tramos de especial protección “ecológica y paisajística, aquéllas que atraviesan espacios naturales protegidos, afecten a bienes de interés cultural, puedan alterar las condiciones de los paisajes naturales o culturales preexistentes, o pongan en peligro los testimonios

PROVINCIA	RED COMPLEMENTARIA	RED PROVINCIAL	TOTAL
Almería	276,62	1.212,69	1.489,31
Cádiz	409,77	806,68	1.216,45
Córdoba	783,99	1.947,30	2.731,29
Granada	601,82	1.236,33	1.838,15
Huelva	145,19	858,36	1.003,55
Jaén	490,19	908,78	1.398,97
Málaga	457,96	859,60	1.317,56
Sevilla	579,22	1.100,41	1.679,63
TOTAL	3.744,76	8.930,15	12.674,91

Distribución, en kilómetros, de la Red Complementaria Autonómica y de la Red Provincial de Carreteras de Andalucía.
Fuente: Catálogo de Carreteras de Andalucía





etnográficos de la cultura material popular”. Por su parte, la reciente Ley 2/2008, de 21 de abril, de carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia determina en su artículo 9 que el Plan de Carreteras incluirá, necesariamente, “los criterios de integración paisajística de las carreteras en los ámbitos urbanos, rurales y montañosos, y de protección al patrimonio histórico, cultural, paisajístico o medioambiental [...]”.

A estos dos primeros esbozos, en la normativa autonómica de carreteras, sobre las medidas a adoptar en relación a la protección, gestión y ordenación del paisaje, según el enfoque del Convenio Europeo, hay que añadir las determinaciones más concretas y deliberadas que se incluyen en las recientes regulaciones legales de las Comunidades Autónomas de Cataluña y de Valencia.

Así, la Ley 8/2005, de 8 de junio, de protección, gestión y ordenación del paisaje de Cataluña reconoce como finalidades de las actuaciones sobre el paisaje (art. 8) las siguientes:

- La preservación de los paisajes que, por su carácter natural o cultural, requieren intervenciones específicas e integradas.
- La mejora paisajística de las periferias y de las vías de acceso a las ciudades y villas [...].

– La articulación armónica de los paisajes, con una atención particular hacia los espacios de contacto entre los ámbitos urbano y rural y entre los ámbitos terrestre y marino [...].

Conformando todo lo anterior un marco perfectamente válido para el reforzamiento de las relaciones visuales entre los núcleos de población y sus accesos.

Estos fines tienen, a su vez, garantizada su operatividad a través de la creación de catálogos y directrices como instrumentos de protección, gestión y ordenación del paisaje (art. 9). A los catálogos del paisaje (art. 10) se les reconoce, de este modo, su carácter descriptivo y prospectivo como documentos necesarios para caracterizar los paisajes de Cataluña y proponer los objetivos de calidad que demanden⁸.

8. A tales efectos, resulta aleccionador para los propósitos del presente trabajo que el contenido de dichos catálogos deba identificar, como mínimo, las actividades y procesos que inciden o han incidido de forma más notoria en la configuración actual del paisaje y, muy especialmente, al señalamiento de los principales recorridos y espacios desde los que se percibe el paisaje (donde las carreteras adoptan un papel principal).

Por su parte, el caso valenciano resulta un tanto diferente al anterior ya desde la propia concepción de la Ley, puesto que ésta no es elaborada específicamente para la protección del paisaje, sino que comparte objeto con el marco regulador de la Ordenación del Territorio. Así, la Ley 4/2004, de 30 de junio, de ordenación del territorio y protección del paisaje de la Generalitat Valenciana establece, en el artículo 2, que la política territorial, dirigida a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, se basará, fundamentalmente y entre otros objetivos, en la “mejora del entorno urbano y de su incidencia en el paisaje”. A tal efecto, el artículo 5 reconoce como actuaciones posibles de mejora de los entornos urbanos aquéllas cuya finalidad sea la de integrar el paisaje periférico de la ciudad, articulando la transición entre ésta y el entorno rural.

Sobre la protección del paisaje, además de un reconocimiento expreso como criterio de ordenación del territorio (art. 11), la Ley valenciana le dedica el Título II, según el marco del Convenio Europeo. Desde el punto de vista operativo, en dicho Título se definen los instrumentos de ordenación y gestión del paisaje, obligando a que los planes de acción territorial y planes generales contengan un estudio de paisaje donde se establezcan los principios, estrategias y directrices que permitan adoptar medidas específicas destinadas a la catalogación, valoración y protección del mismo en sus respectivos ámbitos de aplicación (art. 30). Además, y en relación con las intenciones del presente trabajo, en el artículo 32, la Ley 4/2004 CAV reconoce que los estudios de paisaje tendrán por objeto:

- El establecimiento de un régimen jurídico de protección para las unidades de paisaje de alto valor y de sus elementos singulares, con la finalidad de evitar su posible ocultación por la interposición de barreras visuales.
- La delimitación de zonas para la protección de vistas, siluetas y fachadas urbanas de los núcleos consideradas de alto valor.

– La propuesta de medidas para la mejora paisajística de los ámbitos degradados, especialmente los existentes en las periferias de los núcleos [...].

Además, se añade que los estudios de paisaje deberán contener medidas conducentes a una adecuada integración paisajística de los planes y actuaciones comprendidas en sus respectivos ámbitos, procurando incorporar los siguientes criterios (art. 33):

– Preservación de los hitos y elevaciones topográficas, manteniendo su visibilidad y reforzando su presencia como referencias visuales del territorio y su función como espacios de disfrute escenográfico.

– Mantenimiento del paisaje agrícola tradicional y característico de los espacios rurales por su contribución a la variedad del paisaje e integración en él de las áreas urbanizables previstas.

– Mantenimiento del paisaje abierto y natural, sea rural o marítimo, de las perspectivas que ofrezcan los conjuntos urbanos históricos, típicos o tradicionales, y del entorno de carreteras y caminos de carácter pintoresco, no admitiendo la construcción de cerramientos, edificaciones u otros elementos cuya situación o dimensiones limiten el campo visual o desfiguren sensiblemente tales perspectivas.

Todas estas consideraciones dispuestas desde la legislación de base que supuso la Ley 4/2004 han sido reforzadas recientemente con la entrada en vigor del Decreto 120/2006, de 11 de agosto, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana y donde se amplía el nivel de detalle en la definición de las medidas de integración paisajística, estableciendo literalmente que (art. 21):

– La planificación territorial y urbanística y los planes y proyectos de infraestructuras mantendrán las condiciones de visibilidad propias de cada una de las diferentes Unidades de Paisaje identi-

ficables en su ámbito, tales como la linealidad de los valles, apertura de los espacios llanos, vistas panorámicas desde posiciones elevadas, percepción del relieve y de cualquier elemento topográfico significativo.

– Los estudios de paisaje que acompañen a los planes territoriales y urbanísticos establecerán puntos de observación, miradores u observatorios incluyéndolos, siempre que sea posible, en itinerarios paisajístico-recreativos que contribuyan a la puesta en valor de los recursos paisajísticos, faciliten la contemplación del entorno territorial y de las vistas más significativas de cada lugar, y ayuden a conocer e interpretar su estructura espacial.

– Los planes a los que se refiere el párrafo anterior incluirán los puntos de observación en su documentación con eficacia normativa y delimitarán zonas de afección paisajística en su entorno inmediato que impidan la formación de pantallas artificiales para las vistas más relevantes, quedando prohibida la posibilidad de edificar en dichas zonas.

Es decir, una vez más y como en el caso catalán, la postura prospectiva de la Administración parte de la identificación, valoración y catalogación de los paisajes cualificados, estableciendo directrices encomendadas a la protección de los

misimos, incluso con la delimitación de zonas de amortiguación visual que aseguren sus condiciones de visibilidad. Especialmente significativas resultan las redacciones de los artículos 35, relativo a la caracterización de los Recursos Paisajísticos, y 36, sobre visibilidad del paisaje y su análisis visual.

En efecto, el citado artículo 35 reconoce como Recursos Paisajísticos a aquellas áreas o elementos del territorio visualmente sensibles cuya alteración o modificación puede hacer variar negativamente la calidad de la percepción visual del paisaje. Su caracterización, realizada a partir del Análisis Visual definido en el artículo 36, deberá contener al menos los siguientes elementos:

– Los elementos topográficos y formales que definen la estructura espacial que hace singular un lugar, tales como hitos topográficos, laderas, crestas de las montañas, línea de horizonte, ríos y similares.

– Los elementos y áreas significativas o características no estructurantes que conforman un paisaje tanto derivadas de su configuración natural como por la acción del hombre (perfiles de asentamientos históricos, hitos urbanos, culturales, religiosos o agrícolas, siluetas y fachadas urbanas y otros similares).





- Las principales vistas y perspectivas hacia los elementos identificados en los apartados anteriores y de los inventariados por causas medioambientales o culturales.

- Los puntos de observación y los recorridos paisajísticos de especial relevancia por su alta frecuencia de observación, o la calidad de sus vistas.

- Las cuencas visuales que permitan observar la imagen exterior de los núcleos urbanos a los que se haya reconocido un extraordinario valor y su inserción en el territorio, su escena urbana interior y las vistas desde ellos del entorno que los circunda.

- Las áreas de afección visual desde las carreteras.

Por su parte, el artículo 36, que tiene por objeto la descripción de contenidos de un Análisis Visual –entendido éste como herramienta fundamental para la determinación de la visibilidad de un paisaje– resulta de gran incidencia en el desarrollo y finalidad del presente trabajo, como puede desprenderse de una lectura literal del mismo (ver cuadro adjunto). En él, se definen con precisión todos los conceptos que participan en la visibilidad, con especial atención a los puntos de observación, recorridos escénicos y observadores potenciales, y ello, junto a la definición de recurso paisajístico establecida en el artículo anterior, describen conceptualmente el marco de este proyecto, donde podría entenderse a la carretera como el recorrido escénico que contiene los puntos de observación y a los potenciales observadores, y al núcleo de población como el recurso paisajístico que conforma el hito visual de referencia.

En conclusión, las líneas de vanguardia legislativa establecidas por los dos citados textos normativos aprobados en España tras el Convenio Europeo del Paisaje apuntan a la necesidad de establecer instrumentos de ordenación y gestión del mismo, tales como Planes de Acción, Estudios, Catálogos y Programas, donde la carretera adop-

ta una singular posición como infraestructura de acceso al paisaje y ámbito cualificado para el establecimiento de normas específicas de protección de perspectivas y escenas (al menos en la zona de servidumbre y afección legal), así como de la perceptibilidad de las mismas a lo largo de su recorrido, animando, por tanto, y en este sentido, a la modificación y adecuación de la legislación sectorial de carreteras, en este caso la de Andalucía.

El papel de la cualificación paisajística

Una vez justificada la necesidad de un cambio de rumbo en la concepción del paisaje desde la normativa sectorial de carreteras, el siguiente planteamiento a tener en cuenta para el reforzamiento de la relación visual entre los pueblos y sus carreteras de acceso tiene su campo de acción dentro del diseño y funcionalidad de los proyectos de acondicionamiento de estos viarios.

En general, la sencillez que rige en la redacción de los proyectos de acondicionamiento de las carreteras de la red secundaria –normalmente ajustados a reducidos cambios de sección transversal y mejoras puntuales del trazado en planta y en alzado– propicia que, en su fase de diseño, estos proyectos resulten carentes de bases informativas que permitan una adecuada toma de decisiones en relación con el contexto en el que se incluyen, eludiendo, incluso en algunos supuestos, el procedimiento ambiental. La idea de integrar la variable paisajística en la relación funcional carretera–pueblo supone que los proyectos deban acometer un desarrollo metodológico adecuado a los principios del Convenio Europeo del Paisaje, considerando a la infraestructura como pieza destacada para la puesta en valor del paisaje, más allá de su mera función de acceso al mismo. Como objetivo de diseño más ambicioso, se debe “defender una concepción de proyecto que entienda al paisaje, no tanto como un escenario a descubrir para su contemplación, sino como uno de los elementos

que forman parte material del proyecto [...] De ese modo, la realización o acondicionamiento de una estructura destinada al transporte viario puede convertirse en una oportunidad para proyectar y poner en juego una idea de paisaje” (Aguiló, 2008).

La propuesta metodológica que se muestra a continuación apuesta por un análisis detallado de los elementos y factores condicionantes de la relación visual carretera–pueblo (observador, escena y desarrollo escénico) con un objetivo concreto: decidir, desde la cualificación paisajística, qué entrada al pueblo debe ser considerada como prioritaria para acometer, sobre ella, actuaciones de mejora de la funcionalidad peatonal y puesta en valor del paisaje. En este sentido, para pueblos con más de un acceso o con acceso en travesía (dos entradas por tanto), el método adquiere una mayor relevancia, que aún se enfatiza más si el análisis se realiza sobre un ámbito territorial más amplio (una comarca, por ejemplo). En estos casos, la toma de decisiones debe abordarse sobre una jerarquización de los factores que rigen el desarrollo escénico de la carretera, y de los factores de oportunidad de ésta respecto a su capacidad de acogida de las intervenciones de índole paisajística, es decir:

- La perceptibilidad del núcleo durante la conducción del vehículo.

- La cualificación de la escena de núcleo y de la escena del entorno (escena general).

- Las condiciones de cada tramo del recorrido (tramo de contacto visual, tramo de aproximación inmediata y tramo de contacto urbano).

- La preexistencia de elementos y condiciones potenciales para la cualificación paisajística de la carretera (sobre-anchos, miradores y puntos de observación, tramos peatonales, etc.).

En todo caso, la elección de una entrada prioritaria sobre la que actuar desde el diseño del viario, fundamentalmente en la modificación de



su sección transversal para la integración de un paseo peatonal y de equipamientos de disfrute paisajístico, no lleva implícita la condición de que, además, en ésta se concentren las acciones de protección de vistas cualificadas desde las márgenes de la carretera, a las que se refiere el epígrafe anterior. Debe quedar claro, por tanto, que las necesidades de protección en las posibles zonas de servidumbre escénica son complementarias, pero a su vez, independientes de las circunstancias que aconsejan la selección de una entrada como prioritaria. En otras palabras, la protección de zonas de servidumbre escénica debe atender, en principio, a todas y cada una de las posibles entradas al pueblo desde la red de carreteras, salvo que tales escenas hayan perdido irreversiblemente sus valores paisajísticos.

Algo similar puede entenderse en la demanda de disminución de la velocidad en los tramos de acercamiento al pueblo. En la actualidad, únicamente los tramos urbanos tienen limitada la velocidad de recorrido y ello, a veces, supone que el conductor tenga que adecuar su marcha de forma brusca y cuando ya se encuentra dentro del entramado de calles. La propuesta que se plantea como criterio de intervención general, sobre los tramos en los que se desarrolla la escena del núcleo –una vez producido el contacto visual–, no es tanto la de disminuir por señalización la velocidad de recorrido, aunque también, sino la de exigir al

diseño de proyecto unas condiciones geométricas adecuadas para la mejora de:

a) las condiciones perceptivas de la escena de núcleo desde el vehículo, y particularmente desde quien lo conduce;

b) la información transmitida al conductor sobre su inminente llegada a un ámbito urbano;

c) la integración y compatibilización, en condiciones de seguridad y bienestar, de vehículos y peatones como aspecto esencial de la función paisajística de la carretera (al menos en la entrada priorizada a efectos paisajísticos).

Sin entrar de nuevo en las repercusiones de la velocidad sobre la visibilidad del paisaje –analizadas en este mismo capítulo–, no cabe duda de que la función paisajística de la carretera debe ser reforzada mediante un aumento de la capacidad de penetración capilar de ésta en el territorio que recorre. Por ello, teniendo en cuenta el contexto urbano y periurbano de los tramos de análisis del presente trabajo, dicha penetración capilar debe acometerse desde un cambio en los parámetros de diseño, que rigen de manera uniforme en todo el trazado de una carretera, de manera que la reducción de velocidad sea una consecuencia derivada de dicho cambio. El carácter de obra lineal de las carreteras, a menudo, implica que el proyectista se olvide de su adecuación a los distintos requerimientos y posibilidades de los lugares que encadena (Hercé, 2008).

A tales efectos, una vez decidido el tramo prioritario de actuación entre, en su caso, las distintas entradas al pueblo, es necesario reorientar su ordenación –entendiendo ésta como la manera de distribuir el uso potencial de su espacio– como respuesta a las expectativas funcionales de sus distintos usuarios. Aún así, hay que advertir de nuevo sobre la obligación moral que cualquier intervención de índole paisajística debe tener en relación con el medio en el que se proyecta, asumiendo un respetuoso equilibrio entre beneficio e incidencia sobre el paisaje, a la vez que acentuando su doble cometido: integración con la carretera existente, por un lado, y diferenciación contrastada de espacios, por el otro.

En definitiva, las carreteras no tienen por qué ser uniformes por sistema, manteniendo su ancho de carril y elementos laterales en todo su recorrido, sino adecuadas a las diferentes demandas de uso que en cada tramo se les exige. De esta manera, carece de sentido dimensionar los tramos de acceso a los pequeños núcleos rurales para su máxima sollicitación previsible (en punta de consumo), que sólo se va a producir durante escasos días al año, en el mejor de los casos, y que, por el contrario, van a ocupar abusivamente el espacio requerido por otras funciones. Bajo este argumento, y teniendo en cuenta las singulares características del contexto en el que se enmarca este proyecto, premisas fundamentales a considerar son:

- Pequeños núcleos de población de ámbito rural (en general, inferiores a 5.000 habitantes).
- Carreteras de la red secundaria (complementaria y provincial) con IMD menor de 2.000 vehículos/día.
- Tramos cercanos a las poblaciones (el inicio del tramo de contacto visual se ha acotado a dos kilómetros de distancia máxima del suelo urbano cuando se supera visualmente tal distancia).
- Presencia de un uso compartido vehículo-peatón.

En conclusión, el planteamiento integrador del trinomio paisaje-núcleo-carretera precisa de la implementación de las siguientes medidas:

1º Determinar el tramo prioritario de actuación en función de las cualidades de la escena y la perceptibilidad de la misma, seleccionando, para ello, una de las entradas de acceso al núcleo de población (en el caso de tener más de una), o bien

una de las márgenes de la carretera (para el caso de un único acceso en fondo de saco).

2º Garantizar la multifuncionalidad del tramo prioritario de actuación mediante la creación –o mejora, caso de que ya exista– de un viario peatonal, con inicio en la trama urbana y finalización en el punto donde da comienzo el tramo de contacto visual, conectando adecuadamente con los posibles equipamientos paisajísticos. En el caso de carreteras a media ladera, la ubicación del paseo peatonal se realizará, preferentemente, sobre la margen de terraplén.

3º Ajustar las modificaciones sobre la sección transversal, necesarias para la creación del recorrido peatonal, a las características preexistentes del viario, evitando intervenciones fuera de escala o de gran incidencia paisajística, y aprovechando, en la medida de lo posible, las dimensiones de la plataforma preexistente mediante la limitación de

anchura de carriles a 3,0 metros y arcenes de 0,5 metros.

4º Ajustar la velocidad de proyecto en este tramo a 40 Km/h para, por una parte, aumentar la habitabilidad de peatón y vehículo sobre la carretera, y por otra, garantizar las condiciones de seguridad y confort del vehículo al reducir el ancho de carril y el despeje lateral.

5º Incrementar la comunicación entre la carretera y sus usuarios de manera que ésta sea capaz de transmitir información suficiente sobre la singularidad del tramo recorrido. Para ello, se pueden implementar medidas que vayan desde la señalización clásica –aunque admitiría adaptaciones semióticas a las funciones paisajísticas encomendadas–, hasta la distinción superficial establecida por un especial tratamiento del suelo, mediante la utilización de distintos materiales, texturas o colores del pavimento.

ELEMENTOS DE LA CARRETERA Y SUS DIMENSIONES. NORMA 3.1-IC "TRAZADO"							
CLASE DE CARRETERA		Velocidad de proyecto (Km/h)	Carriles (m)		Arcén (m)		Nivel de servicio en la hora de proyecto del año horizonte
				Exterior	Interior	Mínimo	Máximo ****
De calzadas separadas		120	3,5	2,5	1,0 - 1,5*	0,75	1,5
		100	3,5	2,5	1,0 - 1,5*	0,75	1,5
		80	3,5	2,5	1,0	0,75	1,5
De calzada única	Vías rápidas	100	3,5		2,5	0,75	1,5
		80	3,5		2,5	0,75	1,5
	Carreteras convencionales	100	3,5		1,5 - 2,5	0,75	1,5
		80	3,5		1,5***	0,75**	1,5**
		60	3,5		1,0 - 1,5***	0,75**	1,5**
		40 IMD > 2000	3,5		0,5	-	-
		40 IMD < 2000	3,0		0,5	-	-

* El valor 1,5 se exigirá para medianas en las que, de forma continuada, la barrera está adosada al arcén.
** Para carreteras en terreno muy accidentado y con baja intensidad de tráfico (IMD < 3000), se podrá justificar la ausencia o reducción de berma.
*** Para carreteras en terreno muy accidentado y con baja intensidad de tráfico (IMD < 3000), se podrá reducir, de forma justificada, la dimensión del arcén en 0,5 metros como máximo.

6º Fomentar la observación paisajística mediante la implementación de medidas orientadas a facilitar y mejorar la contemplación paisajística, tanto de la escena del núcleo, como de la escena general. Tal contemplación debe atender las necesidades y potenciales demandas tanto de peatones como de usuarios de vehículos, teniendo en cuenta las peculiaridades de cada caso. Entre otras actuaciones posibles, la creación o, en su caso, mejora de miradores, apartaderos, áreas de descanso, etc. pueden cualificar a la propia carretera, a la vez que aumentar la función paisajística de ésta. A su vez, esas y otras medidas, como la introducción de elementos de potenciación visual, permitirían reforzar la primera relación perceptiva entre la carretera y el pueblo al que se dirige. A tales efectos, se puede considerar la posibilidad de crear un punto de observación cualificado al inicio del tramo de contacto visual que, al mismo tiempo, suponga el final del tramo de paseo, o si ello no fuera posible, al menos la introducción de elementos de enmarcado de la escena, con la finalidad de revalorizar paisajísticamente el pueblo.

Capítulo segundo

Propuesta metodológica

La propuesta metodológica elaborada constituye la aportación más sustantiva del presente trabajo de investigación aplicada y se fundamenta en un proceso inductivo, prospectivo y experimental. En este capítulo se presenta, en primer lugar, el marco paisajístico de elaboración del proceso metodológico; en segundo lugar, el planteamiento inicial de la investigación; y en tercer lugar, la propuesta metodológica para acometer el análisis, la valoración y el establecimiento de criterios paisajísticos de actuación en la relación visual entre pueblos y carreteras en los tramos de aproximación a aquéllos.

El paisaje del Valle de Lecrín

El Valle de Lecrín, una comarca situada entre las de Granada y la Costa, ha constituido el ámbito experimental del proyecto de investigación, el laboratorio donde se ha concebido y desarrollado la metodología propuesta y donde se han generado algunas de las reflexiones aportadas, si bien, como se ha indicado en el capítulo I, los resultados obtenidos pretenden una aplicabilidad general para los espacios rurales.

Siendo un espacio de moderadas dimensiones, en el Valle de Lecrín se concentra una enorme variedad de hechos tanto naturales como antrópicos de larga evolución en las respectivas escalas temporales, que ha generado un paisaje rico en valores y recursos, donde se yuxtaponen numerosísimos escenarios fuertemente contrastados y con excelentes posibilidades visuales. Además, en este espacio resulta asimismo amplia la casuística tanto de los asentamientos (en tamaños, disposiciones, configuraciones, dinámicas, etc.), como de los accesos por carretera a los mismos. Por consiguiente, el marco paisajístico elegido cumple de forma satisfactoria los más importantes requerimientos apriorísticos de los propósitos de la investigación.



El estudio valorativo del paisaje del ámbito en el contexto de la investigación desarrollada ha exigido, por un lado, la identificación e interpretación de las claves que sustancian su carácter paisajístico; por otro, el análisis de sus condiciones perceptivas, en concreto las visuales.

Claves del carácter del paisaje

Las claves del carácter de un paisaje son aquellos elementos y relaciones que permiten revelar la esencia del mismo, identificarlo en su singularidad. En definición de *The Countryside Agency / Scottish Natural Heritage*: "Conjunto de elementos claramente reconocibles que contribuyen a hacer un paisaje diferente de otro, y no mejor o peor".

Para facilitar la enumeración y comprensión de las claves que caracterizan el paisaje del Valle de Lecrín se ha procedido a encuadrarlas según origen, de tal modo que se ha distinguido entre las de índole natural y las de índole cultural.

– Claves de índole natural

Son diversos y de gran trascendencia los hechos físico-naturales que marcan la impronta del Valle de Lecrín, básicamente sus componentes geomorfológicos e hidro-climáticos, que con la prolongada participación humana en el ámbito, generan su específica configuración paisajística. De hecho, de la dimensión natural del paisaje del Valle de Lecrín sobresale especialmente todo aquello que guarda relación tanto con las formas de relieve, como con las corrientes y masas de agua en sus distintos estados físicos, si bien tampoco son desdeñables las manifestaciones biológicas.

Una evolución geológica larga y compleja, con diversas etapas predominantemente generadoras



de fenómenos tectónicos (paroxismos orogénicos); la presencia de materiales de diverso origen, composición mineral y competencia frente a los procesos de desgaste; la incidencia de variadas morfogénesis desde las propias de altas cumbres a las que han tenido lugar en laderas medias y fondos de valle, etc., han hecho que el relieve del Valle de Lecrín sea uno de los más complejos y polimórficos de Andalucía. La clave paisajística de mayor repercusión en el ámbito es la enorme diferencia altitudinal (próxima a los tres mil metros) entre la zona de cumbres nevadenses y la salida del Valle a través del río Ízbor, en una distancia inferior a los 20 kilómetros, siendo uno de sus rasgos determinantes y prácticamente único, no ya en Andalucía, sino en toda la Península Ibérica. Además, como quiera que durante la mayor parte del año, las altas laderas y cumbres de Sierra Nevada aparecen parcialmente cubiertas por la nieve, el diferencial altimétrico aparenta perceptivamente mayor contraste aún.

En una escala más próxima, la topografía general del Valle de Lecrín es muy diversa por el importante contraste tectónico, morfológico, litológico y edáfico, que se representa a través de una multitud de formas, tonalidades y texturas. Los principales contrastes se deben al intercalado de grandes formaciones de desarrollo vertical con extensas llanuras o mesetas en un relativamente reducido espacio, a manifiestos procesos erosivos en algunas vertientes, a la amplia diversidad de roquedo, desde metamórfico a carbonatado, desde detrítico grueso a fino, así como a los suelos formados sobre parte del mismo, siendo especialmente notorios los reductos de suelos rojos mediterráneos.

Otras manifestaciones geológicas significativas del Valle son las fallas, los cortados y tajos, y los barrancos profundos. Estos fenómenos, más o menos presentes en otros espacios, adquieren especial singularidad aquí en la medida que sus dimensiones superan las habituales. Así, la falla



de Nigüelas es posiblemente una de las más expresivas de España, tanto por su longitud (casi 5 kilómetros), como por la altura del salto de falla, aparte de ser una de las más claras y nítidamente visibles. Los cortados y tajos igualmente son espectaculares –más que por su profundidad, por el hecho de presentarse en tal abundancia–, al igual que los barrancos profundamente excavados.

La representación de fuerzas naturales ofrece otro significativo exponente en la hidrología del ámbito. Al manto de nieve, que se mantiene durante tres cuartas partes del año, hay que añadir los múltiples saltos de agua existentes en la zona –mayoritariamente en los torrentes de alta montaña– y, sobre todo, la laguna semiendorreica y turbera asociada de Padul. Las cascadas y saltos de agua no son sino fruto de una fuerte orografía y una potente red hídrica que drena el abundante deshielo de Sierra Nevada; mientras que la turbera de Padul es una rareza bióhidro-geomorfológica, que año tras año congrega un buen número de investigaciones, sobre todo polínicas para reconstruir la flora del último millón de años, o paleontológicas tras el reciente hallazgo de restos de un mamut.

Además de los numerosos endemismos botánicos y faunísticos de Sierra Nevada –el mayor en número de toda la Península–, zona ecobiogeográfica de la que el Valle de Lecrín es administrativamente partícipe, el área fisiográficamente vallesana también contiene elementos vegetales y animales de importancia, sobre todo en la laguna de Padul, en ribazos y riveras, en paredones y gargantas, en rasas de la Meseta de Albuñuelas..., siendo algunas de las manifestaciones botánicas de gran efecto paisajístico, bien como formaciones y comunidades (carrizales, saucedas y alamedas, encinares adehesados, pinares, matorrales nobles, etc.), o como ejemplares de gran porte (por ejemplo, un algarrobo varias veces centenario o algunos ejemplares de encinas o de pinos centenarios).

– Claves de índole cultural

Si sobresalientes son los aspectos naturales del paisaje del Valle de Lecrín, más significativos, al menos en algunos casos, son los relacionados con la acción humana a lo largo de la historia de colonización y aprovechamiento de este espacio.

A las excelentes condiciones climáticas del Valle hay que ponerle un cultivo específico, el de los

cítricos bajo olivar, y una práctica, la alternancia de balates y paratas integrados. El cultivo de cítricos está bastante limitado en Andalucía, aunque no es algo único del Valle (también los hay en los valles bajos de los ríos Guadalhorce y Andarax, en parte de la franja litoral onubense y en algún otro lugar); igualmente la configuración de olivares en altura, siendo algo más inusual, tampoco es exclusivo de este espacio (en el entorno de Órgiva, en la Alpujarra baja, alcanzan una excepcional envergadura); sin embargo la simbiosis de unos con otros sí que no se da en ningún otro lugar y, por consiguiente, resulta uno de los rasgos más genuinos del Valle de Lecrín, máxime cuando se presenta en aterrazamientos que no sólo se adaptan al relieve, sino a elementos naturales, como caos de bloques. También es un hecho particular la utilización de plantas como las chumberas para la recreación de estructuras limitantes o separadoras, especialmente en linderos de fincas o de infraestructuras, como elementos representativos en relación al pasado ganadero y a las condiciones climáticas.

Con importante repercusión en el paisaje se presentan las acequias y albercas. Una zona tan escasa en pluviometría y tan rica en cultivos no puede entenderse sin el concurso de esta tradicional manera de superar las limitaciones de la pluviometría. El Valle de Lecrín tiene una extensa red de acequias que, sin ser la más larga o densa, ni la más antigua, ni tan siquiera la de mejores condiciones estéticas, si es una de las de mayor complejidad conocidas. Al bajar las aguas del deshielo de Sierra Nevada por cortados y desfiladeros que van a parar a extensas llanuras, el sistema de acequias debe conjugar amplios conocimientos de hidráulica que permiten dar la presión exacta y la capacidad precisa en cada punto, de manera que su uso se convierte en una fuente de conocimientos celosamente guardada por sus usuarios.

Además de las mencionadas intervenciones del hombre sobre el medio, existen otras que pun-



tualmente representan sus máximos logros sobre el territorio y que normalmente se manifiestan a través de la creación de volúmenes edificadas. La más relevante de todas ellas son los pueblos de la comarca, que ofrecen manifestaciones artísticas de mayor o menor repercusión patentes en sus particulares elementos edificatorios, expresivos del entorno y de un tipo de vida y cultura específicos. Destaca la magnífica integración que los volúmenes edificadas de los pueblos del Valle tienen respecto a sus entornos más inmediatos, así como el espléndido enmarque que éstos representan en la mayoría de los casos. Aparte, en algunos de estos pueblos, sobre todo Albuñuelas, Saleres y Pinos del Valle, se plasma la importante actividad sísmica de la zona, lo que se hace patente en las construcciones más antiguas, que presentan signos inequívocos de terremotos con efectos catastróficos acontecidos en la zona. Aparte de

los pueblos, existen otros edificios emblemáticos distribuidos por toda la comarca que, según su ubicación y relevancia para los habitantes de la zona, se convierten en verdaderos referentes paisajísticos del Valle de Lecrín: ermitas, castillos, cuevas, abrigos rocosos, etc.

Estos vínculos con el territorio han conllevado el despliegue de una extensa red viaria rural caracterizada por su densidad y profusa jerarquización, la cual ha venido a formar parte íntima de los habitantes del Valle, que la han empleado históricamente no sólo para atender sus necesidades de sustento, sino también para mantener las relaciones sociales intracomarcales. Además, esta red de caminos, vías pecuarias, pistas y senderos ha estructurado el ámbito de tal modo que no ha dejando prácticamente inaccesible ningún lugar del Valle, lo que ha ayudado a una economía diversificada y de autosuficiencia durante extensos períodos históricos.

Las necesidades vitales o estratégicas han quedado asimismo patentes en la importante presencia de puentes y viaductos, aunque algunos de ellos ya en desuso; unas infraestructuras cargadas de significado territorial, sociológico y técnico, siendo especialmente representativas las que superan profundos barrancos. Puentes y viaductos que suponen, en definitiva, una clave del paisaje del Valle de Lecrín por su proliferación y variedad en formas, medidas y materiales empleados, algunos de ellos de sillería y excelente factura (el de Isabel II en Talará, el de la antigua carretera nacional junto a Acebuches, el antiguo del río Dúrcal, etc.), otros construidos con prefabricados de hormigón pero de gran altura y desarrollo longitudinal (como los de la autovía A-44) y otros singulares, especialmente el puente de hierro sobre el río Dúrcal, que fue construido según directrices de la escuela de Eiffel en el primer tercio del siglo XX. Así y todo, la mayor expresividad se obtiene en aquellos lugares donde se superpo-



nen varios puentes, a veces hasta tres (sobre el río Dúrcal, sobre el barranco de Tablate y sobre el río Ízbor), como respuesta a nuevas necesidades y nuevas posibilidades constructivas. Uno de los casos más expresivo se localiza en el barranco de Tablate, donde los tres puentes superpuestos son cronológicamente distantes más de medio milenio entre el más antiguo, morisco –ejecutado con piedra y ladrillo, y donde se libraron trascendentales batallas durante la Guerra de las Alpujarras–, y el más moderno, de hace pocos años, de estructura metálica y construido para acortar el acceso a Lanjarón desde el Valle de Lecrín.

Condiciones perceptivas

Junto a la configuración y caracterización del paisaje del Valle de Lecrín, este espacio goza de una elevada accesibilidad visual. En efecto, el importante hundimiento tectónico que ha dado lugar al Valle propicia una gran cuenca visual autocontenida, es decir, bien enmarcada por todos sus bordes, si bien éstos presentan notabilísimas asimetrías. A su vez, la gran compartimentación morfológica conlleva que puedan perfilarse numerosas cuencas visuales internas de variadas dimensiones y configuración –dependen de la posición y altitud de los puntos de observación–, donde se presentan, en cada una de ellas, diversos escenarios paisajísticos más o menos contrastados y conspicuos.

Estas características visuales del Valle de Lecrín pueden considerarse como poco comunes tanto a escala provincial como regional; incluso excepcionales si, además, se considera la abundancia de potenciales puntos de observación topográficamente elevados que jalonan el perímetro de la fosa tectónica, por tanto, permiten ampliar las cuencas visuales y, por ende, apreciar muchos elementos simultáneamente. Así, las moderadas dimensiones del Valle a efectos visuales, su compartimentación fisiográfica y escalonamiento topográfico, la relativamente densa red viaria de todos los niveles (carreteras comarcales y locales, caminos, senderos, vías pecuarias...), el diagonal trazado de la autovía a través de la zona central del ámbito, la abundancia de días despejados y con limpidez del aire, entre otros hechos que caracterizan este espacio, propician buenas condiciones para ejercitar la observación del paisaje.

Consecuentemente, la suma de los distintos factores implica que buena parte del Valle de Lecrín es perfectamente accesible en términos de visualización¹, donde, además, se presenta un número importante de hitos visuales tanto de índole natural (cumbres orográficas, árboles de gran porte, etc.), como culturales, caso de torres, ermitas y núcleos de población elevados; asimismo

1. Se pone de manifiesto en los análisis de perceptibilidad efectuados a partir de una selección de puntos de observación cualificados, que se localizan, a partir de trabajo de campo, en la red viaria, en miradores establecidos, en elevaciones del terreno de fácil acceso, en lugares singulares que permiten apreciar escenarios cerrados (encajamientos y gargantas fluviales) y en bordes de núcleos de población, presentándose diferentes alcances (gran panorámica, escena significativa o ambas posibilidades al unísono) y permitiendo, en algunos casos, la observación de elementos patrimoniales. La georreferenciación de los puntos de observación cualificados (más de una treintena) y su tratamiento en SIG ha permitido demarcar sus correspondientes cuencas visuales, cuya superposición ha dado lugar a mapas de accesibilidad visual.



significativos umbrales que marcan, en las sendas paisajísticas, la transición entre cuencas visuales; telones o cierres visuales de gran magnitud, representados mayoritariamente por escarpes montañosos; escenarios acotados y bordes relevantes.

Planteamiento inicial de la investigación

Definidos los objetivos del proyecto de investigación (en síntesis, gestación de una propuesta metodológica de análisis, valoración e intervención, con criterios paisajísticos, en los accesos por carretera a los núcleos urbanos de pequeño tamaño), y en consecuencia con los escasos precedentes metodológicos –no así conceptuales– encontrados al respecto, sobre todo en la específica orientación pretendida, los tanteos y procedimientos inicialmente empleados han ido modificándose a lo largo de la investigación por diversas causas, lo que se reseña seguidamente.

Premisas y secuencia básica

A tenor de los factores y condicionantes que rigen en la relación visual carretera-núcleo, una condición esencial ha sido la delimitación del método propuesto al marco de competencias de la carretera, como vector de acceso a pueblos, con la concreción de las siguientes premisas:

1º Cualquier criterio de intervención, así como el análisis o la valoración de los factores que pudieran conducir a éste, debería ser susceptible de implementación bajo la actual regulación normativa de Carreteras, o en su defecto, bajo supuestas modificaciones de la misma, que tuvieran como finalidad su adecuación a las consideraciones del Convenio Europeo del Paisaje. La viabilidad de esta hipótesis ha podido ser confirmada tras el estudio de las distintas referencias bibliográficas y documentales.

2º La intervención sobre el planeamiento urbanístico sólo resulta admisible desde los criterios

de protección, gestión y ordenación paisajísticas respecto a la carretera; es decir, de la misma forma en la que interaccionan actualmente urbanismo y carretera en las zonas de protección de ésta última, aunque integrando la variable paisajística entre los factores de decisión.

3º Como resultado de las dos anteriores, la capacidad de intervención sobre la escena (tanto del núcleo como de su entorno) queda limitada a la mejora y protección de su visualización desde la carretera, ya que, salvo excepciones, no se puede incidir en la mejora de su cualificación paisajística sin la participación de la gestión urbanística.

Una vez fijado el campo de aplicación del método de trabajo, se ha procedido a la definición de unas bases previas en las que sustentar la toma de datos, búsqueda de información y, por supuesto, los primeros esbozos de propuesta metodológica sobre la cuestión. En todo caso, cualquier procedimiento operacional de aproximación a los fines del proyecto debe, cuanto menos, dar respuesta a los siguientes requisitos:

- Ser capaz de acotar la inmensa casuística de la relación paisaje-carretera-pueblo en un número manejable de variables.

- Garantizar su aplicabilidad en cualquier ámbito andaluz de dominancia rural para núcleos de población menores de 5.000 habitantes y carreteras de tráfico reducido (IMD inferior a 2.000 vehículos/día).

- Garantizar su aplicabilidad a las diversas formas de relación topológica de las carreteras con los pueblos: uno o varios accesos en forma de travesía, fondo de saco, variante de población o, incluso, de enlace con una vía de gran capacidad.

- Discriminar distintos tramos en los accesos a efectos de grado o nivel de intervención potencial, así como precisar los criterios de delimitación de los mismos.

- Definir una unidad de trabajo, basada en una segmentación de los tramos anteriores (es

decir, identificar segmentos por cada tramo), al objeto de poder desarrollar con cierta homogeneidad el análisis, valoración y establecimiento de propuestas, tanto desde la óptica puramente perceptiva, como desde las oportunidades que la carretera pudiera ofrecer en relación con el potencial paisajístico.

- Establecer una jerarquización entre los factores presentes en la relación paisaje-carretera-pueblo, a la hora de abordar la toma de decisiones para la actuación paisajística en los distintos segmentos. En este sentido, se ha considerado prioritario el análisis y valoración de la relación visual carretera-pueblo a lo largo del recorrido del acceso al mismo, quedando, por tanto, la cualificación de escena en una posición complementaria respecto a la anterior, coherentemente con la imposibilidad de intervenir, de modo directo, sobre ella, por parte de la Administración de carreteras (salvo, en su caso, las zonas de afección y servidumbre).

Una vez asumidas estas bases de partida, la escala de trabajo no puede ser otra que la 1:1, es decir, el análisis directo en campo de todos los factores y variables que pueden intervenir, en un momento dado, en el proceso decisorio de actuación paisajística sobre la carretera. La selección de casos representativos para su estudio –donde se ha tenido en cuenta el tamaño del núcleo, su trama urbana y elementos arquitectónicos y morfológicos destacados, sus dinámicas demográfica y urbanística, la relación topológica con sus accesos por carretera, las cualidades del entorno y la representatividad de los grandes ejes de poblamiento del ámbito de estudio–, así como la búsqueda y análisis de referentes bibliográficos y documentales relacionados con paisaje, carreteras y urbanismo, han constituido bases de partida ineludibles para acometer, seguidamente, el análisis de los accesos por carretera, con el máximo de combinatorias útiles posibles, siguiéndose una serie de fases o procedimiento secuencial.



DINÁMICA URBANÍSTICA			
POBLACIÓN	Habitantes	En expansión	Estandado
	1.000 - 2.000	Nigüelas	—
	500 - 1.000	Mondújar	Albuñuelas
		Pinos del Valle	Cozvíjar
		Talará	Restábal
< 500	Cónchar	Acebuches	Acequias
	Melegís	Béznar	Chite
			Ízbor
			Murchas
			Saleres

Núcleos preseleccionados del Valle de Lecrín, en relación con su dinámica urbanística y población residente. Elaboración propia



LEYENDA

SELECCIÓN DE NÚCLEOS URBANOS

- NÚCLEOS SELECCIONADOS COMO MODELO
- NÚCLEOS DESCARTADOS DEL ANÁLISIS

RED VIARIA

- R.I.G.E. VÍAS DE GRAN CAPACIDAD (AUTOVÍA A-44)
- R.I.G.E. VÍAS CONVENCIONALES (N-323 Y N-323a)
- CARRETERAS PERTENECIENTES A LA RED AUTONÓMICA
- CARRETERAS PERTENECIENTES A LA RED PROVINCIAL
- CARRETERAS DE ÁMBITO LOCAL

UNIDADES FISIGRÁFICAS

- BORDE MONTAÑOSO NORORIENTAL (SIERRA NEVADA)
- BORDE MONTAÑOSO SUROCCIDENTAL (SIERRAS ALBUÑUELAS-GUÁJARES)
- RELIEVES ABRUPTOS Y COMPARTIMENTADOS INTERMEDIOS
- RELIEVES FUERTEMENTE ABARRANCADOS
- FORMACIONES DE PIEDEMONTE DEL VALLE ALTO (CONOS Y ABANICOS ALUVIALES)
- FORMACIONES DE PIEDEMONTE DEL VALLE BAJO (GLACIS Y TERRAZAS ALUVIALES)
- LLANURAS, LOMAS Y CERROS AISLADOS DEL VALLE ALTO
- LLANURA Y ZONA ACUÍFERA DE PADUL

OTROS ELEMENTOS

- EJES FLUVIALES
- EMBALSE DE BÉZNAR
- LÍMITE COMARCAL
- LÍMITES MUNICIPALES

TÉRMINO MUNICIPAL	NÚCLEO N° DE HAB.	
ALBUÑUELAS	Albuñuelas	931
	Dúrcal	6.776
DÚRCAL	Marchena	96
	Acequias	119
LECRÍN	Béznar	264
	Chite	266
	Mondújar	675
	Murchas	284
	Los Peloteos	79
	Talará	643
	Nigüelas	1.110
NIGÜELAS	Padul	7.058
	El Puntal	788
PADUL	Acebuches	37
	Ízbor	243
EL PINAR	Pinos del Valle	774
	Melegís	441
EL VALLE	Restábal	544
	Saleres	174
	Cónchar	278
VILLAMENA	Cozvíjar	732

Datos de población por núcleos. Fuente: Noménclator de entidades y núcleos de población de Andalucía (Padrón de habitantes de 2007)

MORFOLOGÍA URBANA Y ENTORNO PAISAJÍSTICO DE LOS NÚCLEOS PRESELECCIONADOS			
T. M.	NÚCLEO	FORMAS ARQUITECTÓNICAS Y URBANÍSTICAS DESTACADAS	ENTORNO PAISAJÍSTICO
ALBUÑUELAS	Albuñuelas	Predominantes las de tipo tradicional; desarrollo lineal y escalonado condicionado por el encajamiento fluvial	Encajamiento fluvial, cultivos escalonados, alineación serrana
	LECRÍN		
	Acequias	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición compacta sobre semillanura	Encajamiento fluvial, llanura irrigada, farallón serrano
	Béznar	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición alargada sobre ladera y condicionada por la carretera	Extensiones de cultivos mixtos de cítricos y olivar, lámina de agua (embalse), lomas y cerros; altas laderas serranas
	Chite	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición compacta condicionada por la topografía (cerro)	Extensiones de cultivos mixtos de cítricos y olivar en terrazas
	Mondújar	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición compacta en semillanura	Extensiones de cultivos mixtos de cítricos y olivar sobre laderas suaves
NIGÜELAS	Murchas	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición compacta en semillanura	Extensiones de cultivos mixtos de cítricos y olivar, laderas acarcavadas, salida de garganta fluvial
	Talará	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales y, en menor medida, industriales; disposición alargada en semillanura y condicionada por la carretera	Extensiones de cultivos mixtos de cítricos y olivar sobre laderas suaves
	Nigüelas	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición alargada en llanura y piedemonte; desarrollos recientes por el borde occidental	Encajamiento fluvial, llanura irrigada, farallón serrano y gran falla
	EL PINAR		
	Acebuches	Formación compacta de viviendas predominantemente tradicionales, escalonadas sobre ladera acusada	Laderas abruptas y aterrazadas para cultivos leñosos, encajamiento fluvial
	Ízbor	Formación compacta de viviendas predominantemente tradicionales, escalonadas sobre ladera acusada	Laderas abruptas y aterrazadas para cultivos leñosos, encajamiento fluvial
EL VALLE	Pinos del Valle	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición escalonada por irregularidades topográficas; nuevos desarrollos fuera de escala por borde sur	Lámina de agua (embalse), laderas abruptas y aterrazadas para cultivos leñosos, afloramientos travertínicos, alineación montañosa
	Melegís	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales y, en menor medida, agroindustriales; disposición compacta de semillanura y en torno a la carretera	Extensiones de cultivos mixtos de cítricos y olivar, lomas y cerros en su entorno
	Restábal	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición compacta, levemente alargada condicionada por ladera y cauce fluvial	Extensiones de cultivos mixtos de cítricos y olivar, ladera aterrazada, alineación montañosa
	Saleres	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición compacta, levemente alargada y condicionada por ladera y cauce fluvial	Extensiones de cultivos mixtos de cítricos y olivar, cauce fluvial, lomas y cerros
	VILLAMENA		
	Cónchar	Predominantes las de tipo tradicional; residenciales; disposición compacta en media ladera	Terrazas de agricultura mixta, encajamiento fluvial, cerros y lomas
VILLAMENA	Cozvíjar	En recesión las de edificaciones de tipo tradicional; edificaciones residenciales e industriales; importantes desarrollos recientes de unas y otras; disposición sobre llanura tanto en compacto como en diseminado, apoyada en las infraestructuras viarias	Llanura irrigada (cultivos leñosos y herbáceos)



RELACIÓN TOPOLÓGICA DE LOS NÚCLEOS PRESELECCIONADOS CON SUS ACCESOS POR CARRETERA							
T.M.	NÚCLEO	ACCESOS	SENTIDO	RELACIÓN TOPOLÓGICA CON EL NÚCLEO			
				Fondo de saco	Variante de población	Enlace con autovía	Travesía
							Confinada De borde
ALBUÑUELAS	Albuñuelas	GR-3208 (de N-323a a Albuñuelas)	Albuñuelas	•			
		GR-3300 (de Albuñuelas a Restábal)	Albuñuelas	•			
LECRÍN	Acequias	GR-3203 (de Acequias a N-323a)	Acequias	•			
	Béznar	Local (antigua GR-9067)	Pinos del Valle				•
			N-323a				•
	Chite	GR-3204 (de N-323a [Lecrín] a N-323a [La Bernardilla])	La Bernardilla	•			
	Mondújar	Enlace autovía A-44	N-323a			•	
			A-44			•	
		Local (antigua GR-SE-27)	Enlace A-44				•
	Murchas	GR-3206 (de Murchas a Talará)	Murchas	•			
	Talará	GR-3206 (de Murchas a Talará)	Talará	•			
		GR-3204 (de N-323a [Lecrín] a N-323a [La Bernardilla])	La Bernardilla				•
			Lecrín				•
NIGÜELAS	Nigüelas	GR-3205 (de N-323a a Nigüelas)	Nigüelas	•			
		Local (sin matrícula, de Dúrcal a Nigüelas)	Nigüelas	•			
EL PINAR	Acebuches	Local (derivada de N-323a)	Acebuches	•			
	Ízbor	Local (derivada de N-323a)	Ízbor	•			
	Pinos del Valle	GR-3204 (de N-323a [Lecrín] a N-323a [La Bernardilla])	La Bernardilla				•
			Lecrín				•
EL VALLE		Local (de enlace autovía A-44 a Pinos del Valle)	Pinos del Valle				•
			A-44				•
	Melegís	GR-3204 (de N-323a [Lecrín] a N-323a [La Bernardilla])	La Bernardilla				•
			Lecrín				•
	Restábal	GR-3204 (de N-323a [Lecrín] a N-323a [La Bernardilla])	La Bernardilla				•
			Lecrín				•
		GR-3300 (de Albuñuelas a Restábal)	GR-3204 en Restábal	•			
	Saleres	GR-3300 (de Albuñuelas a Restábal)	Albuñuelas				•
			Restábal				•
VILLAMENA	Cónchar	GR-3210 (de A-3208 a Cónchar)	Cónchar	•			
	Cozvíjar	GR-3208 (de N-323a a Albuñuelas)	A-44		•		
			N-323a		•		



La demarcación de tramos de carretera

La toma de datos se efectuaría sobre una serie de tramos de carretera, así definidos inicialmente:

- Tramo de contacto visual con el núcleo urbano, establecido a priori entre el punto donde se produce la intervisibilidad con el núcleo en una distancia máxima de 2 kilómetros y el punto donde se inicia el tramo de aproximación inmediata.

- Tramo de aproximación inmediata al núcleo urbano, demarcado a priori entre el punto donde el trazado del acceso afronta perpendicularmente dicho núcleo en una distancia máxima de 200 metros y el punto de contacto físico con aquel, estando sometido a la incidencia directa de crecimientos urbanísticos potenciales.

- Tramo de contacto físico con el núcleo urbano, definido a priori por el punto donde se inicia la edificación continuada, pudiendo constituir una travesía urbana completa (hileras de edificaciones en ambos márgenes) o parcial (hilera de edificaciones en una sola margen).

- Variantes viarias, que se consideran como singularidad y serán asimiladas a los tramos de contacto visual o a los de aproximación inmediata, según disposición, distancia al núcleo, procesos urbanísticos emergentes, etc.

Tras este planteamiento inicial, la definición de los diferentes tramos sería matizada (ver apartado 3) según la relación topológica del acceso con el pueblo y según las definiciones legales existentes en materia de carreteras y de ordenación urbanística.

La preparación del trabajo de campo

La preparación del trabajo de campo se ha desarrollado, fundamentalmente, en torno a dos aspectos: la definición de las bases cartográficas y la elaboración de estadillos para el volcado de datos obtenidos en campo.

El papel de la cartografía se ha afrontado desde una doble vertiente: por un lado, ha sido pre-

ciso definir bases cartográficas adecuadas para el trabajo de campo y, por el otro, se ha realizado una actualización y adaptación de éstas para la implementación de la metodología sobre un sistema de información geográfica que permita un tratamiento sencillo y, al mismo tiempo, una optimización en la salida de los resultados gráficos. Por tanto, se han acometido las siguientes tareas:

- Localización de cartografía digital de escala media (1:50.000 a 1:25.000) y grande (1:10.000 y 1:2.000).

- Definición del marco cartográfico, realizado en función del tramo de contacto visual que presenta cada núcleo con su acceso.

- Actualización y mejora de la cartografía base, en función de su mejor adaptación a los objetivos de proyecto, tanto para la tarea de campo como para el cartografiado de los resultados. Esta tarea, esencialmente, ha consistido en la delimitación del suelo urbano con una somera descripción de su trama (centro histórico y nuevos desarrollos).

- Definición de la cartografía de presentación, finalmente realizada sobre ortofotografía en blanco y negro, georreferenciada, con resolución geométrica de 0,5 metros.

A su vez, se han elaborado dos tipos de estadillos para la toma de datos: uno dedicado al análisis de la carretera en sí misma y otro a su relación paisajística con el pueblo al que accede o atraviesa. A este respecto, el análisis se realizaría sobre la base de los tres tramos de carretera en relación con el núcleo urbano anteriormente definido.

El trabajo de campo

El proceso de la toma de datos en campo ha consistido en la obtención de información de detalle, tanto de la carretera como del entorno paisajístico, sobre los estadillos preparados al efecto, así como de otros aspectos sintomáticos y perceptibles de los procesos urbanísticos en la zona de contacto carretera-núcleo. Además, las visitas han

servido para estimar el nivel de uso peatonal de la carretera como “zona de paseo”. Las distintas tareas se realizan sistemáticamente, sobre la base de los materiales preparados al respecto, del siguiente modo:

1. Recorrido a pie de cada entrada (cada uno de los sentidos de acceso al núcleo), desde el inicio del tramo de contacto visual hasta el contacto urbano (incluyendo el tramo en travesía, en su caso), con el siguiente cometido:

- Localización in situ de los puntos de interés sobre los que se levanta la información de los estadillos, mediante georreferencia con GPS.

- Toma de datos de la carretera, sobre la ficha diseñada al efecto, incluyendo una relación de fotografías vinculadas a cada punto GPS.

- Toma de datos de paisaje, sobre la ficha diseñada al efecto, incluyendo una relación de fotografías vinculadas a cada punto GPS.

- Elaboración de bocetos de delimitación de los aspectos visualizados en la visita sobre las bases cartográficas de campo.

2. Recorrido en automóvil de cada entrada, desde el inicio del tramo de contacto visual hasta el contacto urbano (incluyendo el tramo en travesía, en su caso), para la grabación de un video con la información real percibida por el conductor, cuando se desplaza a la máxima velocidad de recorrido permitida y bajo el enmarque de visión proporcionado por el parabrisas del vehículo.

3. Definición aproximada del “tramo de paseo” de la carretera o frecuentación de ésta por peatones, mediante entrevistas con pobladores y observación directa. Una vez filtrada la información de campo, se ha procedido a su tratamiento digital y clasificación mediante una adecuada codificación de los estadillos en correlación con las rutas de archivo de la colección fotográfica y sus puntos GPS, los cuales, al mismo tiempo, han sido ratificados mediante su descarga en la aplicación Google Earth para comprobar que sus ubicaciones

no han sufrido ningún desplazamiento significativo sobre la traza de la carretera.

La fase de trabajo de campo se ha mantenido hasta la conformación final de la propuesta metodológica, ya que a medida que ésta ha ido adquiriendo mayor definición y concreción, ha sido preciso rectificar determinados aspectos de la toma de datos no considerados en el planteamiento inicial. Las ulteriores visitas de campo, más intencionadas pues, han estado asimismo relacionadas con la necesidad de valorar la cualificación de las escenas de contexto de los pueblos, al haber sido introducido posteriormente en el método este factor.

Propuesta metodológica preliminar

Recopilada y tratada la información, se ha procedido a la definición de una primera propuesta metodológica para la detección de pautas, aspectos reiterativos, conflictos, dificultades y, en definitiva, viabilidad operacional.

Dos han sido los aspectos claves que han marcado la evolución del proceso metodológico. El primer aspecto tiene que ver con la elección de los factores necesarios para el análisis y valoración de la relación visual entre la carretera y el pueblo. En una primera aproximación, se consideran los siguientes:

- El modo en el que se percibe el núcleo durante el recorrido de su acceso (desde el inicio del tramo visual).
- La calidad de la escena que se percibe.
- Las características de la cuenca visual.
- Las características y condiciones del estado de la carretera.

A su vez, el segundo aspecto guarda relación con la necesidad de encontrar un modo de concretar el análisis sobre una unidad de trabajo suficientemente homogénea como para establecer en ella la valoración de los anteriores factores. Para este cometido, se aplica una segmentación de cada tramo donde analizar tanto las condiciones

de trazado y sección transversal de la carretera, como su relación con los factores antes citados.

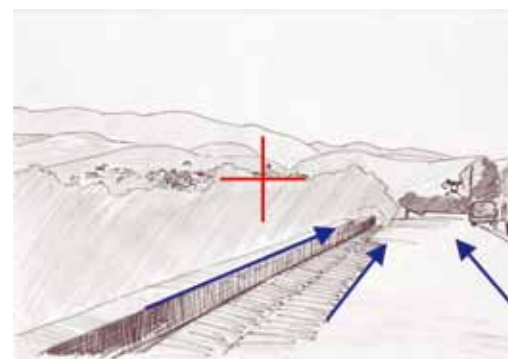
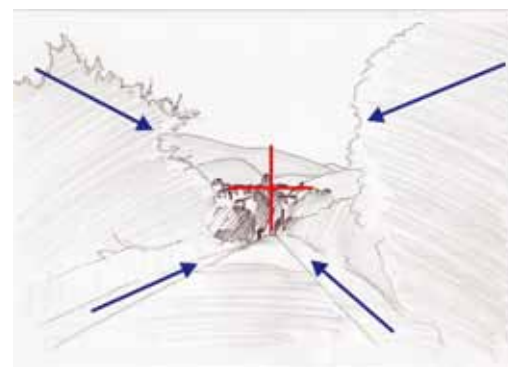
Una vez decididas las líneas de la investigación sobre el método procedimental, se ha llevado a cabo un segundo filtrado del material fotográfico, con objeto de seleccionar las secuencias de los recorridos que mejor pongan de manifiesto las características de los elementos y factores a analizar, acometiéndose, al mismo tiempo, el estudio de los posibles parámetros utilizables en su valoración.

La propuesta metodológica preliminar quedaría configurada sobre una serie de parámetros y determinaciones –que en algunos casos incluyen valoraciones semicuantitativas– sobre la perceptibilidad del núcleo, la calidad escénica, las condiciones de la cuenca visual y las características de los accesos.

Así, el análisis preliminar de la perceptibilidad del núcleo contemplaría, en primera instancia, ocho parámetros con tres valores cada uno a fin de estimar la calidad de la relación visual carretera-pueblo:

- Capacidad de observación (total, parcial, nula)
- Focalización de la escena (orientada, nula, desviada)
- Enmarcado de la escena (positivo, neutro, negativo)
- Ángulo de visión vertical (picado, perpendicular, contrapicado)
- Ángulo de visión horizontal (de frente, en oblicuo, de soslayo)
- Fondo escénico (skyline, integrador, discordante)
- Contemplación del núcleo (completa, parcial, apantallada)
- Distancia de plano (cercano, medio, lejano)

La aplicación de la valoración permitiría la estimación de tres niveles de perceptibilidad del núcleo (de muy elevada a excepcional, de mediocre a elevada y de baja a muy baja). Aunque puede



ser discutible el peso concedido a cada uno de los valores que definen los parámetros manejados, incluso la propia definición de éstos, el procedimiento establecería, al menos, una cierta jerarquización en la importancia relativa de cada uno de los parámetros y valores, por lo que es virtualmente útil al propósito de cualificar la perceptibilidad de la escena de núcleo².

En relación al análisis preliminar de la calidad de la escena con la finalidad de cualificar pai-

2. El empleo de un procedimiento semicuantitativo, así como el resultado que finalmente arrojaría el mismo, han sido posteriormente rechazados por el cierto enmascaramiento y pérdida de información que propicia la conversión de una cualidad en un valor numérico, aún admitiendo que este procedimiento metodológico inicial ha resultado de una indudable utilidad como punto de partida para las reflexiones y nuevas aportaciones que han ido sucediendo a lo largo de todo el proceso.

sajísticamente los accesos, se trata de identificar, seleccionar y jerarquizar diversos parámetros al respecto sobre la base de un listado amplio en función del paisaje de referencia, es decir, el del Valle de Lecrín en este caso. Una primera acción al respecto ha consistido en diferenciar elementos destacables por:

- su manifestación formal o externa (dimensión, colorido, contraste, sensaciones sonoras, etc.)
- su fondo o esencia (evolución, significado, etc.)

– ser generalmente admitidos, esto es, elementos llamativos y apreciados para la mayoría de los observadores (roquedos, láminas de agua, arboledas, monumentos, infraestructuras de gran envergadura, etc.)

– ser elementos claves para la identificación del carácter paisajístico del ámbito (paredones rocosos, fallas, lagunas, cítricos con olivos, balates y paratas, pueblos en disposición elevada, edificios emblemáticos de la comarca, etc.).

Unos y otros elementos son considerados y valorados según cinco niveles, a través de numerosas variantes, que otorgan un valor global a cada escenario de paisaje sujeto a análisis. A su vez, este procedimiento también pone de relieve la propia diversidad de elementos en la escena.

La valoración de la calidad de la escena en este análisis preliminar también considera la misma como un todo o conjunto integrado, para cuyo fin se establecerían cinco valores: información que transmite, integración de los componentes, diversidad de los mismos, transmisión de sensaciones y representatividad global. Otro tanto sucede con la propia estimación de los pueblos, según se presenten o no en localizaciones forzadas y según sea su geometría, la transición campo-núcleo, el colorido dominante y la altura de las edificaciones, en tanto que pueden, de un lado, suponer factores cualificadores de la escena, y de otro, conformar hitos visuales.



Además de la perceptibilidad específica del núcleo y de la calidad de la escena, la compleción del análisis paisajístico desde la carretera en su aproximación a los pueblos se habría de cubrir con la valoración preliminar de la cuenca visual, como condicionante recurrente en los estudios y valoraciones relativos al paisaje. A tal efecto, se han identificado cinco parámetros a considerar en la valoración de la cuenca visual³:

3. A las variantes definidas se les otorgarían valores comprendidos entre 1 y 10 puntos, unas calificaciones mejoradas según fuese del todo diáfana la cuenca visual desde la posición del observador o estuviese filtrada (con hileras de árboles, por ejemplo). Como en los casos anteriores, se insiste en la parcial relevancia de las calificaciones, pero no en el orden de importancia concedido a cada parámetro o variante, que permitiría clarificar en suficiente medida el valor paisajístico de unas cuencas visuales respecto de

- visualidad (diáfana, filtrada, obstaculizada)
- amplitud en grados de círculo del ángulo horizontal
- amplitud en grados de círculo del ángulo vertical
- profundidad en condiciones atmosféricas óptimas (superior a 10 kilómetros, entre 5 y 10, inferior a 5)
- forma (alargada, en abanico, ensanchada)

Finalmente, para el análisis preliminar de las características de los accesos se establecería una serie de criterios diferenciados, según formen éstos parte de elementos lineales o de elementos puntuales que la propia carretera presenta en su recorrido. La valoración, como en los casos anteriores, tiene más interés en el sentido de marcar rangos de valor que la específica calificación asignada a cada variante, que en todo caso es susceptible de matizaciones. Respecto a los elemen-

otras, puesto que, salvo situaciones específicas condicionadas por la propia configuración escénica (por ejemplo, una garganta fluvial), es plausible que cuencas caracterizadas por amplios ángulos tanto horizontal (al menos de 180°) como vertical (superior a 90°), de gran profundidad, es decir que supere los 5 kilómetros, y de forma alargada o incluso isométrica, ofrezcan mayor atractivo y favorezcan más la observación del paisaje. Al menos, implican la posibilidad de contemplar vistas panorámicas, normalmente más atractivas para el observador medio.



tos lineales⁴, su valoración se acometería desde el análisis de dos condiciones entendidas como esenciales para asegurar la compatibilidad entre la seguridad y confort en la conducción y el disfrute del paisaje: la habitabilidad de la carretera y las condiciones de perceptibilidad. De modo análogo, y respecto a la caracterización de los elementos puntuales⁵ de la carretera, el análisis se realizaría mediante la valoración de la presencia de infraestructuras de apoyo a la percepción, tanto con el vehículo en parada, como en movimiento.

Una vez expuestos todos los factores —con sus consiguientes parámetros—, la segmentación se definiría, exclusivamente, sobre las variaciones observables en la perceptibilidad del núcleo desde la carretera, como factor primordial de la relación visual entre éstos.

4. Elementos lineales:

A. Habitabilidad de la carretera. Definida como la mejora de la seguridad en la conducción y de la relajación del conductor, permitiendo que éste pueda disfrutar del paisaje (I. Español, 2008), contempla los siguientes parámetros de decisión: 1. Itinerarios peatonales (aceras y similares); 2. Anchura de berma/s y arcén/es; 3. IMD (Intensidad Media Diaria).

B. Condiciones de la perceptibilidad paisajística. Contempla las distintas casuísticas que pueden producirse a lo largo del trazado de una carretera y que afectan a la capacidad de observación de una determinada escena, en este caso la del núcleo a la que accede. Los aspectos considerados son: 1. Trazado en Planta; 2. Perfil Longitudinal; 3. Perfil Transversal.

5. Elementos puntuales:

A. Presencia de infraestructuras que apoyan la capacidad escénica en parada: 1. Miradores o balcones paisajísticos; 2. Tramos de carretera abandonados; 3. Caminos adyacentes; 4. Áreas de estacionamiento; 5. Paradas de bus.

B. Presencia de infraestructuras que apoyan la capacidad escénica en movimiento: 1. Puentes; 2. Rotondas e Isletas; 3. Paneles Informativos.

Como cabe inferir, en todos y cada uno de los elementos y parámetros de decisión contemplados se establecerían diversos criterios aquí obviados por razones de espacio.

De esta manera, todos los puntos GPS serían sometidos al análisis de los ocho parámetros de perceptibilidad, observándose que, uno tras otro, éstos mantenían sus valores hasta que en un determinado momento del recorrido variaban sensiblemente. Este hecho se producía, en la mayor parte de los casos, cuando el parámetro que variaba era el relativo a la capacidad de observación (total, parcial o nula) o cuando el número de variaciones era igual o superior a cuatro.

En consecuencia, el criterio adoptado para la definición de los segmentos de trabajo tendría en cuenta estas dos consideraciones, las cuales serían matizadas y, sobre todo, complementadas con la cualificación de la escena para la propuesta definitiva.

Reorientación del procedimiento metodológico

Una vez configurada la propuesta metodológica de base, se procedería a la discusión sobre la relevancia o no y viabilidad de todos los aspectos tratados en ella, para el fin perseguido de establecer una metodología adecuada para la toma de decisiones sobre los posibles criterios de intervención paisajística en la relación visual carretera-núcleo. Las múltiples combinatorias posibles entre las valoraciones de la perceptibilidad, la escena, la cuenca visual y la carretera (en sus dos vertientes de aspectos lineales y puntuales) requieren un complejo método matricial multidimensional que, además, en el mejor de los casos, no muestra una gran relación causa-efecto con la necesidad de deducir de su implementación los criterios paisajísticos de intervención. Por ello, se constataría que la aplicación del método inicial no resuelve satisfactoriamente los objetivos propuestos, por los siguientes motivos:

1º La toma de decisiones sobre los posibles modos de actuación en los accesos a los núcleos debe estar basada en las condiciones reales de

la relación paisaje-carretera-pueblo en cada uno de los segmentos de análisis y, sin embargo, la aplicación directa de un modelo numérico oculta la información de campo en cada conversión de cualidad a número, lo que carece de sentido después de tan ardua tarea de recopilación de datos y tratamiento de los mismos.

2º Con la aplicación del método numérico, incluso para la tarea valorativa, pueden vislumbrarse resultados más o menos satisfactorios en los extremos de los rangos de valoración, pero ello no ocurre de igual modo en los intervalos intermedios, en los que, además, se suelen aglutinar la mayor parte de los datos. La pérdida de información que conlleva normalmente los modelos cuantitativos puede traer consigo que dos situaciones paisajísticas de muy distinta naturaleza, pero situadas en el mismo intervalo de valoración, demanden un mismo criterio de intervención eficaz para una, pero no para la otra. Ni que decir tiene de la práctica imposibilidad de atender, con este método, a las constataciones específicas que los segmentos muestran en relación con los factores analizados.

3º Por último, y no menos importante, la rigidez de la ponderación de las situaciones observadas en campo descarta la posibilidad de realizar valoraciones más subjetivas, basadas en la experiencia y especialización de los técnicos competentes para la elaboración de estos estudios, lo cual supone prescindir de un modo de proceder que, casi siempre, resulta el más eficaz.

Por todo ello, se reconsideraría el método de forma relativamente profunda. Así, al amparo de los trabajos realizados en el procedimiento inicial, se concibe la propuesta metodológica desde las oportunidades de intervención que todos los factores (perceptibilidad, escena, cuenca visual y carretera) ofrecen. Consecuentemente, el método numérico ha sido reemplazado por uno más resolutivo basado en la elaboración de árboles de decisión, sobre el que se comenzaría a trabajar de

manera inversa, es decir, partiendo desde el establecimiento de las oportunidades referidas, hasta llegar a sus relaciones con los factores que, con anterioridad, han sido ampliamente analizados.

La principal ventaja de este proceder consiste en la conservación de toda la información durante su propio proceso metodológico, siendo además compatible con la posibilidad de acometer valoraciones más subjetivas cimentadas en la experiencia del equipo de proyecto. En realidad, este hecho ha resultado fundamental para la consecución de la propuesta definitiva ya que, por primera vez, se encontraría el camino adecuado para resolver el escollo inicial de relacionar la parte analítica-valorativa del método con la parte propositiva. Este cambio de rumbo ha inducido, en primera instancia, a una consecuencia lógica: la necesidad de reducir y simplificar el número de variables puestas en juego para poder emplear un árbol de decisión operativo.

En definitiva, los principales cambios realizados sobre la base metodológica inicial serían, de manera sintética, los siguientes:

En relación con la demarcación de los tramos de carretera:

- Excluir el estudio de las variantes de población, por no presentar condiciones análogas al resto de tipologías de acceso, tal y como se expone en el capítulo

Así mismo, se limitó el análisis de los accesos realizados mediante enlace con vía de gran capacidad a aquéllos que mantenían una distancia mínima de 250 metros de recorrido antes de acceder al núcleo.

- Redefinir los conceptos de tramo de contacto visual, tramo de aproximación inmediata y tramo de contacto urbano, ajustándolo, sobre todo el último, a la regulación normativa existente en materia de carreteras y de ordenación urbanística.

Sobre la terminología empleada en relación con los factores de análisis:

- Reemplazar el término “parámetro” (en la caracterización de los factores) por el de “variable”, manteniendo como “valores” a las posibles variantes que aquélla puede adoptar.

Sobre el análisis de la perceptibilidad:

- Limitar el análisis de la perceptibilidad de la escena de núcleo a la posición del conductor y siempre en movimiento. Se entiende que para las escenas generales se mantiene la consideración de todos los potenciales usuarios de la carretera, incluidos peatones.

- Añadir a la variable “observación de núcleo” el valor definido como “parcial sustantiva” para tener en cuenta la posibilidad de evaluar adecuadamente la situación de “ver una parte del pueblo que contenga información identificativa suficiente para su reconocimiento”.

- Reemplazar la evaluación numérica de la perceptibilidad por una basada en un árbol de decisión, cuyos resultados valoren la necesidad de intervenir o no para mantener la observación de la parte sustantiva del núcleo de población durante el acceso al mismo.

- Reducir las variables a aquéllas que estrictamente son necesarias para la toma de decisiones. En este sentido, se estimó conveniente eliminar la variable “ángulo de visión vertical” por estimar que no influía de modo significativo en las posibilidades de actuación al no poder intervenir sobre el trazado de la carretera. Asimismo, se decidió limitar el análisis del fondo escénico a los valores “contrastado” y “no contrastado”, y suprimir de la variable “distancia de plano” el valor “plano lejano”, por quedar fuera del ámbito posible de intervención (el tramo de contacto visual no puede estar distanciado más de dos kilómetros del pueblo).

Sobre el análisis de la escena y la cuenca visual:

- Diferenciar el análisis de escena según el pueblo esté inserto en ella (“escena de núcleo”) o no (“escena general”), aplicando una valoración

simplificada en dos únicos rangos (“escena cualificada” y “escena no cualificada”), en coherencia con su papel complementario al anterior factor.

- Limitar el análisis de la “escena general” a la posición del peatón o el vehículo en situación de parada o estacionamiento.

- Agrupar las variables y valores de caracterización de los aspectos formales o de apariencia y esenciales o de fondo del paisaje en un número adecuado para su valoración por medio de árboles de decisión.

- Incluir la valoración de la cuenca visual como una variable más de cualificación de la escena, simplificando sus valores según dicha cuenca sea mejorante o no de aquélla.

Sobre el análisis de la carretera:

- Limitar la toma de datos sobre las características de la carretera a aquellos segmentos donde existen condiciones paisajísticas que puedan requerir una posible intervención.

- Adoptar la decisión de priorizar las actuaciones (incluyendo el tramo peatonal) en la entrada de mejor valoración de perceptibilidad y cualificación de escenas, limitando las intervenciones en el resto de entradas a cuestiones de protección o meramente puntuales.

Sobre la segmentación:

- Realizar una primera segmentación basada en la perceptibilidad del núcleo desde el vehículo, mediante la utilización de video, donde la toma de imágenes se complementa con comentarios del conductor sobre las impresiones que le transmite el paisaje observado.

- Simplificar los criterios de segmentación mediante la aparición de uno o varios cambios de valor en las siguientes variables: “observación de núcleo”, “ángulo de visión” y “contemplación de núcleo”.

- Realizar una re-segmentación basada en la consideración de posibles cambios de escena significativos (cambios importantes de la cuenca

visual y/o de los elementos sustantivos o bien de la composición general, de la propia escena), al objeto de poder incluir a este factor en la toma de decisiones sobre los segmentos.

En definitiva, la aplicación de todas estas premisas sobre el proceso inicial, ha dado como resultado una propuesta metodológica enfocada hacia la simplificación valorativa, sin que ello implique una trivialización de la cuestión, ya que la propuesta sigue estando sustentada en una toma de datos exhaustiva pero más adecuada u orientada al establecimiento de criterios de intervención paisajística.

Propuesta metodológica final

En el presente capítulo se desarrolla la propuesta metodológica definida tras la reorientación del proceso de investigación. Como ha sido puesto de manifiesto en apartados precedentes, el método desarrollado es de aplicación a los pequeños núcleos de población (menores de 5.000 habitantes) con accesos por carreteras de la red secundaria y escaso tráfico (IMD menor de 2.000 vehículos/día), presentando, además, ciertos pormenores —que a continuación se explican— para los accesos a través de variantes de población y enlaces con vías de gran capacidad.

La propuesta metodológica aquí concebida requeriría, para su plena validación, aplicarse a diversos casos reales, dada la amplia casuística existente en Andalucía. Aún así, se confía en su capacidad para acometer, hasta nivel de información base de proyecto, los objetivos de priorización de actuaciones, al menos, sobre los siguientes supuestos:

- Proyecto centrado en el núcleo de población y, por tanto, que priorice sobre las distintas entradas de éste.
- Proyecto centrado en una carretera y, por tanto, que priorice sobre las distintas entradas

que dicha carretera proporciona a los núcleos a los que da acceso.

- Proyecto centrado en una ámbito supramunicipal y, por tanto, que priorice sobre cada uno de los accesos y núcleos relacionados con ellos.

Identificación inicial de núcleos y de sus accesos

El primer paso para la aplicación del procedimiento propuesto estriba en la definición del ámbito de trabajo, mediante la identificación inicial del núcleo o núcleos y sus accesos por carretera. Para estos últimos, se requiere precisar su competencia (autonómica, provincial o local) a partir de los catálogos de carreteras existentes a tales efectos y, a continuación, se analiza su relación topológica con el pueblo (se detalla en el epígrafe siguiente), registrando con una codificación adecuada sus distintas entradas con el fin de poder planificar la toma de datos en campo.

De la correcta organización de las visitas de campo depende, en gran medida, el éxito de la aplicación metodológica. Por ello, es conveniente que, desde el primer momento, se dispongan de forma ordenada a partir de la elaboración de rutas e itinerarios de trabajo, sobre todo si el proyecto se desarrolla a nivel supramunicipal, donde pueden entrar en juego un número importante de núcleos de población (con sus correspondientes entradas) y complicar, considerablemente, la recopilación, archivo y tratamiento de la información.

De hecho, las distintas formas de relación entre los ejes viarios y los nodos conformados por los núcleos de población inducen al planteamiento de una sistemática apropiada para la toma de datos en cada uno de los casos posibles, afectando a la manera en la que se deben realizar los recorridos destinados al análisis de la perceptibilidad del núcleo desde la carretera y de la cualificación escéni-

TRAMO DE CONTACTO VISUAL (TCV)

DEFINICIÓN

Tramo donde se inicia la relación visual entre la carretera y el núcleo. Se limita metodológicamente a una distancia máxima de 2 Km. desde el suelo urbano clasificado, aunque en la práctica esta distancia pueda ser superior. En general, es el tramo de mayor importancia ya que sobre él se produce la mayor parte del desarrollo escénico del recorrido. Su final coincide con el inicio del tramo de aproximación inmediata.

EJEMPLO GRÁFICO



TRAMO DE APROXIMACIÓN INMEDIATA (TAI)

DEFINICIÓN

Es el tramo de transición entre el espacio urbano y el rural. Su inicio sólo puede precisarse mediante la presencia de uno o varios de los siguientes aspectos: usos industriales y de equipamientos urbanos incompatibles con el uso residencial; edificaciones dispersas, con tipologías claramente urbanas; elementos de mobiliario urbano; incremento de la degradación ambiental en las márgenes de la carretera; cambio en la percepción de la escena de núcleo, desde el plano medio anterior, a un plano cercano que no permite más que una visión parcial de dicha escena. Ante la imposibilidad de constatar estos aspectos, su delimitación quedará fijada en una zona de amortiguamiento de al menos 100 m. desde el suelo urbano clasificado.

EJEMPLO GRÁFICO



TRAMO DE CONTACTO URBANO (TCU)

DEFINICIÓN

El tramo de contacto urbano es el que se desarrolla dentro de los límites de suelo urbano o urbanizable ordenado. Su inicio, que coincide con el final del tramo de aproximación inmediata, está, por tanto, definido por la delimitación de aquél en el planeamiento urbanístico. El tramo de contacto urbano sólo existe en travesías, ya que es la única tipología de acceso en la que la carretera coexiste con la trama urbana.

EJEMPLO GRÁFICO



ca. Las distintas posibilidades que a continuación de describen y esquematizan son:

- Accesos en travesía confinada.
- Accesos en travesía de borde.
- Accesos con intersecciones en “T”.
- Accesos en fondo de saco.
- Accesos desde variantes de población.
- Accesos desde enlaces con vías de gran capacidad.

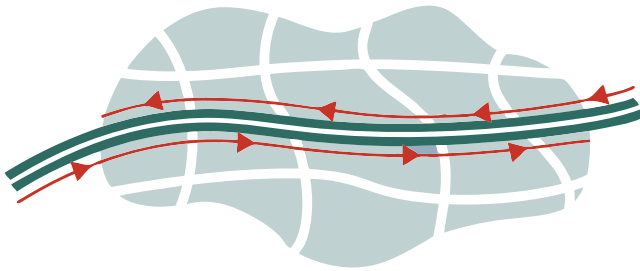
Estos recorridos deben realizarse en dos fases distintas. En la primera, la toma de datos se centrará en la filmación del desarrollo escénico desde el vehículo en movimiento, al objeto de analizar la perceptibilidad. En la segunda, el recorrido se realizará a pie con el fin de recabar información sobre la cualidad de la escena.

RECORRIDOS PARA LA TOMA DE DATOS EN LOS ACCESOS EN TRAVESÍA DE BORDE

DESCRIPCIÓN

Para el caso de las travesías urbanas de borde, los recorridos se realizarán del mismo modo que en el supuesto de las travesías confinadas.

CROQUIS

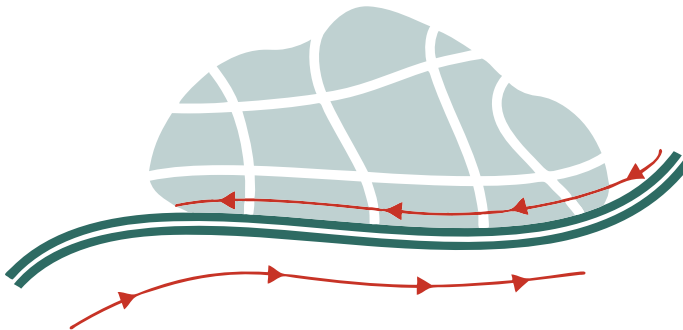


RECORRIDOS PARA LA TOMA DE DATOS EN LOS ACCESOS EN TRAVESÍA CONFINADA

DESCRIPCIÓN

Los recorridos en las travesías urbanas confinadas se realizarán en ambos sentidos, concluyendo sobre la delimitación del suelo urbano ordenado que, previamente, habrá sido identificado en gabinete desde la información procedente del planeamiento urbanístico.

CROQUIS

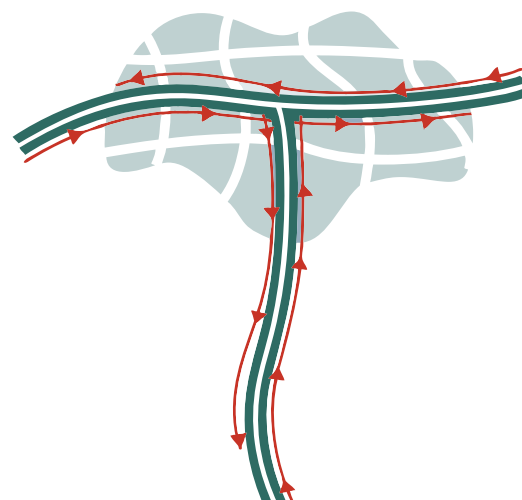


RECORRIDOS PARA LA TOMA DE DATOS EN LOS ACCESOS CON INTERSECCIONES VIARIAS EN "T"

DESCRIPCIÓN

El caso singular de las intersecciones en "T" acaecidas dentro de una trama urbana requerirá un doble tratamiento como el anteriormente expuesto para ambos ramales, tal y como se refleja en el esquema adjunto, recorriéndose cada acceso en su doble sentido.

CROQUIS

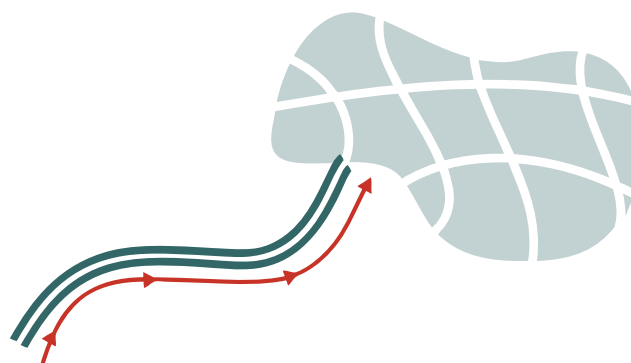


RECORRIDOS PARA LA TOMA DE DATOS EN LOS ACCESOS DE FONDO DE SACO

DESCRIPCIÓN

En los accesos de fondo de saco, los recorridos finalizarán en la delimitación de suelo urbano, no siendo preciso el análisis dentro de la trama urbana.

CROQUIS



RECORRIDOS PARA LA TOMA DE DATOS EN LOS ENLACES DE VARIANTES DE POBLACIÓN

DESCRIPCIÓN

En el supuesto de accesos desde las variantes de población, los recorridos de la toma de datos finalizarán en el suelo urbano (como si de dos fondos de saco se tratara), puesto que la antigua travesía ya no tiene carácter de carretera y la propia variante elude a la población.

CROQUIS

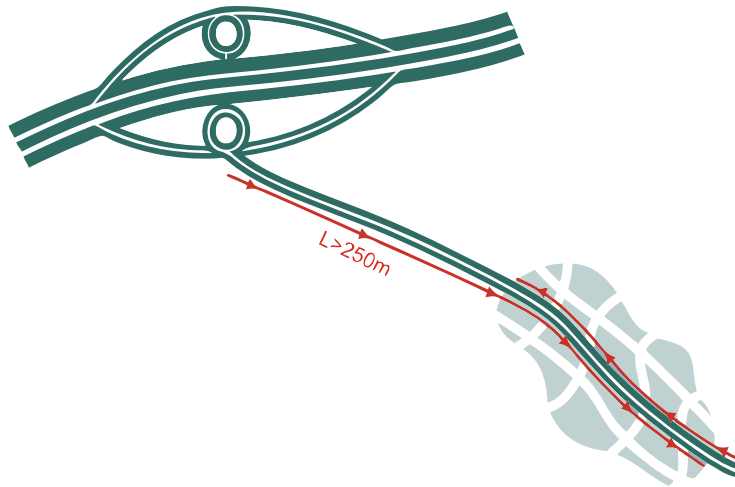


RECORRIDOS EN LOS ENLACES CON VÍAS DE GRAN CAPACIDAD DE LONGITUD > 250 METROS

DESCRIPCIÓN

Para el caso de accesos desde enlaces con vías de gran capacidad, sus recorridos serán los correspondientes a los de una travesía (en el esquema) o un fondo de saco, siempre que la longitud del tramo de enlace hasta llegar al suelo urbano sea mayor de 250 metros.

CROQUIS

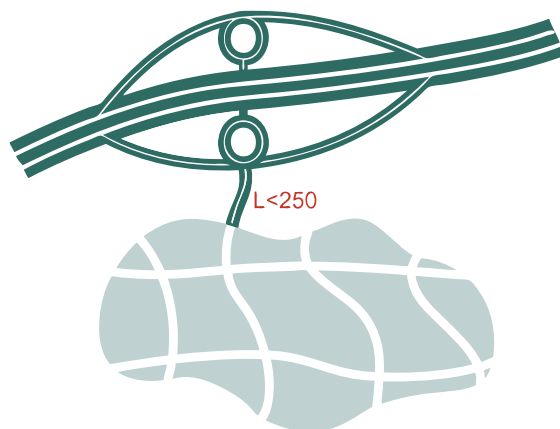


RECORRIDOS EN LOS ENLACES CON VÍAS DE GRAN CAPACIDAD DE LONGITUD < 250 METROS

DESCRIPCIÓN

Cuando la longitud del enlace hasta el suelo urbano sea inferior a 250 metros, dicha entrada quedará excluida del análisis, ya que no posee un recorrido suficientemente amplio para permitir una contemplación de núcleo adecuada.

CROQUIS



Interpretación del paisaje

La fase del método operativo consistente en elucidar las claves que permitan, siquiera de forma básica, describir, interpretar y, sobre todo, definir el carácter paisajístico del ámbito de actuación, resulta esencial a la vez que ineludible, puesto que tanto las escenas de paisaje sujetas a análisis (las del entorno de la relación visual entre el núcleo y su acceso por carretera), como las potenciales intervenciones de protección, ordenación o gestión, en su caso, deben fundamentarse justamente en sus valores paisajísticos y, dentro de ellos, especialmente los que definen el carácter. Es por ello que resulta pertinente proponer, dentro de este contexto, un procedimiento básico o de mínimos, toda vez que según fuese la complejidad intrínseca del ámbito a analizar en una hipotética aplicación efectiva, el equipo de trabajo habría de valorar con mayor exactitud el proceso analítico-interpretativo del paisaje.

Por tanto, el procedimiento básico propuesto consiste en una serie de tareas, en ocasiones secuenciales y en ocasiones superpuestas, basadas en un inexcusable trabajo de campo y en la búsqueda de referentes bibliográficos y documentales — tanto de carácter textual como gráfico y cartográfico— de diversa índole, no sólo paisajística de modo específico (no siempre disponible), sino histórica, de hechos y procesos naturales y humanos, de valores patrimoniales más o menos reconocidos, etc.; en general, toda aquella información territorial relevante. La finalidad esencial es la de reconocer, seleccionar, comprender y jerarquizar las claves para la identificación del carácter del paisaje, haciéndose especial hincapié en los elementos identitarios (urbanísticos, arquitectónicos, ornamentales...) de los pueblos en su contexto, al menos, comarcal.

Es asimismo útil un estudio general de perceptibilidad que ponga de manifiesto las condiciones de partida del ámbito respecto a los mejores

FACTORES	VARIABLES	VALORES DE LA VARIABLE
A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
	1. Observación del núcleo	1.1. Completa 1.2. Parcial sustantiva 1.3. Parcial no sustantiva 1.4. Nula
	2. Ángulo de visión	2.1. De frente 2.2. En oblicuo 2.3. De soslayo
	3. Fondo escénico	3.1. Contrastado 3.2. No contrastado
	4. Contemplación del núcleo	4.1. Sin obstáculos 4.2. Filtrada 4.3. Obstaculizada
	5. Distancia de plano	5.1. Plano cercano 5.2. Plano medio
	6. Enmarcado del núcleo	6.1. Núcleo enmarcado 6.2. Núcleo no enmarcado
	7. Focalizado del núcleo	7.1. Núcleo focalizado 7.2. Núcleo no focalizado
B. CUALIFICACIÓN DE LA ESCENA		
(a). En relación con la apariencia	1. Expresividad	1.1. Sobresaliente 1.2. Destacable 1.3. Anodina
	2. Integración	2.1. Armoniosa 2.2. Con conflictos puntuales 2.3. Masivamente impactada
	3. Cuenca visual	3.1. Mejorante de la escena 3.2. Indiferente o no mejorante
	1. Riqueza de información	1.1. Abundante 1.2. Escasa
(e). En relación con la esencia	2. Significación	2.1. Clave 2.2. Importante 2.3. Banal
	3. Cuenca visual	3.1. Mejorante de la escena 3.2. Indiferente o no mejorante

la percepción e interpretación del sujeto observador (riqueza de información, significado y cuenca visual)⁶.

6. El hecho de que una de las variables consideradas, la de cuenca visual en concreto, aparezca duplicada se fundamenta en el siguiente supuesto: toda cuenca visual que por sus características de ángulo de visión, amplitud, profundidad y forma permita una mejor apreciación de la escena de paisaje y de sus componentes se considera mejorante tanto en sus aspectos formales, como en los de esencia, puesto que puede facilitar una interpretación más completa del paisaje.

A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

Por “observación de núcleo” se ha considerado aquella relación estrictamente visual existente entre el sujeto observador (el usuario que discurre por la carretera) y el objeto observado, en este caso el núcleo urbano hacia el que se dirige la carretera. Para ello, se han valorado de modo distinto aquellos puntos (en realidad segmentos de carretera) desde los que se contempla el núcleo en toda su extensión y esencia; aquellos otros en los que, aún sin verse completamente el núcleo, se aprecia su fisonomía general y partes esenciales o sustantivas del mismo; finalmente, los que distinguen parte del núcleo, pero ésta es irrelevante o no sustantiva y, además, no es factible intuir su configuración. Los segmentos de la carretera que no permiten la visualización del pueblo, ni siquiera parcialmente, quedan obviamente descartados a los efectos de la relación carretera-núcleo urbano.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Completa	Desde estos segmentos de la carretera puede contemplarse el núcleo en toda su extensión y esencia, considerando como toda su extensión aquel plano en el que llegan a distinguirse los dos extremos en la perpendicular respecto al observador, y como esencia la percepción de aquellas estructuras y volúmenes básicos que configuran un núcleo de carácter eminentemente rural, es decir, disposición más o menos piramidal en torno a un centro dominado por edificios relevantes (caso de la iglesia mayor o la casa consistorial); transiciones de borde urbano y rural suaves, tales como huertos; comprensión de la composición polinuclear o en barrios del núcleo, etc.	
Parcial sustantiva	Desde estos segmentos de la carretera, aunque no es posible distinguir la totalidad del núcleo, sí que pueden apreciarse los rasgos esenciales que lo configuran como tal, pese a la oposición o filtrado que supone la interposición de obstáculos de mayor o menor opacidad entre el sujeto observador y el pueblo, que provocan una visión parcialmente interceptada del mismo. Los elementos que confieren la sustantividad de lo visible son los referidos en la anterior variable, es decir, disposición piramidal, transiciones suaves de borde urbano y rural, apreciación de las distintas agrupaciones que configuran el núcleo, etc.	
Parcial no sustantiva	La interposición de obstáculos o filtros entre el sujeto observador y el objeto observado (pueblo) viene a ser tal que, pese a poder verse una parte del mismo, aquélla es no sustantiva, es decir, no permite identificar inequívocamente (al menos desde la estricta percepción) que se trata de un núcleo concreto, dado que únicamente se aprecian elementos comunes (viviendas, almacenes...) a cualquier otro núcleo del entorno territorial. En definitiva, la parte visible del pueblo resulta, a los efectos paisajísticos tanto de la escena como de la relación visual carretera-núcleo, relativamente irrelevante.	

1. OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO

A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

VALOR	DEFINICIÓN
Nula	Tiene lugar cuando el núcleo no es apreciable por la presencia de un elemento opaco, permanente y continuo entre el sujeto y el objeto de observación. Para el cumplimiento de esta condición, el elemento no debe permitir ni la visualización directa ni la intuición inmediata de la presencia del núcleo. No obstante, en este estudio se ha considerado la posibilidad de que por determinadas circunstancias este elemento desapareciera o fuese retirado, permitiendo así la visualización del núcleo, por lo que le han sido de aplicación los mismos parámetros que al resto de contemplaciones, bajo la hipótesis mencionada.

1. OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO

EJEMPLO



A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

La dirección que mantiene la carretera es un hecho crucial para la observación de un núcleo, pues no es lo mismo que ésta se dirija hacia él, alineándolo sobre el parabrisas (visión frontal), que lo deje en un margen (visión oblicua) o que tan sólo sea visible en la perpendicular del eje de la carretera (visión de soslayo), ya que en cada circunstancia exige un esfuerzo progresivamente mayor para el sujeto observador. También es relevante a estos efectos, aunque en menor medida que el caso anterior, el ángulo vertical de visión, que puede ser a nivel (el pueblo se sitúa en el mismo plano que la carretera), en picado (el pueblo está en posición hundida respecto a la carretera, por ejemplo en una hondonada) o en contrapicado (el pueblo está en posición elevada respecto a la carretera, por ejemplo en un altozano), puesto que también condiciona el grado de esfuerzo visual del conductor y eventuales acompañantes. Tal esfuerzo no es únicamente físico (obliga a realizar un giro de ojos e, incluso, de cuello, cada vez más acusados según las situaciones enumeradas), sino también psicológico, ya que, o bien distrae la atención del conductor, o bien éste no puede mirar adecuadamente, tal vez en contra de su deseo, porque la carretera le requiere toda su atención. Con objeto de simplificar la casuística, la valoración se centra en los parámetros de ángulo de visión horizontal, aunque la incidencia del ángulo de visión vertical puede matizar a aquélla en tanto que resulta más favorable para el conductor la visión del pueblo a nivel y en contrapicado, que en picado.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
De frente	En este caso, la escena del núcleo se encuentra dentro del campo de “visión descansada”. Sucede cuando quienes se desplazan sobre la carretera (conductor y acompañantes, en su caso) se encuentran en posición totalmente enfilada hacia el pueblo, compartiendo un ángulo de visión que normalmente oscila cercano a los 0º respecto al eje que supone la vía en relación al núcleo. Es la más adecuada de las circunstancias posibles para la observación del pueblo, pues es la que demanda menos esfuerzo físico y menos desatención respecto a la circulación (conducción más segura). Además, ayuda a la idea de aproximación al núcleo, pues los cálculos espaciales se realizan de manera más precisa cuando la relación visual es directa y en línea recta.	
En oblicuo	En este caso, la escena del núcleo se encuentra dentro del campo visual de la conducción (alcance y ángulo), pero fuera del campo de “visión descansada”. Sucede cuando la relación visual entre el sujeto observador y el pueblo se efectúa en un ángulo próximo a los 45º respecto al eje de la carretera. En tal sentido, el esfuerzo físico obliga a un desplazamiento de los ojos, mientras que el psíquico se incrementa pese a que, para observar el núcleo, no sea necesario apartar apenas la vista de la carretera. Se trata, pues, de la situación intermedia de factibilidad y satisfacción en la apreciación del pueblo.	
De soslayo	En este caso, la escena del núcleo queda fuera del alcance visual del observador, en condiciones normales de conducción que garanticen la seguridad vial. Sucede cuando el objeto de observación (el pueblo) presenta grandes dificultades para ser visualizado, pues se localiza en torno a los 90º del eje de la carretera, es decir, perpendicularmente al mismo. Por tanto, el esfuerzo físico es máximo, obligando a giros de cuello, y la distracción respecto al seguimiento de la carretera es altísima, pues la continuidad de la misma no queda dentro del campo de visión del observador cuando está mirando el objeto de su atención (el pueblo).	

2. ÁNGULO DE VISIÓN

A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

3. FONDO ESCÉNICO

El “fondo escénico” de un núcleo visto desde la carretera de acceso constituye el entorno, precisamente, del núcleo. En realidad, este fondo es en sí la escena total, puesto que no son disociables los distintos elementos que la componen, es decir, núcleo y entorno forman un conjunto indivisible, pero cambiante, mutable, casi siempre por renovación y expansión del primero, que conlleva incidencia directa o diferida sobre el segundo. Aún así, en la relación perceptiva carretera-núcleo, la variable “fondo escénico” se plantea esencialmente para poner de manifiesto el nivel de integración del pueblo en su entorno, una integración que puede ser más o menos expresiva, según el nivel de contraste por causa de la fisonomía, el cromatismo, las texturas, las líneas, etc. Así, la relación entorno-núcleo determina cómo es éste, modificando su comprensión paisajística y, sobre todo, su atracción visual (por ejemplo, un pueblo blanco sobre una ladera verdegueante, por abundancia de vegetación, sea natural o cultivada, o una ladera parda, de suelos o roquedo desnudos). En definitiva, el fondo escénico apreciado desde la carretera puede adquirir un valor añadido cuando el pueblo contrasta vivamente respecto a su entorno, un hecho muy relevante paisajísticamente porque hace que los núcleos se vean más y mejor desde la carretera que accede a ellos.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Fondo contrastado	Se incluyen aquí aquellos casos en los que el fondo escénico es contrastado entre núcleo y entorno, bien sea porque aquél quede recortado por el cielo (“Skyline”), bien sea porque el núcleo se yuxtaponga a un entorno físico de cualidades fisonómicas, cromáticas, texturales, geométricas, etc., muy diferenciadas entres sí. En el primer caso, el rasgo más característico es el fondo uniforme, prácticamente monocromo (azul o gris), aunque en ocasiones matizado por la presencia de cúmulos nubosos u otros fenómenos meteorológicos o astronómicos (luz crepuscular); en cualquier caso, la situación de “Skayline” permite ver con nitidez los contornos del núcleo. En el caso de fondo escénico “terrestre”, cuanto mayores sean las diferencias entre los roquedos, suelos y/o cobertera vegetal y el núcleo de población, más contrastado es el fondo escénico y, por ende, más expresivo. Así, uno de los contrastes más usuales y significativos en Andalucía es, precisamente, el que ofrece la presencia de pueblos predominantemente blancos (fachadas) y rojos (tejadados) entre cultivos, vegetación natural, o terrenos yermos.	
Fondo no contrastado	En este caso se trata de aquellos fondos escénicos donde el núcleo de población se presente de manera no contrastada respecto a su entorno. Tales situaciones pueden obedecer a diversas causas (empleo de materiales constructivos presentes en las inmediaciones y que no han sido tratados en su aspecto externo, fondos acusadamente heterogéneos y abigarrados, etc.), pero el efecto es que el pueblo aparece prácticamente mimetizado con el espacio envolvente.	

A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

El desarrollo escénico incorpora otro matiz en relación con la presencia o ausencia de elementos físicos situados sobre la margen de vistas cuando éstos interfieren en la contemplación de la escena de núcleo, afectando a la nitidez con la que se divisa el pueblo en cuestión. En este sentido, cabe distinguir dos situaciones: cuando el núcleo queda totalmente oculto tras los obstáculos y cuando sólo se ve parcialmente estorbado. En la línea del ámbito de estudio sobre el que se apoya la aplicación metodológica debe notarse que la definición de esta variable toma como observador al viajero que se desplaza en vehículo, y a una velocidad máxima de 40 Km/h, puesto que la opacidad del obstáculo puede estar directamente relacionada con el movimiento del sujeto observador. Otro aspecto relevante es el hecho de que los obstáculos se sitúen dentro de las márgenes de afección de la carretera, puesto que sólo ahí serán factibles las propuestas de mejora paisajística desde la carretera (no se puede contemplar la intervención en la escena).

4. CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Sin obstáculos	La ausencia de obstáculos visuales en las áreas laterales de la carretera facilita la contemplación del núcleo, especialmente para el conductor, al que le permite observar la escena con cierta comodidad en su conducción, puesto que basta una rápida mirada para percibirlo.	
Filtrada	En contraposición, el filtrado de la escena dificulta su contemplación, aunque sin llegar a impedirla. Por ello, la percepción del núcleo en movimiento demanda una mayor atención, puesto que el observador debe distinguir entre la escena buscada y el elemento que la intercepta. Dentro de este valor también se puede hablar de una gradación de filtrados, dependientes bien de la luz de la malla, bien de la proximidad de los obstáculos entre sí (cuando el filtrado consista en una secuencia intermitente de elementos). Ambas cuestiones se evidencian en los filtros vegetales, donde influye enormemente la densidad del follaje, además de la estación del año para el caso de las plantas caducifolias. El distanciamiento entre un pie arbóreo y el siguiente también condicionará la permeabilidad visual.	
Obstaculizada	En ocasiones, puede ocurrir que parte o la totalidad del núcleo urbano quede escondido tras una pantalla visual que se alce sobre las márgenes de la carretera, impidiendo su contemplación. Suelen ser obstáculos de carácter continuo y, evidentemente, opacos, tras los cuales se descubre la escena de núcleo, independientemente de que se trate de su parte sustantiva o no sustantiva. Muretes de linde de fincas, construcciones y vegetación densa son los casos más frecuentes de apantallamiento opaco.	

A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

5. DISTANCIA DE PLANO

La distancia entre el sujeto observador (el usuario que discurre por la carretera) y el objeto observado (el pueblo), no por elemental deja de ser uno de los parámetros que más influye en la perceptibilidad, puesto que de él depende el grado de detalle que se puede observar en la escena, así como la visión de conjunto o de las partes que se tiene de un determinado ámbito. Así, por regla general, sus excelencias son inversamente proporcionales a los distintos planos, dándose el caso de que cuanto más cerca, mayores son los detalles, pero menor la imagen de conjunto y viceversa. Además, si se tiene en cuenta que siempre se interpone un medio entre el sujeto observador y el objeto observado, cabe aseverar que, con la distancia, aumenta la incidencia de este medio, pudiendo llegar a convertirse en totalmente inoperante la relación visual en caso de ciertos fenómenos meteorológicos adversos (neblinas y precipitaciones, especialmente). Dentro de la diversidad de situaciones respecto a la distancia, se consideran sólo dos intervalos: el plano cercano y el plano medio. Aparte de la inferior relevancia del plano lejano para la observación de núcleos pequeños, en los planteamientos del presente estudio, sólo son operativos los análisis y propuestas de intervención en distancias inferiores a dos kilómetros en los accesos rodados a pueblos.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Plano cercano	En el “plano cercano” o “primer plano” (en este estudio se ha considerado la distancia de hasta 200 metros para esta situación) es donde cobran mayor expresión visual los elementos puntuales y los detalles. Sin embargo, es frecuente que el contacto del núcleo con el campo no siempre haya sido resuelto de manera adecuada, sobre todo en las últimas décadas, y en consecuencia se produzcan distorsiones visuales difíciles de soslayar debido, precisamente, a la inmediatez física existente entre el sujeto y el objeto de observación.	
Plano medio	El “plano medio” o “segundo plano” (estimado entre 200 metros y 2 kilómetros) permite minimizar los defectos del plano cercano, así como del lejano (más de 2 kilómetros), en el primer caso al no percibirse detalles constructivos mal integrados, en el segundo al perder relevancia paisajística el pueblo por exceso de distancia respecto al observador. No obstante, el plano medio puede no permitir la visualización de detalles que pueden ser relevantes para la buena comprensión de la tipología arquitectónica del núcleo, por lo que el verdadero interés de que el núcleo se localice en el plano medio radica en un hecho práctico actual: dada la abundancia de distorsiones y conflictos que han sufrido la mayoría de los pueblos en las últimas décadas, su mejor imagen la suelen ofrecer en distancias medias, donde parte de esas distorsiones pasan desapercibidas, en tanto que su configuración general y los elementos de realce (por ejemplo, las torres eclesiásticas) sí siguen siendo perceptibles.	



A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

El enmarcado pone en relación el sujeto observador y el objeto observado a través de una serie de elementos intermedios, normalmente dispuestos sobre las márgenes de la carretera, los cuales modifican positiva, neutra o negativamente la visualización. Por tanto, el “enmarcado del núcleo” consite en el encuadre del pueblo mediante la determinación de sus límites por la presencia de objetos situados en un único plano interpuesto entre la escena y el observador. A diferencia de la focalización, el enmarcado de la escena no requiere de una orientación predeterminada de la carretera hacia el objeto, no demanda alineación; tampoco debe ocupar la mayor parte del marco visual, pudiéndose limitar a un único margen del mismo; y en ningún caso debe mostrar profundidad o perspectiva, porque en tal caso incurriría en focalizado. En definitiva, se trata de la ocupación de una parte de la escena visible, favoreciendo la contemplación del núcleo en tanto que lo enmarca o delimita visualmente.

6. ENMARCADO DEL NÚCLEO (sobre el eje viario)

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Núcleo enmarcado	La disposición de determinados elementos entre el sujeto observador, el transeúnte y el objeto observado, el núcleo, favorece la relación visual entre ambos, haciendo que toda la escena, o parte de ella, resalte sobre el conjunto. Las circunstancias más frecuentes son encuadres con elementos naturales de evolución vertical y dispuestos en torno al primer plano, caso del flanqueo por parte de árboles o cortados rocosos. Más inusual es que se trate de elementos antrópicos y dispuestos sobre un medio-largo plano, como sucedería, por ejemplo, con la observación lejana de un núcleo bajo los arcos de un puente.	
Núcleo no enmarcado	Se debe obviamente a la inexistencia de elementos que favorezcan el enmarcado del pueblo, por lo que éste no cuenta con tal efecto visual. Puede darse el caso de existencia de elementos verticales que, potencialmente, podrían enmarca la escena de núcleo, pero que en realidad lo hacen de forma débil a tales efectos, bien sea por su escasa relevancia visual, bien por su escaso interés o banalidad, caso de farolas peri-urbanas estándar, vegetación ruderal presente en cunetas, ciertos tipos de carteles indicadores o publicitarios, etc.	

A. VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

7. FOCALIZADO DEL NÚCLEO (sobre el eje viario)

El “focalizado del núcleo” desde el eje viario se produce, precisamente, cuando la carretera y los elementos dispuestos en sus márgenes dirigen la mirada hacia el pueblo al que se dirige aquélla. La mayor efectividad de esta variable se da, obviamente, cuando el eje de la carretera se orienta hacia el núcleo, por lo que, tanto la vía en sí misma como los elementos que la confinan, tales como hileras de árboles sobre los flancos de la carretera, túneles y pasos subterráneos, otras infraestructuras dispuestas en paralelo a la carretera, etc., configuran un pasillo visual hacia el pueblo. Para que esta variable de focalización no quede en mero enmarcado deben tener lugar dos circunstancias: en primer lugar, que la mayor parte de la escena quede rodeada por el elemento o los elementos que favorecen la focalización y, en segundo lugar, que éstos se dispongan de manera longitudinal, cobrando profundidad y perspectiva según se avanza entre ellos.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Núcleo focalizado	Tiene lugar cuando la vista se dirige inevitablemente hacia el núcleo, obviando otras escenas que discurren paralelas a la carretera, o cuando menos manteniéndose ésta como prioritaria. La focalización será más efectiva cuando se oriente hacia todo el conjunto del núcleo o alguna parte relevante del mismo, como por ejemplo hacia su campanario; igualmente será más relevante si los elementos que la favorecen tienen un alto valor paisajístico por sí mismos, caso de una hilera de grandes árboles centenarios o de unos balates agrícolas de mampostería.	
Núcleo no focalizado	En esta variable pueden darse dos situaciones: focalización insuficiente o nula. En el primer caso, pueden concurrir diversas causas: que los elementos potencialmente focalizadores se dispongan sólo sobre un lado de la carretera, con lo que se disminuye apreciablemente el efecto, o que los elementos, pese a existir y cerrar el marco de la escena, carezcan de profundidad y perspectiva. El segundo caso, es decir, total inexistencia de focalizado, sucede cuando la alineación carretera-núcleo no es la adecuada, cuando no existen elementos potenciadores en la orientación de la mirada, o cuando en los márgenes de la carretera hay elementos que rompen la conexión visual, es decir, que distorsionan o perjudican una potencial focalización por ser adecuada la orientación de la carretera.	



B. CUALIFICACIÓN DE ESCENA / (a). Apariencia

1. EXPRESIVIDAD

De entre los distintos aspectos que contribuyen a configurar una escena paisajística, la “expresividad” pone de manifiesto los elementos y conjuntos que destacan en su apariencia externa. Así, las manifestaciones más llamativas guardan relación con las variables formales, aparentes y, obviamente, visibles del paisaje, por tanto, los volúmenes, las líneas, el cromatismo, la textura, el tamaño absoluto y relativo... A partir de estos condicionantes formales, serán tanto más expresivas las escenas cuanto más contrastados sean aquéllos entre sí, o bien, cuando destaquen unitariamente en cualquiera de tales variables (formas regulares, líneas verticales o acusadamente inclinadas, colores vivos, texturas medias o gruesas, grandiosidad del elemento, etc.). Por otro lado, puede considerarse una serie de formas innegablemente expresivas frente a la mirada humana, tales como láminas, cursos o saltos de agua, masas vegetales de gran verdor, relieves abruptos, conjuntos edificados, etc. Igualmente cabe destacar que la expresión formal de los elementos no es inmutable, ni tan siquiera para pequeños periodos de tiempo, pues es habitual, sobre todo en latitudes medias, que las estaciones del año, las inclemencias meteorológicas o incluso los distintos momentos del día produzcan imágenes diferentes de la escena. En tal sentido, en la valoración escénica se consideran los elementos que la componen en la mejor de sus circunstancias perceptuales.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Sobresaliente	La expresividad adquiere valor sobresaliente cuando, además de ser destacable, lo es prácticamente en exclusiva; es decir, cuando ciertos elementos relevantes de la escena, o toda ella en conjunto, difícilmente pueden encontrarse en otros lugares. Otros criterios considerados cruciales para que una escena alcance valor sobresaliente se apoyan en el hecho de que ésta contenga elementos de fuerte contraste, especialmente de tamaño, pues conocido es que todo aquello que supera la escala humana suele sorprender por su inmensidad, desmesura e, incluso, incomprensión; aunque también el fuerte contraste de líneas, de texturas, de colores, etc. pueden configurar una escena sobresaliente.	
Destacable	Las formas, su tamaño, sus colores y texturas, etc., ponen de relieve que los elementos de una escena no pasan desapercibidos, que aquélla no sea anodina, sino que más bien “destacan” en comparación con otros elementos de similares características o con otras escenas semejantes. El hecho de ser elementos o composiciones destacados no implica necesariamente que sean estéticamente positivos, o que se encuentren en perfecta armonía, sino que puede darse el caso de elementos distorsionantes, pero que igualmente destacan a la mirada del observador (volúmenes desproporcionados, colores salidos de tono, distribución de los elementos en estructura irregular, líneas aleatoriamente cruzadas, etc.), pero que, en definitiva, contribuyen a la configuración de escenas destacables.	
Anodina	Esta escena tiene lugar cuando ni los elementos que la componen ni la escena en su conjunto transmiten fuertes sensaciones perceptivas. En definitiva, se entiende por escena “anodina” la que pasa prácticamente desapercibida, es decir, su valoración por parte del observador medio sería potencialmente neutra o incluso negativa. Las reproducciones más frecuentes son aquéllas en las que los distintos elementos se disponen de manera excesivamente racional (cultivos en damero) o excesivamente desorganizada (zona de desprendimientos masivos), cuando se carece de un número básico de elementos (llanuras cerealísticas) o éstos se reproducen periódicamente en el espacio dando sensación de monotonía (olivares extensivos), también cuando los colores y formas son muy homogéneos (replantaciones de pinares) o las escalas de los elementos son poco destacables.	

Los elementos presentes en la escena de paisaje pueden componer un todo armónico y equilibrado, casi siempre producto de una co-evolución larga y reposada. En tal caso, por “integración” se entiende que, o bien los distintos componentes han alcanzado la aludida armonía formal tras un largo período temporal, o bien la incorporación de nuevos elementos a la escena es acorde con lo preexistente. En su condición inversa, estarán tanto menos integrados los elementos cuanto que éstos produzcan impacto visual, ya sea por razones de escala, de formas, de líneas, de colores o cualquier otra variable formal, lo que puede derivar en una relación que puede llegar a ser conflictiva. Por tanto, un elemento puede estar o no integrado en una escena en función de sus relaciones formales con ésta, si bien no siempre han de ser elementos habituales los que propicien la integración, dado que también pueden tener cabida otro tipo de elementos que, por novedosos o no experimentados, engrandezcan la escena, relativizándose así la clásica concepción de que lo tradicional es siempre lo menos impactante o que lo novedoso es necesariamente impactante (o se imposta mal).

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Armoniosa	Para que los elementos de una escena presenten una integración armoniosa existen tres posibilidades: la primera es que no sean discordantes, es decir, que todos los elementos estén bien relacionados entre sí y ninguno se salga de la tónica general; la segunda es que, sin discordancias notables, la escena contenga algún elemento especialmente relevante, cuya repercusión en la misma lo sea tanto por sus características intrínsecas, como por su predominio, pero sin llegar a perturbar la armonía escénica; la tercera es que todos o gran parte de los elementos, aún siendo muy destacados en sí mismos, también se integren bien entre sí.	
Conflictos puntuales	La integración de los elementos de una escena será puntualmente conflictiva cuando aquéllos tengan una relación negativa, visualmente impactante, con el entorno; pero a diferencia de la integración masivamente impactada, en este caso tiene escasa repercusión escénica, ya sea por tratarse de pocos elementos, incluso uno solo, ya sea por la debilidad formal del impacto por razón de tamaño, forma, color... Por tanto, se trata de escenas donde hipotéticamente resultaría muy factible recomponer la armonía preexistente u ocultar a la mirada del observador tales conflictos puntuales.	
Masivamente impactada	Una escena está “masivamente impactada” cuando alberga varios elementos, o uno singularmente relevante por su extensión, volumen o predominio, que desentonan negativamente respecto a la escena comúnmente admitida como habitual e integrada para ese lugar. Para considerar como masivamente impactante la repercusión de uno o pocos elementos disarmónicos, deben tener capacidad focalizadora en la escena. A su vez, la presencia de elementos no habituales, exógenos, sobrevenidos, no debe suponer necesariamente impacto si no es por una aportación negativa a la estética y configuración predominantes o al conjunto de las relaciones paisajísticas, pudiéndose dar el caso de determinados elementos exógenos capaces de integrarse en la escena. Por tanto, se trata de situaciones donde hipotéticamente resultaría muy difícil recomponer la armonía preexistente u ocultar a la mirada del observador los impactos visuales, por lo que requeriría grandes esfuerzos de intervención, cuando no su inviabilidad práctica.	



La cuenca visual es un factor determinante en la valoración de una escena en sus aspectos formales o apariencia, ya que dependiendo de que las manifestaciones de los elementos puedan ser observadas mejor o peor, conllevará su propia valoración paisajística; si bien no todo depende de ello (otras variables, como dimensión, escala o inclemencias del medio interpuesto entre el sujeto observador y el objeto observado, pueden ser claves para realzar o no una escena). Pero la importancia de la cuenca visual en la valoración paisajística se pone claramente de manifiesto en aquellas escenas que son formalmente monótonas y uniformes, como, por ejemplo, el mar o el desierto arenoso, cuando aparecen en cuencas de grandes dimensiones (los horizontes lejanos, casi ilimitados, confieren una peculiar sensación positiva al observador). Análogamente, escenas protagonizadas por prominentes elementos verticales pueden ser divergentemente consideradas dependiendo de que el observador se encuentre más o menos próximo a tales elementos, debido a la escala, puesto que la inmediatez física puede comportar sensaciones como vértigo, inseguridad, desconfianza, impresión, etc., que condicionarán la valoración de la escena. En definitiva, los parámetros de cuenca visual (diafanidad, ángulos de apertura, profundidad, forma) condicionan la propia valoración de la calidad escénica en su apariencia.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Mejorante (de escena)	Se favorecen las sensaciones perceptivas de las escenas de paisaje cuando la cuenca visual contribuye a ello con sus parámetros, en cuyo caso supone un factor mejorante de la propia escena. A este respecto, serán tanto mejores tales parámetros cuanto que no haya filtros interpuestos en el punto de observación, o bien que tales filtros permitan disimular los elementos disonantes y/o realzar los expresivos y bien integrados; incluso, en algunas circunstancias, la ocultación parcial de algún elemento de la escena que permite intuir su continuidad también es estimulante para el observador. Asimismo es mejorante que la cuenca visual supere los 180° de ángulo horizontal y los 90° de ángulo vertical, tenga una profundidad de al menos 5 km. y presente una forma virtual en abanico o isométrica, puesto que la combinación de estos parámetros supondrá la contemplación panorámica. A su vez, una cuenca visual puede ser mejorante de la escena cuando incrementa las sensaciones del observador (bordes de tajos, por ejemplo), o le permita ver la mayor parte de las relaciones y vínculos existentes de un hecho territorial (por ejemplo, cuando se ve un río desde su nacimiento hasta su desembocadura en el mar o cuando son apreciables, verbigracia, todos los pisos bioclimáticos de una región corológica en una misma cuenca visual). En definitiva, a la cualidad de una escena paisajística siempre se le pueden sumar las variables positivas de la cuenca visual donde virtualmente se inserta.	
Indiferente o no mejorante (de escena)	Cuando la cuenca visual no altera fundamentalmente la percepción de la escena puede decirse que se trata de una cuenca “indiferente o no mejorante de la escena”. Los casos más frecuentes son los de aquellas cuencas visuales cuyas dimensiones son muy reducidas, no ponen en primer plano los elementos más destacados de la escena o presentan un medio interpuesto que no realza la escena ni ninguno de sus elementos constitutivos o, incluso, propicia su desvirtuización. En tales casos, su valoración no se considera como mejorante de la cualidad intrínseca de la propia escena de paisaje.	

Además de la apariencia de los elementos que constituyen una escena paisajística, existen otras características que le son propias y que habitualmente no son perceptibles a simple vista. Éstas requieren de la intervención de la experiencia, la reflexión y las relaciones causales para su conocimiento, por lo que no siempre están al acceso de todos los observadores del paisaje. Así, la riqueza de una escena viene dada por esa información, la cual depende de dos factores fundamentalmente: la existencia de gran número de elementos distintos y el significado de esos elementos, no siendo siempre la relación cuantitativa prioritaria sobre la cualitativa, pues pueden existir muchos elementos con escaso valor informativo y un único elemento con un alto valor significativo y que domina sobre toda la escena. Otra razón de análisis es que esos elementos presenten más o menos huellas o pistas que faciliten su lectura, lo que no siempre es factible, especialmente cuando algunos hechos naturales o humanos no son reconocibles por su dificultad intrínseca o, más aún, por su total eliminación de la escena.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Abundante	La información es “abundante” cuando el número y la diversidad de elementos presentes en la escena es tal que denota un sistema complejo de relaciones a interpretar (por ejemplo, el paisaje de una selva transmite que, además de un gran número y variedad de árboles, existen unas condiciones climáticas específicas y unas complejas interrelaciones ecológicas que favorecen su existencia). Pero también la información es abundante cuando existen uno o unos pocos elementos de gran fundamento, capaces de explicar por sí mismos la complejidad territorial de la escena (por ejemplo, el caso de la exposición solar de una ladera, dato suficiente para entender la presencia de ciertas especies vegetales en ella, o la historia de un asentamiento, que explica su disposición, morfología, tipología edificatoria, etc.).	
Escasa	Se considera que la información de una escena es “escasa” cuando existen pocos elementos, o incluso numerosos, pero que en un caso u otro apenas aportan claves sobre la esencia paisajística de la escena. En tal caso, la valoración de la misma no puede ser alta, aunque su dimensión formal sea expresiva, integrada, etc., ya que los componentes carecen de suficiente repercusión e interés para entender e identificar la esencia o carácter del paisaje representado en tal escena.	

Además de información, una escena transmite una serie de relaciones entre el ámbito y el observador que van más allá de lo meramente visualizable. Desde los gustos personales por un determinado tipo de escenas, hasta la identificación afectiva con ellas, los observadores escrutan el paisaje a partir de su conocimiento, capacidad de leer el territorio y motivaciones personales o de grupo. Así, la escena será tanto más significativa cuanto que contenga información clave para la identificación del carácter paisajístico, pero también cuando aporte información relevante para su entendimiento, cuando contenga elementos de valor patrimonial, simbólico, etc.; en definitiva, cuando se trata de una escena valiosa por su singularidad, por su carga de significados, por su complejidad natural y/o cultural, por su alejamiento de lo banal y vacuo. Por tanto, el significado de la escena puede resumirse con la siguiente pregunta: ¿qué información transmite la escena y qué significado tiene tal información para el entendimiento del territorio representado en su paisaje?

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Clave (para el carácter paisajístico)	Cuando además de importante, la información que transmiten los elementos componentes de la escena resulta fundamental, “clave”, para la interpretación del paisaje, de su evolución, de sus interrelaciones y, en su caso, de su simbolismo. Estas claves están, frecuentemente, en el fundamento de la identidad o carácter del paisaje, porque constituyen elementos semánticos que confirman la pertenencia a un determinado territorio. La identificación de hechos naturales y humanos relevantes, la forja de su identidad a lo largo del tiempo, la originalidad y singularidad de sus manifestaciones, etc., son aspectos inherentes a todo paisaje, pero difieren según lugares (principio de diferenciación y singularización), por lo que alcanzan especial valor, sobre todo de cara a acciones de preservación y potenciación, si cabe, de dichos componentes claves o esenciales.	
Importante	Una escena tiene una significación “importante” cuando la información que transmite no resulta indiferente o irrelevante, sino que es sustantiva para la interpretación paisajística. Evidentemente, es más valorada aquella escena cuyos elementos identifican la esencia de un territorio que aquella otra donde sus componentes son demasiado comunes, o bien incluso desvirtuadores de la realidad.	
Banal	Las escenas de significado “banal” serían aquéllas que apenas transmiten información territorial, o ésta es farragosa, pero también aquéllas carentes de significado o simbolismo dentro del ámbito socio-cultural. Estas situaciones de banalidad paisajística conllevan indiferencia, incomprensión, incluso desprecio, y a ellas contribuyen la introducción en la escena de elementos estándares, exógenos, producto de mimetismos culturales, de escasa o nula identificación cultural, carentes de originalidad, incluso definidos por su simpleza y banalidad.	

B. CUALIFICACIÓN DE ESCENA / (e). Esencia

3. CUENCA VISUAL

La cuenca visual incide sobre el fondo o la esencia de las escenas paisajísticas al facilitar la comprensión de la existencia de sus elementos y de las relaciones entre ellos. Por ejemplo, las fuerzas hoy ya no presentes y que un día motivaron la formación de un sistema montañoso serán más entendibles cuanto mayor sea la visualización de la cuenca, o al menos si toda la cuenca comprende la parte determinante para desvelar los factores orogénicos. Igual sucede con aquellas cuencas visuales en las que se puede observar toda la estructura urbana de un núcleo, sobre todo si es grande, con lo que seguramente será más factible entender su evolución. En definitiva, la amplitud, la forma, los ángulos de proyección visual (horizontal y vertical) y la profundidad de las cuencas visuales ayudan en mayor o menor medida a desvelar e interpretar las claves naturales, culturales, históricas, en definitiva territoriales, que han configurado la escena expuesta a la mirada, por ende el paisaje.

VALOR	DEFINICIÓN	EJEMPLO
Mejorante (de escena)	Se facilita la lectura de la esencia de una escena paisajística cuando la cuenca visual contribuye a ello con unos parámetros favorables, en cuyo caso supone un factor mejorante de la propia escena. A este respecto, serán tanto mejores tales parámetros cuanto que no haya filtros interpuestos en el punto de observación, que la cuenca visual supere los 180° de ángulo horizontal, los 90° de ángulo vertical, alcance una profundidad de al menos 5 km. y presente una forma virtual en abanico o isométrica.	
Indiferente o no mejorante (de escena)	Las cuencas visuales de visibilidad estorbada, con ángulos visuales relativamente pequeños, escasa profundidad y forma virtualmente ensanchada, no contribuyen, o lo hacen de modo deficiente, a una buena lectura paisajística, por lo que se consideran indiferentes respecto a la valoración de la calidad escénica; es decir, ni agregan ni restan valor a la misma.	



Toma de datos y análisis de accesos viarios

La eficacia del instrumento metodológico que se propone para el estudio de la relación paisajística entre carretera y núcleos está basada en una sistemática recogida de información, análisis y diagnóstico, abordados de forma prácticamente paralela. Así, se puede hablar de una toma de datos dirigida según las necesidades de diagnóstico detectadas en pasos previos, configurándose en conjunto como un proceso de retroalimentación. Por ello, se hace fundamental la identificación de todos los pasos que componen esta primera etapa metodológica:

Paso 1. Documentación previa

- Finalidad:
Definición formal del ámbito de estudio.
- Material de trabajo:
 - Catálogo de Carreteras de Andalucía (de la Red Autonómica y la Red Provincial).
 - Cartografía digital (ortofotografía con resolución geométrica mínima de 0,5 metros y mapa topográfico a escala mínima de 1:10.000).
 - Planeamiento municipal vigente para la delimitación del suelo ordenado (urbano consolidado, urbano no consolidado ordenado o suelo urbanizable ordenado) y del suelo no ordenado (urbano no consolidado y no ordenado, o suelo no urbanizable). En defecto de instrumento de planeamiento urbanístico general, la consideración de un suelo como urbano se realizará conforme a los criterios establecidos en la normativa urbanística vigente, según se establece en el artículo 9 de la Ley 8/2001, de Carreteras de Andalucía.
- Procedimiento:

La identificación de las unidades objeto de análisis es requisito inicial para la definición concreta del marco de estudio. Se trata de las entradas a uno o varios núcleos urbanos –dependiendo del ámbito territorial que constituya el objeto de

proyecto– pertenecientes a la red autonómica de carreteras. Ello facilita enormemente la homología de su codificación, puesto que en el Catálogo de Carreteras de Andalucía están reconocidos matrícula, origen y destino de cada acceso susceptible de ser considerado. De este modo, la identificación de la entrada deberá incorporar: el nombre del núcleo, la matrícula de la carretera y el sentido en el que se accede, definido por el origen o el final de esa vía⁷.

Una vez identificadas las vías de entrada se procede a definir los límites del núcleo que comunican y que, a los efectos de la presente propuesta operacional, serán aquéllos que se corresponden con los bordes de suelo ordenado (así reconocido por el planeamiento general, o bien por un planeamiento de desarrollo). Esta clasificación de suelo tiene por utilidad delimitar en cartografía el inicio y el final del tramo de contacto urbano (TCU) de cada una de las entradas al núcleo. Así, a partir de este momento se puede afirmar que los bordes de un núcleo serán considerados equivalentes a los límites de sus suelos ordenados, independientemente de que se trate de suelo urbano o urbanizable.



7. El siguiente ejemplo de las dos entradas que llegan al núcleo de Melegis puede servir para clarificar esta codificación:

- a) Acceso a Melegis por la GR-3204 sentido Lección
- b) Acceso a Melegis por la GR-3204 sentido La Bernardilla

Sólo resta la inclusión en el material cartográfico de la condición de distancia máxima establecida para iniciar el estudio de la relación paisajística carretera-núcleo, que no superará los 2.000 metros⁸ desde el borde de éste y a lo largo de cada una de las vías de entrada.

Paso 2. Visita prospectiva

- Finalidad:
Prospección inicial del terreno y acotación de los tramos de contacto visual y de aproximación inmediata.
- Material de trabajo:
 - Cámara de vídeo.
 - Receptor GPS de alta sensibilidad.
 - Cartografía elaborada en el paso 1 (incluye la delimitación del núcleo y el delineado de los 2 kilómetros máximos en cada una de las entradas del acceso).
 - Un vehículo turismo (“automóvil, distinto de la motocicleta, especialmente concebido y construido para el transporte de personas y con capacidad máxima para nueve plazas, incluido el conductor”, Anexo I de la Ley sobre Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, aprobado por RDL 339/1990).
- Procedimiento:
Durante la primera visita al lugar de estudio se aborda una prospección somera de la perceptibilidad de la escena de núcleo a lo largo de los trayectos de acceso delineados en cartografía. Con idea de que la aproximación sea lo más parecida posible a lo que se ha denominado como “desarrollo escénico”, se apuesta por una toma de datos, a través de la grabación de un vídeo desde vehículo, por cada uno de los trayectos de entrada y siempre buscando con el visor la escena de núcleo.

8. Longitud máxima estimada como suficiente para la adecuada visualización de núcleos pequeños (pueblos).



Durante el recorrido de los 2 kilómetros deberá señalarse, mediante marcado de las coordenadas a través del receptor GPS, en qué momento se percibe, por vez primera, la escena de núcleo. Ese punto será el inicio del tramo denominado “de contacto visual” (en adelante, TCV). La finalización de este tramo coincidirá con el inicio del tramo de “aproximación inmediata” (TAI), cuya definición estará condicionada por la concurrencia de una o varias de las siguientes posibles contingencias:

- Presencia de edificaciones dispersas en suelo clasificado como no ordenado (suelo no urbanizable o urbanizable no ordenado).
- Proliferación de los accesos directos a fincas.
- Pérdida de la ruralidad de las edificaciones dispersas (proximidad de las mismas a la carretera, para las cuales ésta adopta una función de calle).
- Aparición de elementos típicamente urbanos (mobiliario, alumbrado, etc.) y de publicidad.
- Aumento de la degradación antrópica de las márgenes de la carretera y, por ende, de la banalización del espacio, por presencia de usos o elementos claramente marginales y oportunistas.
- Incremento del uso industrial y de equipamientos urbanos “incompatibles” con el uso residencial (cementeros, campos deportivos, etc.).
- Percepción del núcleo en un plano cercano, de modo que la proximidad impide ver más allá de las primeras fachadas del pueblo.

Cualquiera de estos procesos, más aún si se presentan varios de ellos, provoca en el viajero una sensación de “estar en la puerta de entrada al núcleo”, si bien estas circunstancias no siempre se cumplen, pudiendo suceder que no sea de aplicación ninguno de los citados criterios. Ello es más probable en núcleos que cuenten con un instrumento de ordenación municipal reciente, donde todas estas consideraciones hayan sido recogidas a través de su reconocimiento como suelo urbano o suelo urbanizable ordenado, puesto que con ello pasarían a formar parte del tramo de “contacto urbano” (TCU). También puede ocurrir en núcleos poco dinámicos, con escasas presiones urbanísticas y donde se mantiene una total ruralidad. En estos casos, la delimitación del TAI será aplicada a modo de “umbral de amortiguación” o de transición respecto de los usos urbanos, establecido con un valor medio de 100 metros de distancia a lo largo del acceso y desde el límite del núcleo (o límite con el TCU).

En cualquiera de ambas situaciones quedará establecido el inicio del TAI y sus coordenadas quedarán fijadas por el receptor GPS, al igual que deben ser marcadas las correspondientes al inicio y fin del TCU (reflejados en cartografía), completando la tramificación de la entrada en cuestión.



Paso 3. Pre-segmentación de tramos en gabinete

- Finalidad:

División, en gabinete, de cada uno de los tramos de análisis en las unidades mínimas de valoración: los segmentos.

- Material de trabajo:

- Cartografía elaborada en el paso 1.
- Vídeo grabado durante el paso 2.

– Puntos GPS tomados durante la visita del paso 2, y software para el volcado de la información en la citada cartografía.

- Procedimiento:

Partiendo del hecho de ser la relación paisajística carretera-núcleo la que motiva el desarrollo de la presente metodología, parece lógico utilizar la perceptibilidad de la escena de núcleo como el criterio decisivo para establecer una primera división de los tramos en segmentos, o unidades mínimas de análisis. Ésta será efectiva cada vez que se produzca un cambio significativo en la citada perceptibilidad, lo cual se traduce en la alteración de los valores de una o varias de las siguientes variables:

1. Observación del núcleo.

a) Completa o Parcial Sustantiva (el paso de una escena en la que el núcleo se observe de forma completa a otra en la que se mantiene la visión de su parte sustantiva, identitaria, no se estima significativo).

- b) Parcial No Sustantiva.

- c) Nula.

2. Ángulo de Visión Horizontal.

a) Frontal u Oblicua (se entenderá por visión no forzada aquella en la que el conductor perciba la escena de núcleo de forma oblicua o frontal; por tanto, ambos valores quedan agrupados de cara a la segmentación dado que no se produce un cambio significativo entre una y otra situación).

- b) De Soslayo (o visión forzada).

3. Contemplación del núcleo.



- a) Sin Obstáculos.
- b) Con Filtrado.
- c) Con Apantallado.

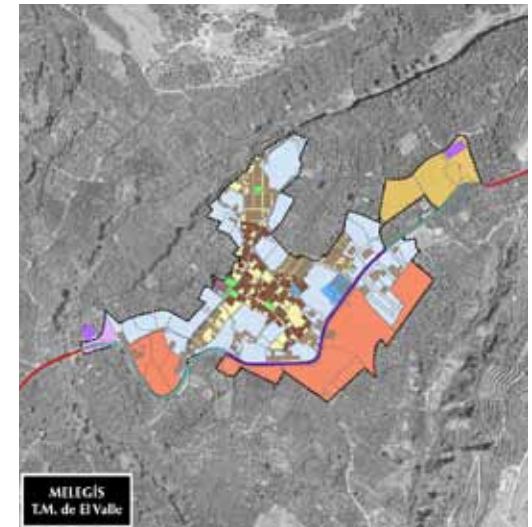
Cualquier cambio en los valores establecidos implicará la delimitación de un nuevo segmento, con lo que se consiguen espacios de análisis adecuados a los distintos potenciales de vistas del núcleo, y en los que diferirán las propuestas de intervención. Esta pre-segmentación será realizada con apoyo del vídeo y debe quedar reflejada en la cartografía (ubicación aproximada), para servir de guía durante el siguiente paso metodológico.

Resulta, pues, un proceso de segmentación apropiado para el total de los tramos de contacto visual y de aproximación inmediata, donde la Administración de Carreteras aún mantiene la potestad de ordenar ambas márgenes de la vía dentro de sus zonas de afección. Lo mismo ocurre en el TCU en su variante de travesía de borde, puesto que aún conserva una de las márgenes con potencialidad de intervención (la única que debe ser



segmentada por este procedimiento), por tratarse de suelo urbanizable no ordenado o suelo no urbanizable.

Sin embargo, esta segmentación no tiene cabida en las travesías confinadas, donde la capacidad de intervención se ve muy mermada por el hecho de que ambas márgenes de la vía estarán calificadas como suelo ordenado. De modo que, independientemente de que se encuentren edifi-



CLASIFICACIÓN DEL SUELO DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

----- LÍMITE DEL SUELO URBANO (ORDENADO)

- Residencial aislada
- Residencial adosada
- Residencial indiferente
- Espacios libres públicos
- Equipamientos públicos
- Industria agropecuaria
- Industria

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA

- Núcleo tradicional (ciudad histórica)
- Nuevos desarrollos (ensanches)
- Espacios libres públicos
- Jardines y huertos privados
- Edificios religiosos
- Equipamientos urbanos
- Construcciones de carácter industrial

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA URBANA

- Red Vial Provincial, GR-3204, Tramo fuera de poblado
- GR-3204, Tramo en travesía de borde
- GR-3204, Tramo en travesía confinada



ESCALA 1:5,000

casas o no en el momento de la toma de datos, la limitada capacidad de actuación por parte de la Administración de Carreteras obliga a una diferente consideración en el modo de segmentar y analizar este último tramo de contacto urbano.

Paso 4. Concreción de los segmentos

- Finalidad:

Depuración de la pre-segmentación con ayuda de un segundo trabajo de campo.

- Material de trabajo:

- Cámara fotográfica.

- Receptor GPS de alta sensibilidad.

- Cartografía elaborada en el paso 3 (incluye la pre-segmentación).

- Estadillos o fichas de trabajo relativas a los factores de perceptibilidad de núcleo, escena general, escena de núcleo y de caracterización de la carretera.

- Procedimiento:

El proceso de ajuste de segmentos estará fundamentado en la interpretación de las escenas de paisaje, por lo que en este punto se hace imprescindible la identificación directa de todas las claves de reconocimiento paisajístico del ámbito, documentadas previamente (información acerca de los valores del lugar, ya sean de índole físico-biótica, como el relieve, el clima, el sistema hídrico o la vegetación, o de índole antrópica, como el patrimonio etnológico o arquitectónico, la historia, el aprovechamiento de recursos, etc.). Esta caracterización merece una exploración del terreno más detenida, de modo que el recorrido de los accesos se realizará ahora a pie, con idea de poder fotografiar las escenas paisajísticas asociadas a cada segmento, que pueden ser dos para un mismo punto: la escena de núcleo y la escena general (hay que recordar que sólo al peatón se le reconoce la capacidad de contemplar el paisaje con un ángulo de visión horizontal igual a 360°).

Con el apoyo de la cartografía elaborada en el paso 3, en donde se incluye la ubicación de los segmentos provisionales, se iniciará la marcación de los puntos GPS sobre el terreno, matizando la localización de los puntos de inicio y fin de segmento mediante las comprobaciones en campo. Pero, además, dichos segmentos iniciales podrán

ser fragmentados por una nueva consideración que, hasta este momento, había sido obviada: la escena general, entendida como aquella que no incluye la visión del núcleo.

Los criterios que motivarán un nuevo segmento (resultado de fraccionar uno de los definidos en el paso anterior) se fundamentan en cambios significativos en la escena general, que se pueden traducir, bien en la detección de umbrales inter-cuenca (puntos donde se pasa de forma evidente de una cuenca visual a otra; a su vez, esta transición puede ser provocada, principalmente, por cambios drásticos de cuenca hidrográfica o por cambios bruscos en el ángulo visual horizontal), bien en la comprobación de que en la escena aparecen –o por contra, quedan ocultos– elementos de gran relevancia paisajística. Igualmente, la demarcación de los nuevos segmentos se llevará a cabo con el receptor GPS.

Por otro lado, esta segunda visita de campo tiene la intención de servir para la caracterización pormenorizada de la situación paisajística propia de cada segmento, llevando a cabo un análisis que se canaliza a través de unos estadillos en los que se incluyen cuatro tablas:

- Tabla de caracterización de la Carretera. Incluye los datos identificativos de la unidad de estudio (nombre del acceso, de la entrada, del tramo y del segmento, así como los números de los puntos GPS que delimitan el segmento y de las fotos que lo documentan). También se incorporan casillas para diagnosticar dos situaciones concretas de las márgenes de la carretera:

- a) Presencia –o no– de equipamientos de parada: pueden estar vinculados con la necesidad de observar la escena de núcleo en situación de parada, esto es, cuando la consideración de la perceptibilidad en su variable de ángulo de visión sea de soslayo; pero también puede interesar por el hecho de que exista una escena cualificada merecedora de un equipamiento de disfrute paisajístico.

- b) Naturaleza del filtrado o apantallado: su importancia reside en diagnosticar si se trata de obstáculos que cualifican o no la escena y, en caso de no hacerlo, si su naturaleza permite que sean intervenidos (mediante su eliminación, desplazamiento y/o sustitución).

- Tabla de caracterización de la Perceptibilidad de Núcleo: si durante la primera visita (paso 2 de la metodología) se caracterizaban tres variables de la perceptibilidad para abordar la pre-segmentación (observación del núcleo, ángulo de visión y contemplación del núcleo), ahora se procede a describir el total de variables que la componen, especificando los distintos valores que adoptarán en cada segmento, según se ha expuesto en el presente capítulo.

- Tabla de cualificación de la Escena de Núcleo: diferenciando las variables de apariencia o formales y esencia o de fondo. Cuando la observación del núcleo sea nula (variable inventariada en la perceptibilidad), esta tabla no podrá ser cumplimentada, a excepción de que se produzca una situación concreta: que el núcleo no pueda ser observado por causa de un obstáculo que teóricamente puede ser intervenido para permitir la contemplación de dicho núcleo. Esta potencialidad demanda conocer, en la medida de lo posible, qué tipo de escena (en cuanto a forma y fondo) se descubrirá en caso de ser eliminada, sustituida o desplazada la pantalla visual, puesto que será un criterio clave en la toma de decisiones (intervenir o no sobre el obstáculo). Sólo en este supuesto deberá cumplimentarse la tabla de cualificación de la escena de núcleo con la condición de observación nula del mismo; en los demás casos no será necesario.

- Tabla de cualificación de la Escena General: también se diferencian las variables de apariencia y de esencia. Cuando la escena de núcleo es amplia puede ocurrir que no exista escena general, puesto que no se consideran como tal los paisajes



interiores a la carretera (taludes de desmonte y trincheras, túneles, áreas laterales, estaciones de servicio, rotondas, etc.).

Esta evaluación será aplicable a los tramos denominados de contacto visual y de aproximación inmediata. Tal y como se esbozaba anteriormente, el TCU de travesía de borde asume las mismas consideraciones que los TCV y TAI, aunque sólo en su margen de suelo no ordenado, puesto que la otra margen deberá ser valorada de la misma forma que una travesía confinada; esto es, asumiéndose que los suelos adyacentes ya están ordenados en términos de planificación urbana.

Aceptando que la ordenación y gestión de las márgenes de la travesía confinada (perteneciente al TCU) corresponden preferentemente a la Administración Local del núcleo objeto de estudio, y que sólo en casos excepcionales existirá la posibilidad de intervención (mediante protección) por parte de la Administración de Carreteras (supuesto del artículo 59 de la Ley 8/2001), se decide reorientar el ámbito de estudio dentro de travesía confinada hacia espacios de especial interés, que se definen como aquéllos en los que se cumple alguna de las siguientes situaciones excepcionales:

a) Interés de la Escena de Núcleo: que se observe una escena de núcleo cualificada por incluir la parte sustantiva del mismo, o no, debiendo ser visualizada en un plano medio. Estos valores corresponden a las variables de observación del núcleo y de distancia del plano de la perceptibilidad de núcleo, así como a la valoración de todas las variables que componen la cualificación de la escena de núcleo (según la tabla de perceptibilidad de núcleo y la tabla de escena de núcleo del estadillo de campo).

b) Interés de la Escena General: que la escena general sea cualificada y pueda ser observada durante un espacio de tiempo suficiente. Para materializar esta última condición se ha establecido el umbral mínimo de 50 metros sobre la margen de

la vía que deben quedar libres de edificaciones. Ello implica que deberá realizarse la cualificación de la escena general según la tabla de escena general del estadillo.

En conclusión, cuando se trate de un TCU, la valoración paisajística quedará restringida a determinados segmentos, que serán:

1. Aquéllos con relevancia paisajística por cumplir una de las dos situaciones excepcionales ya citadas: el caso de ambas márgenes de la travesía confinadas y el caso de la margen urbana de la travesía de borde. Así, la relevancia paisajística debe estar definida por:

a) Interés de la escena de núcleo. En este caso, en el estadillo de campo se rellenarán las tablas de carretera, de perceptibilidad de núcleo y de escena de núcleo (no la de escena general).

b) Interés de la escena general. En este caso, en el estadillo se cumplimentará la tabla de carretera y la de escena general (no la de perceptibilidad ni la de escena de núcleo).

2. Todos los segmentos y las márgenes no ordenadas de la travesía de borde. La cumplimentación del estadillo seguirá las mismas pautas ya establecidas para los segmentos de los tramos TCV y TAI.

Por último, conviene recordar que, como ocurría con la segmentación de los demás tramos, será esencial fijar las coordenadas de inicio y fin de cada uno de ellos mediante marcado de puntos GPS.

Nota explicativa del estadillo de campo

A continuación se incluye la plantilla del estadillo que ha sido descrito para la toma de datos en campo y que se compone de las cuatro tablas de: caracterización de la carretera y de la perceptibilidad de núcleo, cualificación de la escena general y de la escena de núcleo.

Seguidamente se adjuntan dos ejemplos para ilustrar el modo en que debe ser cumplimentado el estadillo, ambos centrados en un acceso a un

núcleo tipo (ejemplo de Melegís). Para su mejor comprensión, se incluye bajo estas líneas una explicación de los dos casos expuestos:

Ejemplo 1. Tramo de contacto visual

Se trata de un segmento del TCV de una de las dos entradas al núcleo, concretamente la definida como "Acceso a Melegís por la GR-3204 sentido Lecrín".

El inventario de la perceptibilidad refleja que desde esta posición puede observarse el total del núcleo, contrastado y en plano medio, aunque de soslayo. Ello supone que se requerirá un equipamiento de parada para que el conductor pueda observarlo, pero actualmente no existe (ver tabla de carretera). Además, la contemplación de la escena de núcleo se produce a través de un filtrado, que ha sido descrito en la tabla de carretera por encontrarse en una de sus márgenes. Se trata de elementos vegetales susceptibles de ser eliminados (pequeñas retamas y ailantos).

Por otro lado, se ha caracterizado la escena de núcleo en su doble dimensión de imagen y esencia (tabla de escena de núcleo), no siendo así para el caso de la escena general, cuya tabla no procede rellenar por considerar que no existe tal escena, esto es, que la morfología transversal de la carretera (a media ladera) y la posición topográfica del pueblo provocan que la escena de núcleo sea tan amplia que todo lo demás puede traducirse en un mero paisaje interior de la carretera.



Ejemplo 2. Tramo de contacto urbano

Es la misma entrada del ejemplo 1, aunque este segmento pertenece al TCU, en su modalidad de travesía de borde, por lo que el análisis será distinto en una y otra margen:

- En la margen de suelo ordenado no se detecta una situación de especial interés, ni por escena de núcleo ni por escena general, por lo que no se requiere análisis de la escena que se abre en esta margen.

– En la margen de suelo no ordenado se contempla una escena general que ha sido caracterizada en su correspondiente tabla (por asignación de valores a las variables de forma y fondo), pero no una escena de núcleo, por lo que no corresponde la cumplimentación de las tablas de perceptibilidad y escena de núcleo.

DATOS DEL ACCESO				
ENTRADA				
TRAMO				
SEGMENTO	CÓDIGO			
	GPS			
	FOTOS			
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA	SI			
	NO			
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		CUALIFICADO		
	NO CUALIFICADO	POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN	SI	Eliminación
				Desplazamiento
				Sustitución
			NO	
		Observaciones:		

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
FOTOGRAFÍA	VARIABLES	VALORES
Observaciones:	OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO	Completa
		Parcial Sustantiva
		Parcial no sustantiva
		Nula
	ÁNGULO DE VISIÓN	De frente
		En oblicuo
		De soslayo
	FONDO ESCÉNICO	Fondo contrastado
		Fondo no contrastado
	CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO	Sin obstáculos
		Filtrada
		Estorbada
	DISTANCIA DE PLANO	Plano cercano
		Plano medio
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo enmarcado	
	Núcleo no enmarcado	
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo focalizado	
	Núcleo no focalizado	

ESCENA GENERAL			
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente	FOTOGRAFÍA
		Destacable	
		Anodina	
	INTEGRACIÓN	Armoniosa	
		Conflictos puntuales	
		Masivamente impactada	
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena	
Indiferente o no mejorante de la escena			
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante	
		Escasa	
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico)	
		Importante	
		Banal	
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena	
		Indiferente o no mejorante de la escena	

ESCENA DE NÚCLEO			
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente	FOTOGRAFÍA
		Destacable	
		Anodina	
	INTEGRACIÓN	Armoniosa	
		Conflictos puntuales	
		Masivamente impactada	
CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena		
	Indiferente o no mejorante de la escena		
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante	
		Escasa	
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter)	
		Importante	
		Banal	
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena	
		Indiferente o no mejorante de la escena	

Valoración y propuestas para la mejora paisajística

Paso 5. Valoración de los segmentos

- Finalidad:

Análisis de la información recopilada para la asignación de los valores de perceptibilidad y escena correspondientes a cada uno de los segmentos.

- Material de trabajo:

- Cartografía elaborada en el paso 1.
- Puntos GPS tomados durante la visita del paso 4 y software para el volcado de la información en la cartografía.

- Árboles de valoración de perceptibilidad de núcleo, de apariencia de escena y de esencia de escena.

- Procedimiento:

Una vez resueltos los posibles conflictos entre la pre-segmentación de gabinete y la segmentación de campo, ya se puede hablar de unidades de valoración definitivas, cuya localización debe quedar mostrada en la cartografía mediante el volcado de los puntos GPS tomados durante la visita de campo del paso 4 del procedimiento.

Por otro lado, la información del segmento que fue recogida en sus respectivos estadillos de campo requiere de un análisis que permita su simplificación y categorización, para facilitar posteriormente una toma de decisiones apropiada. Con esta idea

se acude al empleo de diagramas de construcciones lógicas en los que se representan situaciones que ocurren de forma sucesiva en torno a las variables que intervienen en la evaluación paisajística buscada. Se trata de modelos que intentan reproducir todas las casuísticas posibles en relación con:

a) La perceptibilidad de la escena de núcleo dentro del ámbito definido en el presente estudio (carretera-núcleo).

b) La cualificación de una escena, en sus aspectos de forma o apariencia y de fondo o esencia.

La herramienta se ha denominado “árbol de valoración”, puesto que parte de la estructura de los conocidos como “árboles de decisión” (donde se muestran de forma gráfica los sucesos que se desarrollan a partir de la toma de una decisión), pero con la diferencia de que la entrada a partir de la cual se construye tal árbol de valoración se basa en información real, no hipotética, al tratarse de datos reconocidos previamente en campo, que serán:

a) Para los Árboles de Valoración de la Perceptibilidad del Núcleo: los valores de entrada vendrán definidos por la variable llamada “observación del núcleo”, según el valor adoptado en cada segmento. Las posibilidades son cuatro (observación completa, parcial sustantiva, parcial no sustantiva o nula), por lo que se requieren cuatro árboles de valoración distintos. En cada uno de ellos se desarrollan las relaciones necesarias con otras variables de perceptibilidad para predecir las tres situaciones posibles en torno a este factor, codificadas como:

P1. Las condiciones de perceptibilidad permiten la observación de, al menos, la parte sustantiva del núcleo objeto de estudio (por ser la vista representativa) sin necesidad de realizar intervención alguna en el ámbito de la carretera.

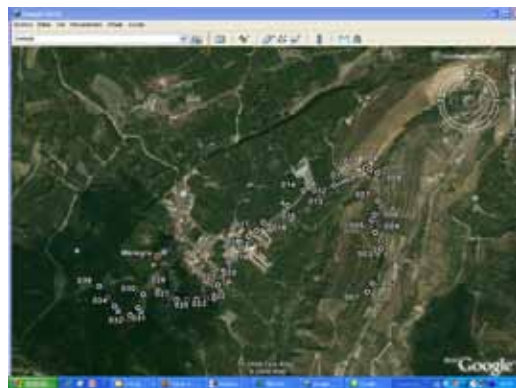
P2. La adecuada observación de la parte sustantiva, o bien, del total del núcleo desde la carretera demanda actuaciones de intervención puntuales sobre la zona de afección de ésta.

P3. Cuando se categoriza la perceptibilidad bajo este código significa que no es posible observar la parte sustantiva del núcleo a través de la aplicación de intervenciones “blandas” sobre la carretera, esto es, que no impliquen una modificación de los parámetros básicos que definen la carretera (trazado en planta, alzado y sección), para lo cual se requeriría un proyecto de ejecución completo de la carretera (no es el objeto de este proceso metodológico, que más bien pretende detectar las potencialidades existentes).

No obstante, hay que señalar que en el recorrido de algunos de los árboles de valoración de la perceptibilidad de la escena de núcleo se incluyen nodos de decisión relacionados con variables ajenas a la perceptibilidad, aunque con una influencia directa sobre ella. Se trata de aspectos que caracterizan a la carretera, y más concretamente a sus áreas laterales, y cuya peculiaridad radica en su capacidad para condicionar el valor de perceptibilidad, en uno u otro sentido, dependiendo de si se pueden o deben ser intervenidos. Los citados aspectos, que fueron inventariados en el estadillo de campo cumplimentado durante el paso 4 del desarrollo metodológico dentro de la tabla asignada a la carretera, son:

- Obstáculos que condicionan la contemplación del núcleo. Su naturaleza podrá suponer una carga cualificadora, o no, para la escena, siendo aconsejable la intervención sobre los mismos sólo en este último caso. Entonces, y sólo entonces, deberá evaluarse si el filtrado o el apantallado que obstaculiza puede ser intervenido para mejorar la contemplación del núcleo. La respuesta a esta cuestión derivará, a través de las ramas del correspondiente árbol de valoración, en una u otra de las categorías que puede asumir la perceptibilidad del núcleo (P1, P2 ó P3).

- Equipamientos de parada. Su presencia se convierte en una pieza esencial cuando la percepción del núcleo desde la carretera se realiza





en una situación de ángulo de visión de soslayo. Dificilmente un conductor podrá acceder visualmente a esta escena si no existe un espacio para el estacionamiento del vehículo, puesto que siempre se asume la contemplación de la escena en condiciones de seguridad vial. En este punto del árbol de valoración de la perceptibilidad del núcleo no se adopta ninguna decisión, sino que más bien se

hace una llamada a la determinación de los atributos de la carretera en este sentido (presencia o ausencia de equipamiento de parada), proceso ya previsto y abordado en el paso anterior, por lo que únicamente debe incorporarse esta información desde la tabla de carretera del estadillo de campo para continuar con la pertinente valoración de la perceptibilidad del núcleo (P1, P2 ó P3).

b) Para el Árbol de Valoración de la Calidad de Escena, en su factor de Apariencia (forma, ima-

gen): los valores de entrada vendrán definidos por la variable "expresividad"; componen las hojas de este árbol los valores correspondientes a la variable "integración" y, por último, y sólo cuando sea necesario para matizar la categorización de la forma, se incluirán los de "cuenca visual". También son tres las categorías en que puede derivar la valoración de los aspectos relativos a la forma o apariencia, es decir, a la imagen que se ofrece:

A+. En este caso los valores de la escena contribuyen en la cualificación de la misma.

A=. En este caso, los elementos que componen la imagen paisajística no tienen gran repercusión de cara a la cualificación de la escena que está siendo valorada.

A-. Este resultado revela la existencia de aspectos o elementos que deterioran la escena.

c) Para el Árbol de Valoración de la Calidad de Escena, en su factor de Fondo (esencia, carácter):

los valores de entrada vendrán definidos por la variable "riqueza de información". Continúan el recorrido las variables de "significación" y, aunque sólo en ocasiones, de "cuenca visual". Son asimismo tres las categorías en que puede derivar la valoración de los aspectos relativos a la esencia paisajística de la escena:

E+. Corresponde a la categoría en la que la esencia fortalece la cualificación de la escena.

E=. La valoración de la esencia arroja resultados de escasa influencia para la cualificación de la escena.

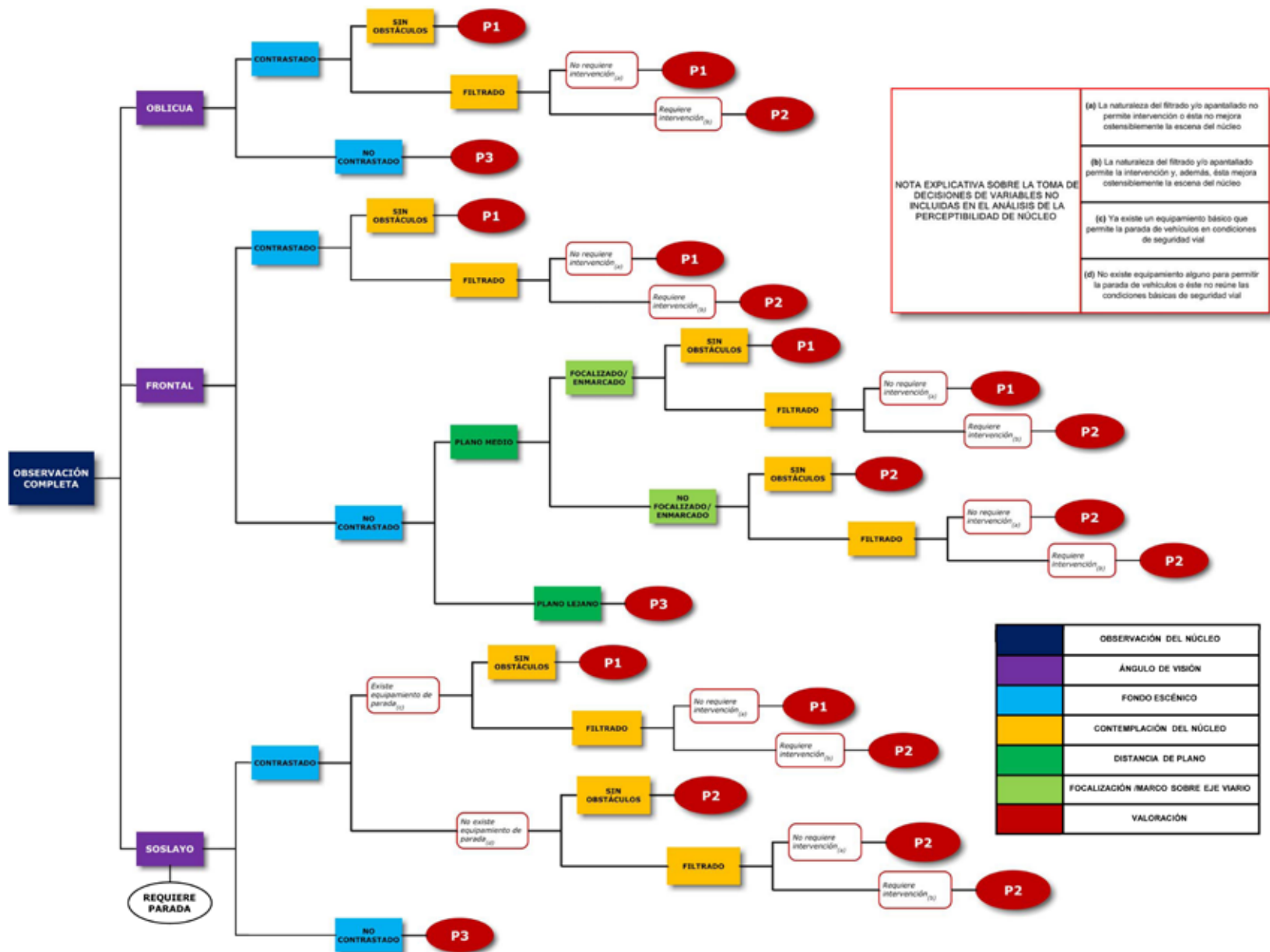
E-. El reducido interés de la esencia paisajística influye negativamente en la valoración de la escena.

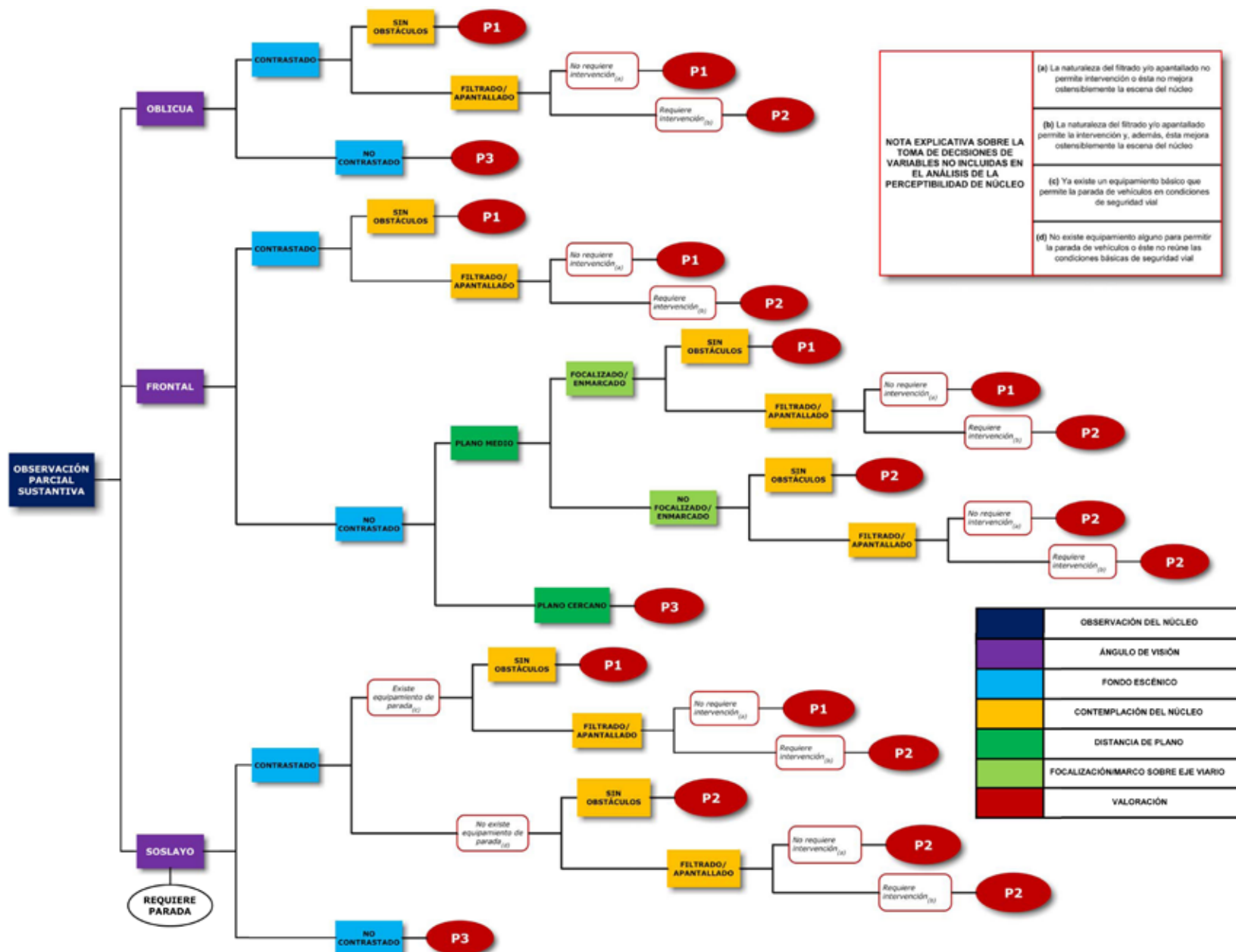
Todos estos árboles de valoración se adjuntan a continuación.

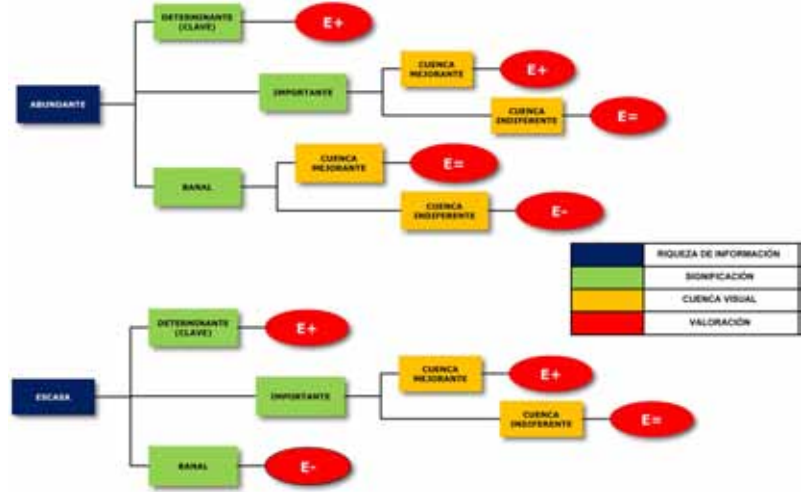
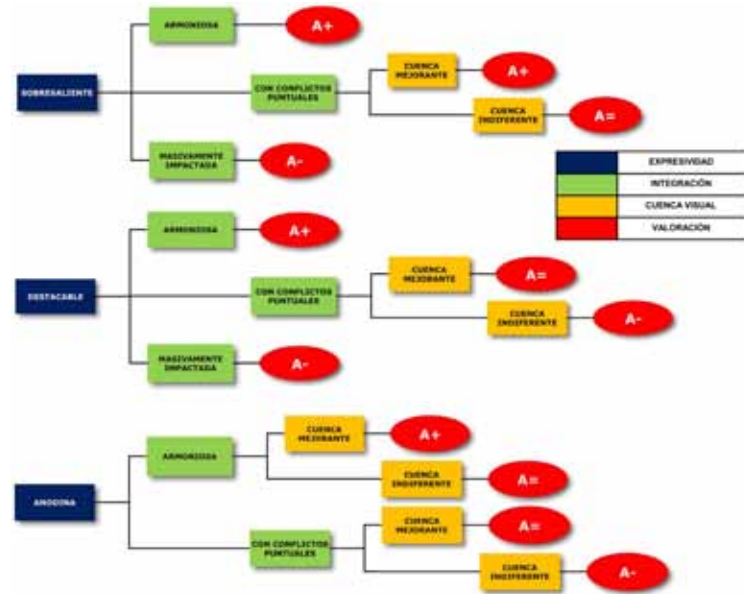
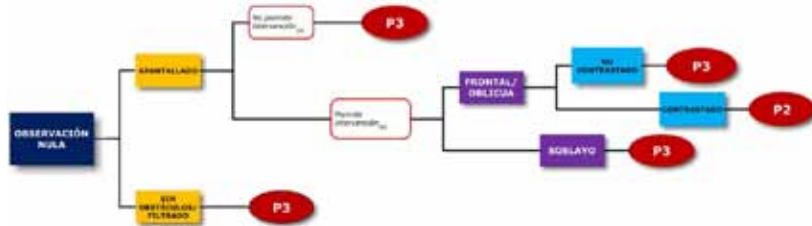
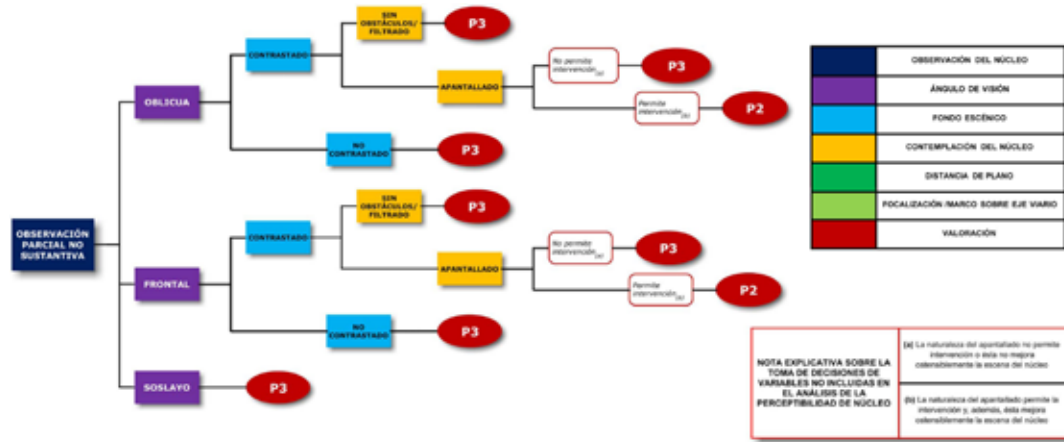
Como puede comprobarse, el empleo de estos árboles de decisión simplifica el proceso de valoración, al esquematizar las relaciones de dependencia entre las variables que intervienen en la evaluación paisajística propuesta, convirtiéndolas en correlaciones binarias (cada nodo se bifurca en dos ramas) que finalizan en uno de los resultados expuestos, a saber:

- P1, P2 ó P3 para la perceptibilidad de núcleo.
- A+, A= ó A- para la apariencia o imagen de la escena.
- E+, E= ó E- para la esencia de la escena.

Las primeras categorías, correspondientes a la perceptibilidad, se introducen directamente en la matriz de toma de decisiones, mientras que las distintas categorías de apariencia y de esencia deben ser cruzadas entre sí, puesto que ambos factores deben ser conjugados para obtener el valor de la calidad de la escena. La clasificación de casos, o posibles vinculaciones de estas últimas categorías, viene definida por la siguiente tabla, en la que se muestran ejemplos de escenas (tanto "de núcleo", como "general") para ilustrar las distintas relaciones entre apariencia y esencia.







EJEMPLOS DE CUALIFICACIÓN DE ESCENA

APARIENCIA	ESENCIA	CALIDAD DE ESCENA	
A +	E +	CUALIFICADA	 (A+) La escena es expresiva de manera sobresaliente y aunque se detecta algún conflicto (edificación reciente con forma de castillo), éste queda atenuado al tratarse de una cuenca mejorante. (E+) Información abundante y clave (cultivos de cítrico y olivar, embalse, arquitectura vernácula y geología asociada) permiten ubicar la escena que se presenta (en este caso, Valle de Lecrín).
		CUALIFICADA	 (A+) La expresividad destacable de una escena en la que todos sus elementos se integran de forma armoniosa justifica este valor de apariencia. (E=) A pesar de la belleza de la escena, es escasa la información que de ella se puede extraer, aunque importante (encajamiento del río, vegetación y arquitectura tradicional). La cuenca visual no mejora la valoración de la escena.
		NO CUALIFICADA	 (A+) No hay duda de que la escena tiene una destacable expresividad, así como una integración armoniosa de sus elementos. (E-) Pero la escena está vacía de contenido (información banal), ya que se trata de “paisajismo de creación” (en este caso, campo de golf), escenas atractivas pero sin esencia.

EJEMPLOS DE CUALIFICACIÓN DE ESCENA			
APARIENCIA	ESENCIA	CALIDAD DE ESCENA	
A =	E +	CUALIFICADA (*)	 (A=) La expresividad destacable se ve interrumpida por conflictos puntuales (naves ganaderas), aunque la amplitud de la cuenca mejora la valoración de la escena. (E+) Información abundante e importante (alta montaña en el horizonte, cultivos de cítrico y olivar en primer plano, los tres barrios de un núcleo...), unida a una cuenca visual mejorante.
	E =	NO CUALIFICADA	 (A=) La escena presenta una expresividad anodina, con puntuales conflictos (nave sin enlucir, tendido eléctrico,...) dentro de una cuenca visual que es mejorante. (E=) Abunda la información en la escena (cultivos, edificaciones, cerros al fondo,...) pero sin mucha significación, por lo que se considera bastante banal. Ello queda matizado por una cuenca mejorante.
	E -	NO CUALIFICADA	 (A=) Se trata de una escena anodina puesto que, aunque todas sus formas pueden caracterizarse como armoniosas, no destacan; su inclusión en una cuenca visual indiferente completa la justificación de esta valoración. (E-) La información es escasa y banal (no porque carezca de significado sino por ser muy común en el ámbito mediterráneo).

EJEMPLOS DE CUALIFICACIÓN DE ESCENA

APARIENCIA	ESENCIA	CALIDAD DE ESCENA	
A -	E +	NO CUALIFICADA	 (A-) Expresividad de la escena destacable por estar masivamente impactada, especialmente por los taludes de desmonte, aunque los aerogeneradores también pueden considerarse como conflictos para el paisaje. (E+) La información de la escena es escasa pero clave para entender el carácter del paisaje, por la presencia de tres puentes sucesivos (de los siglos XIX, XX y XXI).
	E =	DETERIORADA	 (A-) La expresividad destacable de la escena se debe en gran parte a la presencia de conflictos puntuales (naves agrogranaderas, canteras); ello junto a una cuenca visual indiferente llevan a esta valoración. (E=) Aunque con significación importante, es escasa en sí misma la información que aporta la escena.
	E -	DETERIORADA	 (A-) La escena destaca por estar impactada masivamente por la multitud de taludes de desmonte y terraplén, drenajes y demás estructuras asociadas a los viarios de distintas etapas. Los aerogeneradores también contribuyen a este efecto visual cuanto menos polémico. (E-) La escena muestra información escasa y, en gran parte, banal.



Nota aclaratoria de la tabla:

En el análisis de la calidad de escena se ha detectado un caso singular, y así ha sido identificado mediante la inclusión de un asterisco (*). Se trata de aquella escena cualificada en la que participan los valores A= y E+. Si se consultan los árboles de valoración relativos a apariencia y fondo, respectivamente, se comprueba que esta situación se produce, bien por la existencia de conflictos sólo puntuales, bien por falta de expresividad (en cuanto a forma o apariencia de la escena), pero el fondo revela que en esta escena se pueden identificar valores identitarios de la misma. De modo que será considerada como cualificada cuando dichos valores puedan ser reconocidos por cualquier observador, no sólo por expertos, y ello se consigue a través de una sencilla intervención de semantización de la escena. Y, asumiendo que dicha propuesta es transversal a todas las medidas de puesta en valor definidas por la presente metodología, se puede afirmar que la escena en cuestión puede ser valorada como “Cualificada”.

Se expone a continuación la aplicación de los árboles de valoración (perceptibilidad del núcleo, apariencia y fondo de la escena) sobre los segmentos escogidos como ejemplo-1 y ejemplo-2 (caso Melegís) en los estadillos de campo, así como la aplicación de la tabla de calidad de escena.

De este modo deben ser considerados todos los segmentos del ámbito de estudio donde se aplique este procedimiento metodológico. No obstante, ha de señalarse que, en función del modo diseñado para la elección de propuestas, las escenas que no puedan/deban ser evaluadas –porque no existan o porque la metodología así lo exija– deben ser equiparadas a la valoración de “No Cualificadas”, lo que está justificado por cómo se resuelve posteriormente la definición de propuestas de intervención.

La asignación de categorías de perceptibilidad del núcleo y de calidad de escena por segmentos

DATOS DEL ACCESO		CR-3204			
ENTRADA		Sentido Lacin			
TRAMO		TCV (Tramo de Contacto Visual)			
SEGMETO		CÓDIGO			
		TCV-1			
		GPS			
		1-2			
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		FOTOS			
		185-211			
					
SI					
		NO			
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		CUALIFICADO			
		NO CUALIFICADO	POSSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN		
				SI	Eliminación
					Desplazamiento
		NO	Substitución		
Observaciones: El filtrado consiste en retamas (betuna) y placas (arboles de bajo porte y alamos (Adiantum albosum)).					

ESCENA GENERAL			
FORMA O APARIENCIA (Fenotipo)	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente	FOTOGRFIA
		Destacable	
		Armoniosa	
		Armoniosa	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	INTEGRACIÓN	Conflictos puntuales	FOTOGRFIA
		Mayormente impactada	
		Mejorante de la escena	
		Indiferente o no mejorante de la escena	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante	FOTOGRFIA
		Escasa	
	SIGNIFICACIÓN	Clave para el carácter	
		Importante	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena	FOTOGRFIA
		Indiferente o no mejorante de la escena	

DATOS DEL ACCESO		CR-3204		
ENTRADA		Sentido Lacin		
TRAMO		TCU (Tramo de Contacto Urbano) - Travesía de Bando		
SEGMETO		CÓDIGO	TCU-5	
		GPS	31-32	
		FOTOS	213-261	
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		SI		
		NO		
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		C.L. 31.32.01.02.03		
		NO	POSSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN	
		C.L. 31.32.01.02.03	SI	Observación: Ocupación por Arboles y/o Arboles y/o
			NO	
		Observaciones:		

ESCENA GENERAL			
FORMA O APARIENCIA (Fenotipo)	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente	FOTOGRFIA
		Destacable	
		Armoniosa	
		Armoniosa	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	INTEGRACIÓN	Conflictos puntuales	FOTOGRFIA
		Mayormente impactada	
		Mejorante de la escena	
		Indiferente o no mejorante de la escena	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante	FOTOGRFIA
		Escasa	
	SIGNIFICACIÓN	Clave para el carácter	
		Importante	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena	FOTOGRFIA
		Indiferente o no mejorante de la escena	

PERCEPTIBILIDAD DEL NÚCLEO		
FOTOGRFIA	VARIABLES	VALORES
	OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO	Total
		Parcial
		Parcial No sustantiva
		No
	ÁNGULO DE VISIÓN	Directo
		Indirecto
	FONDO-ESCÉNICO	Fondo contrastado
		Fondo no contrastado
	CONTINGENCIA DEL NÚCLEO	Filtrado
		Con apantallamiento opaco
Observaciones:	DISTANCIA DE PLANO	Plano cercano
		Plano medio
	MARCO SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo enmarcado
		Núcleo no enmarcado
	FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo focalizado
		Núcleo no focalizado

ESCENA DE NÚCLEO			
FORMA O APARIENCIA (Fenotipo)	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente	FOTOGRFIA
		Destacable	
		Armoniosa	
		Armoniosa	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	INTEGRACIÓN	Conflictos puntuales	FOTOGRFIA
		Mayormente impactada	
		Mejorante de la escena	
		Indiferente o no mejorante de la escena	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante	FOTOGRFIA
		Escasa	
	SIGNIFICACIÓN	Clave para el carácter	
		Importante	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena	FOTOGRFIA
		Indiferente o no mejorante de la escena	

PERCEPTIBILIDAD DEL NÚCLEO		
FOTOGRFIA	VARIABLES	VALORES
	OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO	Total
		Parcial
		Parcial No sustantiva
		No
	ÁNGULO DE VISIÓN	Directo
		Indirecto
	FONDO-ESCÉNICO	Fondo contrastado
		Fondo no contrastado
	CONTINGENCIA DEL NÚCLEO	Filtrado
		Con apantallamiento opaco
Observaciones:	DISTANCIA DE PLANO	Plano cercano
		Plano medio
	MARCO SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo enmarcado
		Núcleo no enmarcado
	FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo focalizado
		Núcleo no focalizado

ESCENA DE NÚCLEO			
FORMA O APARIENCIA (Fenotipo)	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente	FOTOGRFIA
		Destacable	
		Armoniosa	
		Armoniosa	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	INTEGRACIÓN	Conflictos puntuales	FOTOGRFIA
		Mayormente impactada	
		Mejorante de la escena	
		Indiferente o no mejorante de la escena	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante	FOTOGRFIA
		Escasa	
	SIGNIFICACIÓN	Clave para el carácter	
		Importante	
FONDO O ESENCIA (Criptotipo)	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena	FOTOGRFIA
		Indiferente o no mejorante de la escena	

ENTRADA 1: ACCESO A MELEGÍS POR LA GR-3204 SENTIDO LA BERNARDILLA

SEGMENTO	RESULTADOS	VISIBILIDAD DEL NÚCLEO	CALIDAD DE LA ESCENA DE NÚCLEO		CALIDAD DE LA ESCENA GENERAL	
			APARIENCIA	ESENCIA	APARIENCIA	ESENCIA
TCV-1 (Ejemplo 1)	VALORACIÓN	P2 - REQUIERE PARADA E INTERVENCIÓN SOBRE OBSTÁCULOS	CUALIFICADA		CUALIFICADA	
	SECUENCIA EN EL ÁRBOL	Completa, de soslayo, contrastado, no existe equipamiento de parada pero sí filtrado que requiere intervención	A+ Sobresaliente y armoniosa	E+ Abundante y clave	A+ Sobresaliente, con conflictos puntuales y cuenca mejorante	E+ Abundante y clave
TCU-5 (Ejemplo 2)	VALORACIÓN	–No Procede–	–No Procede– (NO CUALIFICADA)		CUALIFICADA	
	SECUENCIA EN EL ÁRBOL				A+ Sobresaliente y armoniosa	E+ Abundante y clave

tiene la finalidad de evaluar qué vía de acceso a un pueblo dado ofrece mejores opciones para obtener una secuencia de vistas de interés paisajístico (escenas cualificadas) de forma cómoda y segura para el conductor y los demás viajeros (condición marcada por la perceptibilidad). Ha de servir, pues, para establecer una jerarquía de las entradas con mayores oportunidades paisajísticas en la relación carretera-núcleo, mediante la comparación de los valores obtenidos para los distintos segmentos de las vías objeto de análisis, dando prioridad a aquellas que reúnan mayor número de segmentos desde los que se pueda percibir con facilidad la parte sustantiva del núcleo (esto es, sin necesidad de intervención o a través de actuaciones puntuales, situaciones que se traducen en los valores P1 y P2, respectivamente, siendo preferente la primera), siempre y cuando ésta se configure como una escena (de núcleo) cualificada. Resulta evidente que la selección debe apostar de forma prioritaria por aquellas vías de acceso que muestren la escena de núcleo en su esplendor y con el menor grado de

intervención posible en la carretera. En el ejemplo que se muestra (núcleo de Melegís), la vía prioritaria para la aplicación de intervenciones paisajísticas corresponderá al acceso por la GR-3204 en sentido La Bernardilla, tal y como se refleja en la siguiente tabla.

La justificación de relegar la escena general a un “segundo plano” en la elección de la entrada

prioritaria se basa en que este intervalo de análisis (la entrada al pueblo) es el idóneo para la contemplación de la escena de núcleo, pero no siempre de la escena general –cuya visualización óptima puede estar fuera del ámbito definido en la presente metodología–; ello no resta importancia a las acciones puntuales que puedan abordarse para la mejora de la contemplación de la escena gene-

TABLA SÍNTESIS DE OPORTUNIDADES PAISAJÍSTICAS				
ENTRADA AL NÚCLEO	SEGMENTO	PERCEPTIBILIDAD	ESCENA NÚCLEO	ESCENA GENERAL
ACCESO A MELEGÍS POR LA GR-3204 SENTIDO LA BERNARDILLA	TCV-1	P2	Cualificada	Cualificada
	TCV-2	P3	No Cualificada	No Cualificada
	TCV-3	P3	No Cualificada	Cualificada
	TAI-1	P2	Cualificada	No Cualificada
	TCU-1	--	No Cualificada	Cualificada
ACCESO A MELEGÍS POR LA GR-3204 SENTIDO LECRÍN	TAI-1	P3	No Cualificada	Cualificada
	TCU-1	--	No Cualificada	Cualificada



ral sobre un acceso que no es prioritario, y que no merece ser acondicionado en su totalidad, pero sí parcialmente, como se expone a continuación.

Paso 6. Propuestas y decisiones para la intervención

- Finalidad:

Definir las propuestas de acondicionamiento paisajístico más adecuadas a cada uno de los espacios de actuación.

- Material de trabajo:

- Tablas síntesis de la valoración de segmentos.
- Matriz de propuestas por segmentos.
- Cartografía elaborada en el paso 5 (incluye la segmentación definitiva).

- Procedimiento:

En este punto de la metodología ya se maneja suficiente información como para proceder a la toma de decisiones, que se abordará a distinto nivel y en todo caso intentando dar cumplimiento al principio del mantenimiento de la ruralidad de la carretera, según se expone:

Propuestas de intervención para la entrada prioritaria

En este caso el ámbito de decisión es el núcleo puesto que, con los datos que se muestran en la tabla síntesis de valoración de segmentos (cumplimentada en el paso anterior), se determina cuál es la entrada prioritaria. Ello demandará, cuando las circunstancias de la carretera así lo indiquen, un acondicionamiento del vial de entrada, para permitir la búsqueda multifuncionalidad compatible del peatón y del conductor en la relación paisajística entre la carretera y el núcleo. Para poner en práctica este objetivo se hace necesaria la elaboración de un proyecto de intervención paisajística sobre la totalidad del acceso viario, donde deberían asumirse las siguientes consideraciones:

1. Protección de las condiciones escénicas de la carretera en todo el tramo de actuación para el mantenimiento de sus valores, tanto para usuarios



motorizados como para peatones. Los criterios y medidas de protección (expuestas al final del capítulo 1) consisten en la conservación, gestión y ordenación del paisaje dentro de las zonas de afección definidas en la Ley 8/2001 de Carreteras, o bien en la creación de la figura de protección denominada de “servidumbre escénica” y posterior inclusión en el catálogo pertinente. Especial importancia tiene esta propuesta en los tramos de aproximación inmediata, donde los futuros crecimientos urbanos deben “respetar la preeminencia de lo público” (M. Aguiló, 2008).

2. Presencia de un itinerario peatonal en los tramos de contacto visual y aproximación inmediata, que permita al viandante establecer la relación paisajística en condiciones de seguridad y comodidad. Para el tramo de contacto urbano las consideraciones serán distintas, dependiendo de la configuración concreta de cada núcleo, y que puede resumirse en los siguientes casos:

- Que las calles ya incluyan aceras o espacios que puedan ser acondicionados como tales.
- Que no existan aceras ni posibilidad de desarrollarlas porque las alineaciones de los edificios lo impidan.
- Que no sea aconsejable por las características propias de la trama urbana (en núcleos donde las calles no incorporen aceras se recomienda mantener esa fisonomía de la trama urbana). Con

ello se pretende evitar que se estandaricen las propuestas de intervención.

Si los diagnósticos realizados en pasos anteriores revelan la ausencia de tramos peatonales en los TCV y TAI, la propuesta será la incorporación de esta infraestructura, que asumirá las siguientes consideraciones:

a) Ante todo, los itinerarios peatonales deben ser funcionales, lo que significa que han de mantener una continuidad en su recorrido –evitando, en la medida de lo posible, que el peatón invada los carriles rodados– y que, además, estén definidos por un inicio y un fin emblemáticos, siendo deseable que éstos coincidan con el pueblo y con un mirador, respectivamente. De este modo se pretende organizar los miradores “como piezas de un sistema en red, donde la carretera es protagonista” (R. Caparrós et al., 2002), aspecto éste especialmente relevante en ámbitos territoriales con importante densidad de núcleos de población, abundantes relaciones de intervisibilidad entre ellos, integración en un espacio bien delimitado físicamente, etc.

b) Diseño de la plataforma peatonal. Según el artículo 10 de la Ley 1/1998, de 5 de mayo, de accesibilidad y supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas y de la comunicación, “el trazado y diseño de los itinerarios públicos destinados al tránsito de peatones, o al tránsito mixto de peatones y vehículos se realizará de forma que resulten accesibles, y que tengan anchura suficiente para permitir, al menos, el paso de una persona que circule en silla de ruedas junto a otra persona y posibilite también el de personas con limitación sensorial”. Adoptando estas consideraciones, se estima que la anchura idónea para el trazado peatonal es aquella igual a 1,50 metros.

Los pavimentos serán antideslizantes y sin rugosidades diferentes de las propias del grabado de las piezas; sus rejas y registros, situados en estos itinerarios, estarán en el mismo plano que el pavimento circundante.

También se hace imprescindible la separación de los flujos rodado y peatonal, mediante:

I. La instalación de barreras de seguridad (barrandillas, pretilos, barreras bajas, muretes, setos, biondas recubiertas de madera, hileras de piedras, arbolado, bolardos, etc.).

II. Los propios bordillos de las aceras.

En cualquiera de los dos casos se considera oportuno aplicar un tratamiento distinto (cambios de color y de textura del firme) a las plataformas peatonal y rodada, para reforzar esta idea de separación de flujos.

En la misma línea, cuando exista la posibilidad de cruces al mismo nivel (entre peatones y vehículos) se deben estimar las medidas oportunas: señalización horizontal de pasos de peatones, colocación de adoquinado, cambios de textura y/o de color del firme, señalización vertical, ralentizadores de velocidad para los vehículos, etc.

c) Inventario concreto de la situación de partida en la entrada prioritaria, mediante un último trabajo de campo, en donde la unidad de diagnóstico para el itinerario peatonal corresponderá a los tramos, en sustitución de los segmentos. Con ello se pretende simplificar el análisis, entendiendo que esta intervención sólo cobra sentido en trayectos más o menos amplios (el tramo de paseo debe ser continuo), siendo contraproducente su aplicación por segmentos individuales. La toma de datos por tramos –para lo cual se necesita la cartografía que los ubique– debe estar centrada en:

I. Perfil transversal del tramo de carretera: cuando se trate de un perfil a media ladera se apostará por desarrollar el itinerario sobre la margen de vistas, que coincidirá con el terraplén. Además, como recomendación general, si se hace necesaria la modificación de la sección de la plataforma, y a igualdad de condiciones técnicas (cuestiones ingenieriles), se priorizará la ampliación por el lado del talud, con idea de mantener las condiciones de perceptibilidad inventariadas en pasos



anteriores, que son las que han motivado la selección de esta entrada al núcleo como prioritaria.

En cuanto al perfil subhorizontal, la selección de la margen de implantación del itinerario peatonal tendrá en cuenta la problemática de los accesos a fincas colindantes, priorizando en este caso el lado que ofrezca menores conflictos. No obstante, cuando sea inviable evitar esta dificultad, se adoptarán medidas para salvarla, como por ejemplo, la conexión de los distintos caminos adyacentes a uno prioritario, que será el que dará a todos acceso hasta la carretera; en éste deberá señalizarse el cruce con el itinerario peatonal, para que tanto conductores como viandantes tomen las precauciones oportunas. Otra posible solución

es la de adecuar vados peatonales en las zonas de encuentro entre el itinerario peatonal y los carriles de vehículos que conectan con la carretera.

En cualquiera de los dos casos, cabe señalar que el paseo peatonal puede desviarse de la carretera puntualmente en tramos donde su implantación se complique, para volver a retomar su recorrido más tarde. Un ejemplo de ello sería un tramo de paseo en un escalón inferior a la carretera situada a media ladera.

II. Anchura de la sección en el tramo de carretera: incluyendo los carriles, las bermas y los arcenes. En conjunto deben ser suficientes para dar cumplimiento a las medidas establecidas por las normas de seguridad vial.

En el presente procedimiento metodológico se asume que las medidas aconsejables serán aquellas que permitan la circulación de vehículos a 40 Km/h en condiciones seguras, lo cual se traduce en 3,00 metros de anchura por carril (según la norma 3.1-IC Trazado, en su tabla 7.1, asumiendo que los 40 Km/h es la velocidad de proyecto). Si a ello se suma la anchura del itinerario peatonal (1,50 metros) y la de un pequeño arcén (0,50 metros), necesario por seguridad vial, se obtiene que, en conjunto, la sección mínima de la carretera debe ser de 8,00 metros de anchura para ofrecer la posibilidad de desarrollar la adecuación del flujo peatonal sin necesidad de realizar grandes intervenciones (desmontes, rellenos, explanaciones) sobre la vía.

Así, se hace imprescindible la comprobación en campo, por tramos, de las anchuras de sección de la carretera dentro de los tramos definidos (TCV y TAI), para conocer si alcanzan, al menos, los ocho metros de umbral mínimo para el desarrollo del itinerario peatonal. Cuando se encuentren anchuras inferiores, la adecuación de la entrada prioritaria demandará un proyecto de intervención completo sobre la carretera, que permita ampliar la citada sección y así dar cabida a la infraestructura peatonal.



Este trabajo de campo también tiene la misión de registrar circunstancias puntuales, como es el caso de aquellos puentes que supongan una reducción de la plataforma. Igualmente se procurará mantener la continuidad del itinerario peatonal, pero deberán preverse medidas específicas para ello, como, por ejemplo y para IMD muy reducidas, la de restringir a un carril la circulación de vehículos e incorporar un acerado adyacente, haciendo en este caso mayor hincapié en la necesidad de separar adecuadamente los distintos flujos (incorporación de barreras de protección del peatón, o similares).

d) La entrada prioritaria también demanda el refuerzo visual de la misma durante los primeros metros del tramo de contacto visual, para llamar la atención del conductor y que sea consciente de que está accediendo a un núcleo. Para ello se proponen, además de la citada separación de flujos –peatonal y rodado–, herramientas como:

I. Señalización de la entrada con interés paisajístico, incorporando pictogramas y otros elementos semióticos que enfatizen esta idea.

II. Enmarcado de la escena de núcleo, mediante elementos de la carretera o elementos vegetales, tal y como se recomienda en el siguiente epígrafe de propuestas.

III. Instalación de equipamientos de parada, cuyos criterios también serán abordados en el citado epígrafe.

e) Por último, para dignificar el tramo de paseo pueden incorporarse elementos de mejora del confort y del ornato, como bancos, árboles de sombra, paneles informativos, farolas o surtidores de agua, entre otros. También en los elementos funcionales deberán cuidarse las cuestiones estéticas, eligiendo diseños integrados en el entorno (barandillas de separación de flujos, muretes que eviten las caídas de peatones a distinto nivel, etc.).

Propuestas de intervención para todas las entradas

En este caso, los ámbitos de decisión serán los tramos de cada entrada al núcleo, a pesar de que las propuestas particulares se infieran de los resultados de cada segmento. Por consiguiente, en un principio se ha de abordar la definición de propuestas segmento por segmento, haciendo uso de una matriz de resultados, y de todas las oportunidades de intervención que resulten, se escogerán las mejores, que vendrán definidas por el cumplimiento de una serie de criterios de organización jerárquica. Todo este proceso se detalla a continuación:

A. Propuestas de base por segmentos. Sirven para ofrecer una base metodológica de índole paisajística de cara a los futuros diseños de proyectos concretos de actuación sobre carreteras. Es decir, las propuestas definidas a este nivel se conforman como alternativas viables para ser incorporadas en el proyecto de ejecución, pero que no serán definitivas hasta que así se determine en el citado documento de detalle.

La tabla síntesis de valoración de segmentos (elaborada en el paso 5 del procedimiento metodológico) informa de las oportunidades paisajísticas de cada segmento, esto es, perceptibilidad del núcleo, cualificación de la escena de núcleo y cualificación de la escena general. Dichas oportunidades serán introducidas en la matriz de propuestas de base por segmentos, que guiará el proceso de mejora de las condiciones escénicas de las entradas a núcleos, según se expone en el cuadro de doble entrada que se incluye junto a estas líneas. Esta herramienta pretende esquematizar todas las casuísticas posibles, que se sintetizan como:

a) Protección paisajística (PR)

b) Puesta en valor de la escena cualificada, mediante:

I. Equipamiento de disfrute paisajístico (EQ)

II. Tratamiento de los obstáculos (T/O)

MATRIZ DE PROPUESTAS DE BASE POR SEGMENTOS						
SEGMENTO DE TRAVESÍA CONFINADA		SÍ	Protección de la contemplación de la escena cualificada (de núcleo o general) que ha motivado la segmentación a través de su inclusión en el Catálogo de Protección Paisajística, correspondiente a la Administración de Carreteras.			
		NO	Deben analizarse todas las cuestiones incluidas en la matriz siguiente para adoptar una decisión.			
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		P1	P2			P3
ESCENA			EQUIPAMIENTO DE PARADA	TRATAMIENTO DE OBSTÁCULOS	FOCALIZADO / ENMARCADO	
ESCENA NÚCLEO(EN)	ESCENA GENERAL (EG)					
CUALIFICADA	CUALIFICADA	1º. PR (EN-EG) 2º. EQ (EN-EG) ⊕	1º. EQ (EN-EG) ⊕ 2º. PR (EN-EG)	1º. T/O (EN) ⊖ 2º. EQ (EN-EG) ⊕ 3º. PR (EN-EG)	1º. F/E (EN) ⊖ 2º. EQ (EN-EG) ⊕ 3º. PR (EN-EG)	1º. EQ (EG) ⊕ 2º. PR (EG)
	NO CUALIFICADA	1º. PR (EN) 2º. EQ (EN) ⊕	1º. EQ (EN) ⊕ 2º. PR (EN)	1º. T/O (EN) ⊖ 2º. EQ (EN) ⊕ 3º. PR (EN)	1º. F/E (EN) ⊖ 2º. EQ (EN) ⊕ 3º. PR (EN)	S/I
	DETERIORADA	1º. PR (EN) 2º. EQ (EN) ⊕ 3º. OC (EG) 2	1º. EQ (EN) ⊕ 2º. PR (EN) 3º. OC (EG) 2	1º. T/O (EN) ⊖ 2º. EQ (EN) ⊕ 3º. PR (EN) 4º. OC (EG) 2	1º. F/E (EN) ⊖ 2º. EQ (EN) ⊕ 3º. PR (EN) 4º. OC (EG) 2	OC (EG) 2
NO CUALIFICADA	CUALIFICADA			1º. EQ (EG) ⊕ 2º. PR (EG)		
	NO CUALIFICADA			S/I		
	DETERIORADA			OC (EG) 2		
DETERIORADA	CUALIFICADA	1º. PR (EG) 2º. EQ (EG) ⊕ 3º. OC (EN) 2		1º. EQ (EG) ⊕ 2º. PR (EG) 3º. OC (EN) 2		
	NO CUALIFICADA			OC (EN) 2		
	DETERIORADA			OC (EN-EG) 2		

PROPUESTAS DE BASE

- PR: Protección paisajística

Puesta en valor mediante

OC: Ocultación

S/I: Sin Intervención
- EQ: Equipamiento de disfrute paisajístico

T/O: Tratamiento de obstáculos visuales

F/E: Focalizado o enmarcado

INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA

- ⊕

Existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos
- ⊖

Naturaleza del obstáculo a tratar

CRITERIOS GENERALES DE INTERVENCIÓN

- ⊗

Focalizado o enmarcado de escena
- 2

Ocultación de escena

III. Focalizado o enmarcado (F/E)

c) Ocultación de la escena (OC)

d) Sin Intervención (S/I)

Por su parte, el desarrollo de propuestas específicas para la puesta en valor de la escena requiere en ocasiones del conocimiento de otras variables, esta vez relacionadas con las características de la carretera, y que han sido denominadas como “indicadores de oportunidad de la carretera” porque se convierten en cuestiones determinantes para decidir en qué segmentos merece la pena intervenir para la obtención de mejoras notorias en la contemplación de una escena cualificada desde la posición de la vía de entrada al núcleo.

Para elucidar el valor de estos indicadores se aprovecharía la visita de campo ya mencionada en el apartado de la entrada prioritaria (donde se detecta cómo intervenir para la implantación del itinerario peatonal) y, con ayuda de la cartografía de ubicación de segmentos, se ha de abordar un inventario dirigido exclusivamente a aquellos segmentos para los cuales la matriz deriva en un indicador de oportunidad, esto es, para las propuestas que se basan en un equipamiento de disfrute paisajístico (indicador de existencia o no de espacios para la parada de vehículos) y/o en el tratamiento de obstáculos (indicador de naturaleza del obstáculo a tratar). Así, la propuesta de base para el segmento dependerá del valor que estos indicadores adopten o, lo que es lo mismo, de las oportunidades que ofrezca en cada segmento la carretera. Para los demás casos se establecen criterios orientadores de actuación, que deberán ser concretados a nivel de proyecto de ejecución.

Finalmente, por aplicación de la metodología expuesta hasta el momento sobre los segmentos viarios de acceso al núcleo de Melegís empleados como ejemplo en el desarrollo metodológico, se concretan las propuestas iniciales sobre dichos segmentos, sintetizadas en las siguientes tablas:

PR PROTECCIÓN PAISAJÍSTICA

Se propone la protección paisajística de las márgenes de la carretera en el trayecto que se define como segmento para mantener la contemplación de la escena cualificada. Es decir, la intervención consiste en la protección de las márgenes adyacentes a la plataforma de la carretera con idea de conservar unas adecuadas condiciones paisajísticas, evitando la introducción de elementos o usos que puedan interferir o distorsionar las vistas. Dicha protección se llevará a cabo mediante:

- Modificación del Título III de la Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía, para la inclusión de los criterios de conservación y ordenación del paisaje como motivos que justifiquen la delimitación de las zonas de protección actualmente reconocidas en esta normativa.
- Definición de una nueva figura de protección, consistente en la delimitación de “zonas de servidumbre escénica”, para su posterior inclusión en un catálogo de protección paisajística cuya gestión corresponda a la Administración de Carreteras.



EQ EQUIPAMIENTO DE DISFRUTE PAISAJÍSTICO

Esta propuesta se plantea en los segmentos desde los que, en situación de parada, pueden contemplarse escenas cualificadas, ya sean de núcleo o generales. Especial interés cobra en aquéllos donde la percepción de la escena de núcleo cualificada se realiza de soslayo (P2-Equipamiento de parada), puesto que el estacionamiento del vehículo se hace imprescindible para que los viajeros, y en especial el conductor, puedan contemplar la escena en condiciones adecuadas de comodidad y seguridad.

- INDICADOR DE EXISTENCIA O NO DE ESPACIOS APTOS PARA LA PARADA DE VEHÍCULOS

VALORES

EQ 1 Existe equipamiento de parada en el segmento con potencial paisajístico.

EQ 2 No existe equipamiento de parada pero sí espacios para su potencial desarrollo, que se traducen en sobreanchos o tramos de carretera en desuso, ambos con potencial paisajístico.

a) Sobreancho. Se entiende como espacio con potencialidades cuando cumple las siguientes condiciones:

I. Tener una superficie mínima tal que permita estacionar a los vehículos sin interceptar la calzada de la carretera, además de maniobrar para la salida e incorporación segura sobre dicha vía.

II. Estar situado en el lado de las vistas.

III. No existir un obstáculo irreversible (esto es, sobre el que no se puede intervenir) en las márgenes del espacio y que impida la contemplación adecuada de la escena cualificada.

b) Tramo de carretera en desuso. "Son los espacios residuales generados por la mejora de un trazado (mediante acondicionamiento del trazado, mejora de curvas, etc.), por lo que se encuentran cercanos a éste" (F.X. Artigas, Ll. Presmanes y L. Roca Feliu, 2008).

EQ 3 No existen equipamientos de parada con potencial paisajístico y la carretera tampoco ofrece la posibilidad de desarrollarlos sin introducir cambios en su sección.

PROPUESTAS DE BASE

- Intervención mediante mejora, en caso de ser necesario, de la funcionalidad o el ornato del equipamiento para la mejora del disfrute paisajístico. Como posibles actuaciones se pueden citar la semantización del espacio, la señalización del equipamiento, la incorporación de mobiliario urbano y de barreras de protección respecto del flujo rodado de la carretera, la sustitución de elementos por otros con diseños mejor integrados en el medio, el acondicionamiento de los accesos al equipamiento, así como de los estacionamientos, etc., debiendo seleccionar las más idóneas a nivel del proyecto de ejecución. Se evitarán los diseños estereotipados, pero sí que se apostará por una cierta homogeneidad y homologación de estos equipamientos.

- Intervención mediante el desarrollo de un equipamiento de disfrute paisajístico que permita el estacionamiento de vehículos. Las tipologías de equipamientos se pueden sintetizar como: miradores, apartaderos o áreas de descanso. La selección de uno u otro se adoptará a nivel de proyecto de ejecución, asumiendo las consideraciones siguientes:

- Apartadero: ensanchamiento de la calzada destinado a la parada de vehículos, sin interceptar la circulación (3.1-IC_1964). En el ámbito del presente proyecto se estima como adecuado un espacio que permita, al menos, el aparcamiento de 2 ó 3 turismos, y que además incluya un punto de observación de la escena relativamente cómodo.

- Mirador: incluye una plataforma acondicionada para el ejercicio concreto de la percepción e interpretación del paisaje, permitiendo el acceso rodado, por lo que requiere un área mínima para el estacionamiento de 5 ó 6 vehículos, así como un área confortable para el observador (asientos, árboles de sombra, protecciones pertinentes, etc.).

- Áreas de descanso: es el equipamiento más completo y, por tanto, el de mayores exigencias para su desarrollo puesto que, además de un mirador, deberá incluir un amplio espacio acondicionado para el reposo de los visitantes, incorporando un paisaje interno "creado" (mediante jardines o similares). La extensión que todo ello exige induce a pensar que este equipamiento sólo será posible en tramos de carretera en desuso suficientemente amplios y con posibilidades visuales hacia las escenas de paisaje externas.

- Sin intervención. No hay posibilidad de intervenir a menos que se aborde un proyecto de ejecución completo sobre la carretera para la modificación de su sección y consecuente ampliación de sus áreas laterales. Éste no es el objeto de la presente metodología (se evitará forzar el entorno con transformaciones masivas, para que la carretera no pierda su ruralidad), por lo que sólo se aconseja la inclusión de la potencialidad paisajística detectada en los futuros proyectos de cambio de sección ordenados por motivos distintos al paisajístico.

TO TRATAMIENTO DE OBSTÁCULOS VISUALES

Llegar a este punto supone (porque así se ha decidido en el árbol de valoración de la perceptibilidad del núcleo) que los obstáculos que van a ser objeto de tratamiento no cualifican la escena, sino todo lo contrario. Pueden ser naturales o artificiales y, dependiendo de sus características, se podrán aplicar distintos tratamientos, en los que siempre deberá estar presente el precepto de evitar dañar valores patrimoniales o naturales de importancia. Los tratamientos concretos vienen definidos por el siguiente indicador:

- INDICADOR DE LA NATURALEZA DEL OBSTÁCULO A TRATAR

VALORES

TO 1 Obstáculos sin funcionalidad ni valor patrimonial o natural.

Ejemplos de ellos pueden ser: vegetación invasora, plantas ruderales, elementos obsoletos de la carretera, carteles publicitarios, muros de materiales o ejecución estandarizada en estado de abandono o con pérdida de la función que generó su construcción, etc.

TO 2 Obstáculos con una función imprescindible y/o con un valor tal que no queda permitida o justificada su supresión, aunque ambas cualidades (valor y funcionalidad) pueden ser conservadas en otro emplazamiento.

Como ejemplos se pueden citar los elementos del alumbrado público (postes de la luz o farolas), señales que al ser reubicadas mantengan su función, elementos vegetales que puedan ser trasplantados sin riesgo de que sufran daños irreversibles, etc.

TO 3 Obstáculos cuya indispensable funcionalidad esté ligada a la localización concreta en la que se encuentran, no pudiendo ser eliminados ni desplazados.

Esta particularidad puede darse en elementos con una estética desfavorable, como ciertas farolas, linderos de malla metálica en rombo, muros de hormigón sin enlucir, biondas metálicas, etc.

PROPUESTAS DE BASE

- Eliminación de los obstáculos. Especial mención debe hacerse para la aplicación de esta propuesta en la entrada prioritaria: puesto que en ella se proyecta el desarrollo de un itinerario peatonal, se procurará evitar la exclusión total de los filtros vegetales, puesto que pueden contribuir al sombreado del paseo.
- Desplazamiento de los obstáculos a una ubicación donde no interfieran en la contemplación de la escena. Muchas veces esto se traduce en el traslado de los obstáculos de una margen de la carretera (la de las vistas) a la opuesta.
- Sustitución de los obstáculos por otros que mantengan la misma funcionalidad pero con un diseño más acorde con el entorno.

B. Toma de decisiones por tramos. Hasta ahora se han definido las propuestas potenciales asociadas a cada segmento, denominadas así porque se plantean a partir de las potencialidades paisajísticas. Esto lleva a la formulación de tantas propuestas como segmentos se hayan delimitado en cada acceso de entrada, y cuya puesta en práctica puede ser del todo ineficiente, por no decir imposible –atendiendo a la limitación de los presupuestos o incluso a requerimientos específicos de los proyectos de carreteras–, puesto que no se contemplan las medidas adoptadas en los segmentos próximos. Un ejemplo de este problema sería la hipotética implantación de tantos equipamientos de disfrute paisajístico como oportunidades de contemplación de escenas cualificadas se presentasen en una misma entrada al núcleo urbano.

Así, parece evidente que se hace necesario seleccionar, de entre todas las propuestas ya enunciadas, cuáles son las más interesantes dentro de cada tramo para la mejora de las cualidades escénicas de la entrada al núcleo. El ámbito de decisión recaerá, pues, en los tramos de contacto visual (TCV), de aproximación inmediata (TAI) y de contacto urbano (TCU), respectivamente, asumiendo que no es lógico desarrollar más de una actuación por tramo, ya que, en conjunto, el trayecto supondrá poco más de 2 Kilómetros, y eso en un caso de máximos. De hecho, en muchos espacios, por la topografía y disposición de los núcleos urbanos, el contacto visual de éstos desde sus carreteras de acceso se produce a distancia muy inferior (algunos centenares de metros).

Con objeto de decidir cuáles son las mejores opciones entre las diversas propuestas planteadas dentro de un mismo tramo, se han definido una serie de juicios de valor para orientar la priorización o jerarquía de propuestas. Son los que se exponen:

1. La entrada prioritaria merece una especial consideración, por lo que deberá aglutinar los

FE FOCALIZADO O ENMARCADO

Con esta propuesta se intenta cambiar los puntos focales de atracción visual con objeto de motivar a los observadores a que orienten sus miradas a las escenas cualificadas de núcleos.

• CRITERIOS GENERALES PARA EL FOCALIZADO O EL ENMARCADO DE LA ESCENA

Esta alteración de la composición espacial de la escena puede quedar materializada a través de actuaciones que incidan en su dimensión tridimensional o bidimensional (focalizado o enmarcado, respectivamente), según se expone a continuación:

- a) Focalizado: mediante la incorporación de alineamientos paralelos de objetos de dimensiones similares (vegetación de bajo porte alineada a ambos lados de la carretera o muretes de mampostería) que converjan hacia un punto focal coincidente con el núcleo, por ser éste el que aspira a dominar la escena. Se trata de potenciar el efecto de la propia vía de acceso al pueblo, incidiendo en la profundidad de las vistas. De este modo, la ubicación de la vegetación seguirá la dirección del trazado del viario, escogiendo especies de porte arbóreo cuya disposición geométrica permita resaltar el núcleo urbano que, según se deriva del correspondiente árbol de valoración, no sea suficientemente llamativo por sí mismo (escena no contrastada).
- b) Enmarcado: la ubicación de dos elementos vegetales suficientemente atractivos para el observador puede ser muy útil para cerrar la visión hacia la escena de núcleo, puesto que contribuyen a demarcar el espacio de percepción. Para conseguir este efecto se hace necesario que los componentes del enmarcado tengan suficiente entidad como para dominar la escena en un primer plano (sobre las márgenes de la carretera). También se pueden implantar galerías arboladas en ambas márgenes de la vía, con las cuales se conseguiría un doble efecto: el enmarcado (por el filtrado de las escenas laterales) y el focalizado del núcleo urbano (por la profundidad de la vegetación, que se mantiene a lo largo de un determinado trayecto), además de otras ventajas colaterales, como es el caso de que existan elementos distorsionantes en los lados de la escena de núcleo que se quieran ocultar, o que se haya previsto la ejecución de un itinerario peatonal al que los árboles pueden dar sombra.

Como es lógico, la selección de las especies vegetales, que deberá abordarse a nivel de proyecto de ejecución, estará condicionada por las comunidades y formaciones vegetales autóctonas. No obstante, las especies arbóreas de sombra más empleadas para las márgenes de la carretera son las siguientes planocaducifolias que pierden la hoja en invierno: plátanos (*Acer pseudoplatanus*), álamos (*Populus ssp.*), olmos (*Ulmus ssp.*), castaños (*Castanea sativa*), castaños de Indias (*Castanea indica*) y fresnos (*Fraxinus ssp.*). Por otro lado, también hay que advertir que la relevancia que tiene la distribución con que se dispongan los elementos arbóreos es esencial para reducir al mínimo el riesgo que podría suponer este tope lineal para los vehículos. Por ello se hace esencial para la aplicación de esta intervención considerar las indicaciones recogidas por la Instrucción 7.1 IC “Plantaciones en la zona de servidumbre de carreteras”, entre las que se pueden citar:

- La distancia mínima entre árboles será de 20 metros cuando sean de gran desarrollo y de 16 metros para aquéllos de mediano desarrollo.
- La longitud mínima en hilera será de 500 metros y, para facilitar la visibilidad de las intersecciones, las hileras deberán interrumpirse a la distancia de parada del primer punto de conflicto.
- En relación con su ubicación transversal, las hileras arboladas no se colocarán a menos de medio metro del borde exterior de la cuneta, que corresponde a la sección teórica de la carretera, teniendo además en cuenta otros límites inferiores asociados a la velocidad e intensidad media diaria de la vía.

OC OCULTACIÓN

El Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña, a través de su Observatorio del Paisaje, define la ocultación como “la estrategia de integración paisajística que consiste en esconder totalmente o parcialmente la visión de ciertos elementos, que se consideran poco deseables desde ciertos puntos de vista”. Con esta propuesta se pretende reducir las cuencas visuales mediante barreras que impidan la observación nítida de los elementos discordantes o las escenas deterioradas.

• CRITERIOS GENERALES PARA LA OCULTACIÓN DE LA ESCENA

Procurará utilizarse la vegetación como herramienta de ocultación, aplicando distintos tipos de especies arbóreas y arbustivas adaptadas a la zona. Además, siempre que sea posible, será vegetación de hoja perenne, para que mantenga su función a lo largo de todo el año. El carácter dinámico de la vegetación y el uso de diversas especies permitirá el efecto deseado de distintas frondosidades, portes y alturas, evitando una excesiva simetría o regularidad de sus dimensiones, que de otro modo resaltarían el carácter artificial o antrópico de la barrera. Se puede hablar de dos tipos de ocultación, estableciendo un paralelismo con los obstáculos identificados en la fase de valoración de la perceptibilidad de la escena: a) Filtrado: sería la ocultación parcial de la escena, modificando la percepción de algunas características de la misma. Se sobreentiende que una escena deteriorada lleva implícito un alto grado de antropización, incorporando en muchas ocasiones elementos constructivos con formas, colores o escalas poco integradas. Por medio de la implantación de vegetación en las márgenes de la carretera se puede conseguir reducir la nitidez en la percepción de los contrastes vinculados a los citados aspectos de apariencia escénica (disminuyendo la sensación de líneas regulares, grandes escalas, etc.).

b) Apantallado: en este caso se busca la ocultación total de la escena mediante el uso de densas pantallas vegetales sobre las márgenes de la carretera que impidan la percepción de la escena que se abre tras ellas.

Por tanto, esta actuación debe proyectarse con un preciso conocimiento de las especies vegetales y de su evolución futura (velocidades de crecimiento), de modo que no se quede descubierto aquello que se quería ocultar.



mayores esfuerzos en relación con las actuaciones de mejora paisajística. Por ello, cuando la longitud de esta entrada lo permita (considerando como umbral mínimo unos 500 metros de distancia entre el punto de contacto visual y el punto donde da comienzo el tramo de aproximación inmediata) deberá dotarse con dos miradores, a ubicar: uno en el segmento que mejores potencialidades paisajísticas ofrezca –y cuyas oportunidades de la carretera acompañen–, y otro al inicio del tramo de contacto visual, para reforzar la imagen del núcleo en su “presentación” al observador y la funcionalidad del itinerario peatonal. En caso de que las condiciones presupuestarias, u otras contingencias, reduzcan el número de intervenciones posibles, permitiendo por tanto la instalación de un único equipamiento paisajístico, se optaría por el segmento con vistas más cualificadas.

En esta misma línea conviene señalar que, cuando el núcleo de análisis tenga varias entradas, es preferible la adecuación integral de sólo una de ellas (la prioritaria) al desarrollo de actuaciones puntuales poco relevantes en todas y cada una de las entradas al pueblo.

Por consiguiente, se trata de una decisión donde se ponen en juego diversos factores: presupuestarios, de oportunidad de la carretera, de interés paisajístico del pueblo, incluso histórico-artístico, de número de habitantes, de potencialidad o realidad turística de la zona, de intensidades medias diarias de tráfico, de demanda contrastada o verificada de paseo peatonal, etc., lo que, lógicamente, puede requerir estudios complementarios de tales aspectos.

2. En contraposición, en las entradas consideradas como no prioritarias, los criterios de intervención podrán guardar un orden de prelación condicionado por las oportunidades paisajísticas que cada una de ellas ofrezca. De tal manera que, en aquella con peor valoración de la perceptibilidad de núcleo y menor cualificación de escenas,

MELEGÍS				
Acceso	GR-3204			
Entrada	Sentido Lecrín			
Tramo	TCV (Tramo de Contacto Visual)	Segmento	TCV-1	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo	Completa	Fondo escénico	Fondo Contrastado	P2
Ángulo de visión	De soslayo	• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	Sí	
Contemplación del núcleo	Filtrada	• Requiere tratamiento de obstáculos	Sí	
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/focalizado	• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No	
Distancia de plano	Plano medio	Observaciones:	El filtrado consiste en retamas de bajo porte y ailantos	
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante
Integración	Armoniosa		Significación	Clave
Cuenca visual	Mejorante de la escena		Cuenca visual	Mejorante de la escena
CUALIFICACIÓN	ESCENA CUALIFICADA		Observaciones:	
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	–		Riqueza de información	
Integración	–		Significación	
Cuenca visual	–		Cuenca visual	
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	No se valora porque no hay = No Cualificada
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P2	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	EQ-2 (potencialidad de desarrollo por sobreancho)	
Escena de núcleo	Cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales	T/O-1 (sin funcionalidad ni valores de interés)	
Escena general	No cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	–	
Propuesta para el segmento	1º Intervención mediante el desarrollo de un equipamiento de disfrute paisajístico a partir del sobreancho de la carretera. Además se deben eliminar los obstáculos que provocan el filtrado de la escena. 2. Protección paisajística de la margen de vistas.			

MELEGÍS											
Acceso		GR-3204									
Entrada		Sentido Lecrín									
Tramo		TCU (Tramo de Contacto Urbano)	Segmento		TCU-5	Travesía		De borde			
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO											
Observación del núcleo		–		Fondo escénico		–					
Ángulo de visión		–		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)		–					
Contemplación del núcleo		–		• Requiere tratamiento de obstáculos		–					
Marco / Focalización sobre el eje viario		–		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena		–					
Distancia de plano		–		Observaciones:				Escena de núcleo sin interés = No procede su valoración			
ESCENA DE NÚCLEO											
APARIENCIA				ESENCIA							
Expresividad		–		Riqueza de información		–					
Integración		–		Significación		–					
Cuenca visual		–		Cuenca visual		–					
CUALIFICACIÓN		NO CUALIFICADA		Observaciones:		No procede su valoración = No cualificada.					
ESCENA GENERAL											
APARIENCIA				ESENCIA							
Expresividad		Sobresaliente		Riqueza de información		Clave					
Integración		Armoniosa		A+		Significación		Abundante		F+	
Cuenca visual		Indiferente o no mejorante de la escena				Cuenca visual		Indiferente o no mejorante de la escena			
CUALIFICACIÓN		ESCENA CUALIFICADA		Observaciones:							
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO											
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA			INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA								
Perceptibilidad		–		Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos			EQ-1 (existe un mirador)				
Escena de núcleo		No cualificada		Tratamiento de obstáculos visuales			–				
Escena general		Cualificada		Focalizado o enmarcado de la escena			–				
Propuesta para el segmento		1º Intervención mediante la mejora del equipamiento paisajístico incluyendo, por ejemplo, elementos de semantización y de señalización, de los que carece el mirador. 2º Protección paisajística de la margen asociada al mirador.									

los esfuerzos de puesta en valor deberán ser menores, propiciando, en todo caso, que los futuros crecimientos urbanos se desarrollen por esta entrada al no estar sometida a restricciones de protección paisajística.

Criterios generales de intervención

Son los criterios básicos asociados a toda actuación de puesta en valor del paisaje en la relación carretera-núcleos. Dentro del ámbito de análisis definido (entradas a pueblos) e independientemente del mayor o menor interés paisajístico que tenga el acceso, conviene implantar una serie de medidas de acondicionamiento con las que se pretende garantizar el carácter diferenciador de estos tramos con respecto al resto de la carretera. Se trata de medidas generales que serán materializadas de forma particular, pero que todo proyecto que actúe sobre las entradas a núcleos —con el objeto de poner en valor el paisaje— deberá considerar. A continuación se esbozan algunos de los posibles criterios a implantar en los tramos de actuación:

– Reducción de la velocidad

Una de las medidas más importantes para dar cierto carácter de “tramo urbano” a las entradas de los pueblos es la de moderar la velocidad del tráfico, con idea de facilitar la coexistencia del peatón y el vehículo, además de permitir una mejor contemplación del paisaje al derivar en un desarrollo escénico más detenido y seguro.

El tratamiento de la entrada al núcleo debe ser integral, desde el inicio del tramo de contacto visual, para lo cual se propone pavimentar la calzada con un color o una textura diferente al resto de la carretera. Con los firmes coloreados se pretende resaltar su singularidad, aunque siempre desde la perspectiva de su integración en el entorno (no hay que dejar a un lado las repercusiones paisajísticas de las medidas a aplicar, evitando en la medida de lo posible la generación de impactos visuales o ambientales negativos, especialmente

por la posibilidad de ser percibidos desde el núcleo al que se accede).

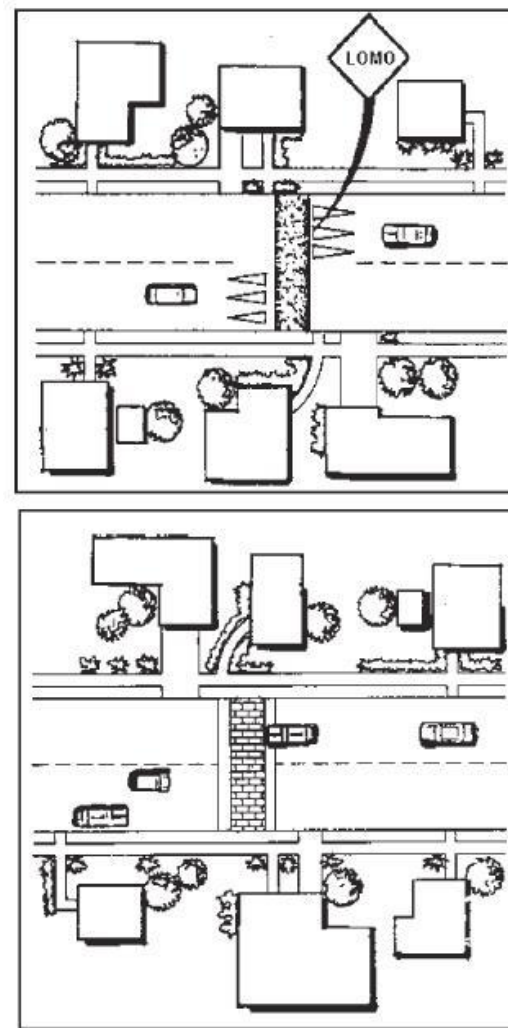
Adicionalmente, se puede hablar de dispositivos puntuales dirigidos a moderar la velocidad, para cuyo diseño y construcción se puede acudir como referencia a la Orden de 17 de febrero de 2004, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se aprueban los requisitos técnicos para el proyecto y construcción de las medidas para moderar la velocidad en las travesías de la red de carreteras de la Comunidad de Madrid. En ella vienen recogidos y regulados distintos dispositivos para moderar la velocidad en una travesía, distinguiendo entre los relacionados con el trazado en planta, con el trazado en alzado y con la sección transversal. De todos ellos, y según el ámbito de actuación del presente proyecto, sólo interesan los dos últimos, puesto que los criterios de intervención propuestos son “de mínimos”, en el sentido de que se evitará forzar el entorno con transformaciones masivas (no se deberían proponer cambios en el trazado en planta), puesto que no resulta coherente valorizar y mejorar ciertos aspectos del paisaje a costa de introducir impactos en el mismo como consecuencia de intervenciones de gran entidad en la carretera, salvo que estén justificadas por otros motivos (funcionales, de movilidad, de seguridad, etc.), en cuyo caso habría que plantearlas con criterios de integración paisajística para minimizar en lo posible su impacto.

Los dispositivos que modifican el trazado en alzado para reducir la velocidad de circulación pueden ser los denominados lomos, almohadas, mesetas y otros incluidos en la citada Orden, regulados por los artículos 10 a 14. Como condiciones generales se expone que:

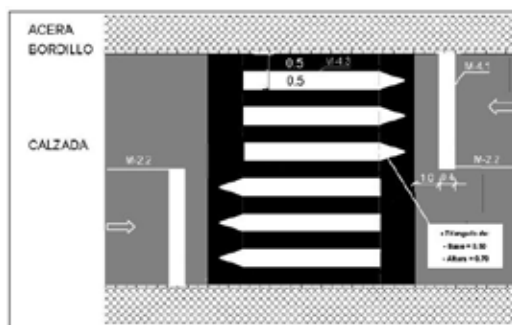
- Ningún dispositivo tendrá una altura mayor de 75 milímetros sobre el pavimento.
- Para evitar que interfieran con el desagüe superficial, los dispositivos relacionados con el tra-

zado en alzado se interrumpirán a 10 centímetros del bordillo que limite la calzada, formando un caz.

A continuación se reproducen las figuras que muestran esquemáticamente los dispositivos de reducción de velocidad denominados como lomo y meseta:



Por su parte, los dispositivos relacionados con la sección transversal pretenden reducir la anchura de la calzada, pudiendo combinar el estrechamiento con la inclusión de estacionamientos. La normativa recoge los distintos diseños bajo el



nombre de martillos, isletas separadoras y estrechamientos puntuales (artículos 16 a 18).

Otro referente a este respecto es la Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la Instrucción Técnica para la instalación de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado, donde se cubren aspectos fundamentales de los reductores de velocidad, como el de la señalización.

– Señalización vertical

Entre otras, estas señales tienen la función de indicar la ubicación de los equipamientos de disfrute paisajístico (generalmente con 100 ó 150 metros de antelación al acceso), identificar la entrada al núcleo (señal de inicio de poblado), in-

formar de las normas de conducta que hay que respetar, señalar elementos de interés (histórico, etnográfico, artístico o cultural), cauces, caminos o vías pecuarias que se crucen por el eje viario. No obstante, hay que evitar la proliferación desmedida de señales, por su posible afección a la seguridad vial, así como por su posible impacto paisajístico. Por ello, deberán dar cumplimiento a la normativa vigente aplicable, como la OM 8.1-IC de Señalización vertical, OC-3/96 de Elementos de Señalización de la Red de Carreteras de Andalucía y la Ley 8/2001 de Carreteras de Andalucía.

Otros aspectos sobre los que reflexionar para una correcta señalización son los que provocan que ésta sea: visible –a la velocidad máxima permitida–, legible (contenido simple y claro, además de escueto), inteligible (información comprensible; sistematizada, jerarquizada y actualizada) y fiable, por tanto, debe tener continuidad en la red de carreteras, ser coherente con las demás señales y evitar recargar la atención del conductor por reiteración de mensajes evidentes (I. Español, 2008).

– Semantización del paisaje

Consiste en ofrecer instrumentos y medios para facilitar la interpretación del paisaje y el reconocimiento de sus valores por el público general.

Son medidas divulgativas de sencilla aplicación, como la inclusión de paneles interpretativos en los equipamientos de disfrute paisajístico, y especialmente en miradores, que favorecen que el observador comprenda los aspectos sistémicos, evolutivos y formales de los paisajes que conforman el entorno viario (R. Caparrós et al., 2002).

– Barandillas de protección

Son necesarias tanto para la separación de los flujos rodado y peatonal como para evitar posibles caídas de peatones a distinto nivel (en itinerarios o en miradores). Cuando se opte por ellas, habrá de contemplarse la combinación de una serie de aspectos de diseño que influyen en la contemplación paisajística:

a) Altura: nunca mayor a 1,50 metros.

b) Transparencia: desde barreras que se limitan a pasamanos superior hasta barreras opacas con mayor presencia, como muros de piedra, de ladrillo, de hormigón o incluso jardineras.

c) Desarrollo longitudinal: también se consigne mayor discreción con distribuciones simples, frente a pautas más complejas (por ejemplo, distintos diseños de pilares intercalados con troncos cruzados).

d) Estilo: en el que influyen tanto los materiales como la forma en que se conjugan (desde diseños unificados y sencillos hasta llamativas estructuras).

– Accesos adyacentes

Además de las recomendaciones incluidas en el apartado de itinerarios peatonales, se procurará, por norma general dentro de los tramos de entrada a núcleos, impedir la conexión de la carretera con accesos de actividades conflictivas, especialmente de aquéllas que incluyan tránsito de vehículos pesados, como canteras, vertederos, polígonos industriales, etc. Caso de que ya existan, se deberían establecer medidas de minimización de su incidencia e, incluso, podría quedar justificada la búsqueda de accesos alternativos.



Capítulo tercero

Aplicación empírica de la
propuesta metodológica

Toda propuesta metodológica precisa de un proceso de validación que permita confirmar o desestimar su fiabilidad. Entre los diferentes modos posibles de validar el procedimiento planteado para elucidar criterios paisajísticos de actuación en la relación establecida entre los núcleos rurales y los accesos a los mismos por carretera –expuesto en el capítulo anterior–, se ha optado por el de la aplicación práctica del mismo a uno de los pueblos considerados en las fases previas del proceso investigador como forma de validar la utilidad del método en un caso real. A este respecto, identificar un núcleo con el mayor número posible de accesos por carretera al mismo, a fin de aplicar el método a una casuística más amplia, ha sido un criterio prioritario en la selección.

Pinos del Valle es uno de los pueblos del Valle de Lecrín que cuenta con tres entradas o accesos por carretera, en este caso con diferentes tipos de travesía (confinada y de borde); presenta escenas de núcleo que incorporan parte sustantiva y parte no sustantiva del mismo y, además, ofrece desde el propio núcleo amplias panorámicas hacia el paisaje comarcal, todo lo cual permite una mayor casuística de situaciones posibles para el análisis de las relaciones carretera–núcleo y las propuestas de intervención paisajística derivadas de aquél. Es por ello que el simulacro de aplicación del método se ha realizado en este núcleo de población.

Estudio preliminar

Una vez reconocido el carácter del paisaje del lugar (en este caso de la comarca del Valle de Lecrín) donde se pretenda aplicar el método (capítulo II), el siguiente paso procedimental consiste en el estudio de ciertas variables del núcleo objeto de atención, con base en documentación de diversa índole (bibliografía, cartografía, fotografía, Internet...), a fin de identificar y, en su

caso, analizar su configuración urbana, la propia del entorno inmediato, la dinámica demográfica y urbanística, así como la relación topológica entre el pueblo y sus accesos por carretera, aspectos todos ellos considerados esenciales para la interpretación adecuada del paisaje, su dinámica y las oportunidades que ofrece en la relación visual carretera–núcleo.

Conformación del núcleo y del entorno inmediato

Pinos del Valle se dispone a media ladera de la Sierra de Albuñuelas, que cierra la cuenca sedimentaria por el sur, en el entorno del río Ízbor hacia su confluencia con el río Guadalfeo; cuenca o cubeta que queda confinada justo en la presa de Béznar, que aprovecha la angostura generada por calcarenitas bioclásticas, y sobre la que discurre uno de los accesos viarios al pueblo.

Este núcleo aparenta visualmente una conformación compacta de media ladera, pero aún conserva parte de su origen en forma de tres barrios separados que se han ido fusionando paulatinamente: el barrio Bajo, que es el más antiguo, de tramado irregular y que contiene su propia iglesia; el barrio Alto, donde se encuentra el Ayuntamiento y la iglesia parroquial; y el barrio de Las Eras, más moderno y de trama ortogonal, que se localiza entre los dos anteriores y que, en consecuencia, constituye su nexos urbanístico.



Paisajísticamente, al interés de la estructura polinuclear de Pinos del Valle, perfectamente delimitada bajo el referente de sendos campanarios, se añade la notoriedad de su ubicación justo al pie de la Sierra de Albuñuelas, que en toda esta vertiente se encuentra tapizada por un pinar maduro. También destacan los cultivos de cítricos que recubren los espacios inmediatamente dispuestos en torno al núcleo y, por encima de éste, los cultivos leñosos de secano (almendros y olivos sobre todo) adquieren impronta dominante entre el matorral más o menos denso. Pero sin duda el efecto más relevante del núcleo es la magnífica vista que se ofrece desde él hacia las altas laderas y cumbres de Sierra Nevada. De hecho, éste es uno de los pocos pueblos del Valle que, por su disposición, permite contemplar una gran extensión del macizo nevadense, que se presenta como telón de fondo de las panorámicas y que destaca especialmente cuando la nieve lo recubre, fenómeno que sucede desde principios de otoño hasta bien avanzada la primavera.

Otras claves del carácter del paisaje del Valle de Lecrín que se presentan en el núcleo de Pinos del Valle y sus inmediaciones están protagonizadas por su estructura y morfología urbanas (tipo cerrada, con edificaciones unidas materialmente unas a otras formando manzanas separadas por callejas, éstas casi siempre estrechas y retorcidas y, frecuentemente, adaptándose a los desniveles del relieve, pudiendo aparecer huertos intercalados), así como el tratamiento arquitectónico y ornamental de las viviendas, que obedecen, cuando se ha conservado la arquitectura vernácula, a las pautas tradicionales de la comarca lecrinesa (dominio de la piedra y la arcilla, tejados a dos y cuatro aguas a base de teja curva o morisca, blanqueo de fachadas donde se disponen balcones y ventanas no siempre distribuidos de forma regular...). No obstante, en algunos y notorios casos se han desvirtuado tales formas constructivas con

la introducción de nuevos materiales, colores, tipologías y volúmenes, lo que resulta claramente visible en parte de los márgenes de las travesías viarias del núcleo. Distinto es el caso de la iglesia parroquial del siglo XIX, emplazada en el barrio Alto, cuya composición arquitectónica, de estilo neoclásico, rompe –sobre todo en su campanario de cubierta esférica– con el predominante estilo mudéjar de la mayoría de las iglesias del Valle. A su vez, el entorno agrícola, con el dominio del cultivo de cítricos, incluso mezclados con olivos en algunas parcelas, que tapizan la ladera a base de terrazas y balates de piedra seca, donde además destaca el entramado de acequias y albercas, coincide plenamente con una de las características paisajísticas más significativas del Valle bajo de Lecrín.

Dinámica demográfica y urbanística

Pinos del Valle se localiza en una de las comarcas granadinas de más baja densidad de población, con casi veinte puntos por debajo de la media provincial. Este hecho implica que, a pesar de su proximidad a Granada y su espacio metropolitano, la comarca apenas se ha beneficiado de sus efectos dinamizadores, excepto en el caso de los municipios de Dúrcal y Padul –ambos situados sobre el trazado de la autovía A-44–, que muestran unos valores superiores a las medias provinciales.

Con base en los sucesivos Censos de Población y Vivienda desde mediados del siglo XX, pueden identificarse tres etapas muy diferenciadas en la evolución de la población comarcal:

- Hasta 1960 hay un crecimiento generalizado en todos los municipios de la comarca, aunque con ritmo ligeramente inferior a la media provincial, destacando Dúrcal y Nigüelas. A ello contribuyen un balance positivo de crecimiento natural y unos procesos emigratorios moderados.
- Entre 1960 y 1980 se produce un descenso generalizado de los efectivos demográficos, al tratarse de un área casi exclusivamente agrícola

DENSIDAD DE POBLACIÓN (2006)			
T.M.	Población	Superficie Km²	Población Km²
Albuñuelas	1.070	140	7,6
Dúrcal	6.856	77	89,0
Lecrín	2.329	40	58,2
Lanjarón	3.796	61	62,2
Nigüelas	1.149	30	38,3
Padul	7.871	89	88,4
Pinar (El)	1.088	38	28,6
Valle (El)	1.130	26	43,5
Villamena	1.004	20	50,2
Comarca	26.293	521	50,5
Provincia	876.184	12.635	69,3

Fuente: SIMA y elaboración propia

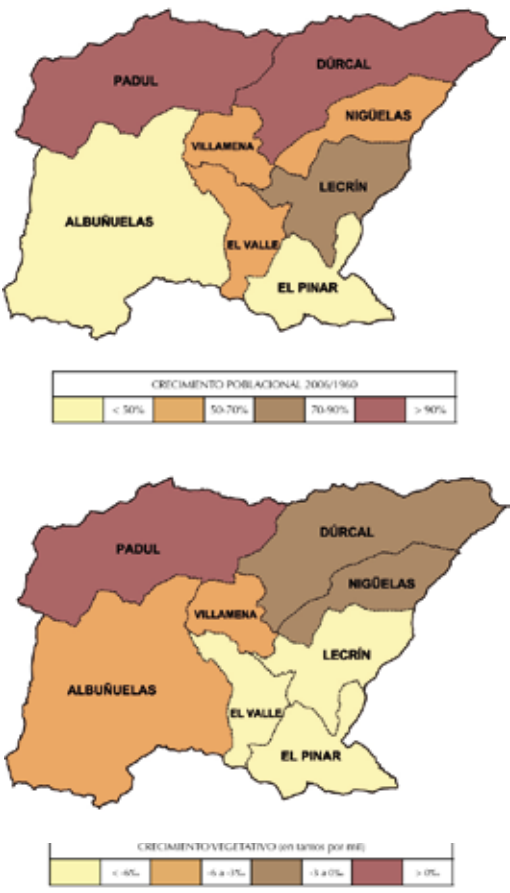
hasta el final de ese período y, por tanto, de fuerte emigración (éxodo rural) en el nuevo contexto socioeconómico.

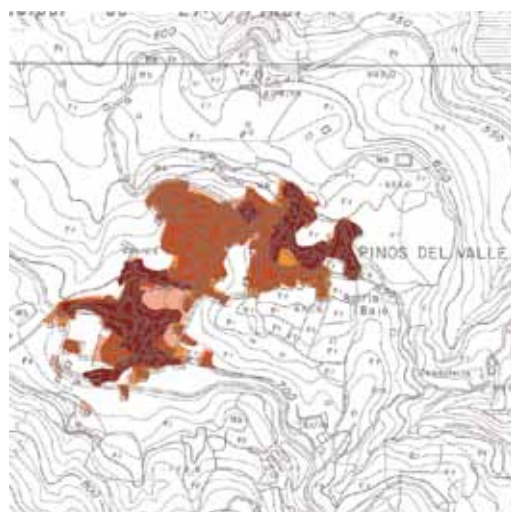
– Finalmente, a partir de 1980, la comarca se divide en dos ámbitos con procesos demográficos divergentes: mientras Dúrcal y Padul incrementan su población por encima de la media provincial, los restantes no cambian el signo negativo de la etapa anterior, e incluso algunos lo acentúan, como sucede en Pinos del Valle. La causa fundamental es el deterioro del movimiento natural de población, que en muchos municipios se hace negativo al superar la mortalidad a la natalidad.

En definitiva, la anemia demográfica de la comarca y su evolución negativa ha provocado que pase de un crecimiento vegetativo del doce por mil a finales del segundo tercio del siglo XX a un actual saldo negativo, excepto Padul y Dúrcal, si bien sus índices positivos tienen valor reducido (inferior a dos por mil en ambos casos).

En relación a la dinámica urbanística, el estudio secuencial de las fotografías aéreas existentes desde el año 1956 hasta 2005 arroja el siguiente

resultado: el barrio de Las Eras, el más moderno del núcleo, es en el que se han registrado los mayores crecimientos urbanísticos, consolidando el espacio existente entre el barrio Alto y la carretera que accede a la presa de Béznar. Se trata de un entramado en cuadrícula que rompe con el modelo tradicional y con una arquitectura que se aleja de los parámetros que definen las antiguas edificaciones. A su vez, en el tramo de la carretera GR-3204 que discurre junto al núcleo se ha producido la ocupación paulatina de sus márgenes con viviendas unifamiliares, algunas de grandes dimensiones, así como algunas naves industriales y equipamientos educativos, generando un efecto travesía en la última década. En la clasificación del suelo del planeamiento urbanístico vigente se





EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LOS USOS URBANOS

El análisis de la evolución urbana a lo largo de las últimas seis décadas se ha realizado mediante la superposición de las ortofotografías correspondientes a los vuelos indicados en los cuadros de leyenda.

- SEGÚN ORTOFOTO VUELO 1956
- SEGÚN ORTOFOTO VUELO 1968
- SEGÚN ORTOFOTO VUELO 2001
- SEGÚN ORTOFOTO VUELO 2007



reconoce esta situación bajo la denominación de “suelo urbano ordenado”. No obstante, donde se prevé el mayor crecimiento del núcleo es entre el barrio de Las Eras y el barrio Bajo, hasta el punto de desdibujar definitivamente su tradicional segregación morfológica y estructural.

En definitiva, a pesar de su estancamiento demográfico, la dinámica urbanística de Pinos del Valle es expansiva, aunque moderadamente, como consecuencia del fomento constructivo más o menos generalizado de los últimos lustros y de la introducción de nuevas tipologías arquitectónicas.

Relación topológica entre el núcleo y sus accesos por carretera

Con base en cartografía topográfica y el Catálogo de Carreteras de Andalucía se constata que Pinos del Valle presenta tres accesos viarios principales. Dos de estas entradas forman parte de la



CLASIFICACIÓN DEL SUELO DEL PLANEAMIENTO VIGENTE

----- LIMITE DEL SUELO URBANO (ORDENADO)

- Residencial indiferente
- Residencial artesano
- Espacios libres públicos
- Equipamientos públicos
- Huertos urbanos

CARACTERIZACIÓN DE LA TRAMA URBANA

- Núcleo tradicional (ciudad histórica)
- Nuevos desarrollos (ensanches)
- Espacios libres públicos
- Jardines y huertos privados
- Edificios religiosos
- Equipamientos urbanos
- Construcciones de carácter industrial



CARACTERIZACIÓN DE LA TRAVESÍA URBANA

- Red Vía Provincial, GR-3204, Tramo fuera de poblado
- Red Vía Local, Carretera del Embalse hasta el enlace de la A-44

misma carretera, conectadas entre sí por medio de una travesía. La carretera referida es la provincial GR-3204, que une la N-323 en Lecrín con la N-323 en La Bernardilla, bordeando al núcleo de oeste a este por su límite sur. La otra vía de acceso al pueblo es el desvío hacia éste desde la salida 164 de la autovía A-44 y a través de la coronación de la presa de Béznar. Se trata de una vía asfaltada no integrada en la red autonómica de carreteras de Andalucía pero que ejerce una im-

portante función articuladora en el Valle bajo de Lecrín. Una vez entra en la población, la carretera une sus barrios Bajo y Alto, conformando un eje a partir del cual han crecido ambos hasta consolidar un único núcleo. Dicho eje finaliza en la anteriormente mencionada carretera GR-3204, formando con ella un cruce en T.

La relación topológica de Pinos del Valle y sus accesos viarios presenta, por tanto, la siguiente casuística: tres accesos, todos ellos en forma de travesía, tanto confinada como de borde. Aunque no están presentes otras formas de acceso por carretera (fondo de saco, variante de población, enlace con autovía...), la cruceta que conforman en



el espacio urbano las dos carreteras que acceden a Pinos del Valle, el trazado de aquéllas y la relación con el espacio edificado ofrecen numerosas posibilidades de relaciones visuales carretera-núcleo.

En definitiva, y a los efectos prácticos de aplicación del proceso metodológico, el núcleo cuenta con las siguientes tres vías de entrada por carretera:

Entrada 1. Acceso a Pinos del Valle por la GR-3204 sentido La Bernardilla.

Entrada 2. Acceso a Pinos del Valle por la GR-3204 sentido Lecrín.

Entrada 3. Acceso a Pinos del Valle por el enlace de la A-44 sentido Pinos del Valle.



Visita prospectiva

Tal y como se ha descrito en la exposición del desarrollo metodológico, con carácter previo a la primera visita de campo se ha volcado sobre un sistema de información geográfica (SIG) la información disponible referente al trazado de los accesos mencionados, la ordenación urbanística vigente en Pinos del Valle y las ortofotografías del ámbito de trabajo correspondientes al año 2001-2002 de la Junta de Andalucía.

El tramo de contacto urbano (TCU) de cada uno de los accesos se ha realizado a partir de la información aportada por el planeamiento urbanístico del término municipal de El Pinar, haciéndose coincidir aquél con el tramo de carretera que discurre sobre suelo ordenado en el núcleo de Pinos del Valle.

A partir del límite del suelo ordenado, se identifica un trayecto de 2 Km sobre el que se señala el potencial inicio del tramo de contacto visual (TCV) para cada una de las entradas (se recuerda que dicho tramo sólo se inicia cuando se visualiza el núcleo en cuestión). Así, durante la visita de campo se recorren los trayectos de 2 Km cartografiados para cada entrada, marcando con GPS el punto donde se toma contacto visual con el núcleo.

Los puntos en los que se inician los TCV son los siguientes, respecto a sendos límites de suelo ordenado:

- Para la entrada 1, comienza a 888 m.
- Para la entrada 2, comienza a 372 m.
- Para la entrada 3, comienza a 147 m.

Aunque la delimitación del tramo de aproximación inmediata (TAI) para cada una de las entradas está basada en criterios objetivos y perfectamente observables, su carácter de zona de interfase a veces complica la delimitación exacta de dicho tramo. No ha sido el caso de la definición de los TAI de las entradas 1 y 3 del núcleo, puesto



que presentan conflictos paisajísticos fácilmente identificables. Adicionalmente, en el acceso por la GR-3204 en sentido La Bernardilla, la primera visión en plano cercano de Pinos del Valle se produce tras una larga recta en la que éste permanece oculto al observador, lo que refuerza la sensación de este tramo como espacio previo al entramado urbano. En cuanto al acceso al pueblo por el enlace de la A-44, se establece el punto de inicio del TAI cuando se detecta la primera vivienda aislada con acceso directo a la carretera, que muestra indicios de futura transformación en la función de la misma (existencia de un vallado que aísla la vivienda del exterior, distancia de la misma a la carretera, tamaño, orientación de la fachada principal y tipología de los cultivos, hacen pensar en un distanciamiento de la funcionalidad de la

edificación con respecto a la vivienda rural diseminada para aproximarse a la función de vivienda de carácter urbano).

Respecto a la entrada 2 (por la GR-3204 en sentido Lécrida), apenas presenta conflictos pai-



sajísticos fuera del núcleo urbano y es ya el propio planeamiento el que recoge las tensiones existentes en la zona de ampliación. Por esta razón – definida en el capítulo II–, se ha optado por delimitar el TAI con un criterio convencional, determinándose su inicio a 100 metros del límite del suelo urbano ordenado.

En la primera visita física al núcleo de población se realiza asimismo la grabación de un vídeo desde el automóvil por cada uno de los recorridos de entrada al pueblo, cuya utilidad se pone de manifiesto en el siguiente paso del procedimiento operacional.

Pre-segmentación de tramos en gabinete

A partir del análisis cuidadoso de la filmación realizada en el recorrido de reconocimiento de los diferentes accesos, se realiza una pre-segmentación de los diferentes tramos que, no obstante, ha de ser confirmada en campo con posterioridad.

La segmentación de cada tramo se realiza atendiendo a cambios en alguna de las variables que afectan a la visualización del pueblo; especialmente la observación o no de parte sustantiva del mismo, el ángulo de visión del núcleo en el plano horizontal con respecto al sentido de marcha y el grado de diaphanidad u opacidad del medio interpuesto entre el observador y la escena.

De este modo, se han identificado 7 segmentos para el tramo de contacto visual (TCV) de la entrada GR-3204 en sentido La Bernardilla, 3 segmentos para el TCV de la entrada GR-3204 en sentido Lécrrín y un único segmento para el TCV de la entrada a Pinos del Valle desde el enlace de la A-44. A su vez, se ha identificado un único segmento para los correspondientes tramos de aproximación inmediata (TAI) de cada una de las entradas al núcleo urbano.

Distinto tratamiento conlleva la segmentación de los tramos de contacto urbano (TCU). Como se explica en el capítulo II, se han diferenciado dos tipos de travesías para el desarrollo metodológico.

En las travesías confinadas la carretera discurre por suelo ordenado –que en el caso del planeamiento municipal correspondiente a Pinos del Valle coincide con la calificación de suelo urbano–, que afecta a ambas márgenes de la misma; mientras que en las travesías de borde, el suelo ordenado sólo está presente en una de ellas. La segmentación se realiza de forma diferente en uno y otro caso: así, en las travesías confinadas sólo interesan aquellos segmentos donde la visión del núcleo incluya su parte sustantiva y ésta se sitúe en un plano medio; o bien, se observe una escena general cualificada a lo largo de una longitud de al menos 50 metros en una de sus márgenes. En el acceso GR-3204 (se corresponde con dos entradas a Pi-

nos del Valle) se han distinguido dos segmentos de travesía confinada en los cuales puede verse la parte sustantiva del núcleo (la iglesia del barrio Alto y viviendas tradicionales de alrededores) gracias a sendas ventanas visuales. Por su lado, en la travesía del tramo procedente de la A-44 se ha identificado un único segmento en travesía confinada, en el que, como se verá más adelante, se divisa una escena general cualificada.

En las travesías de borde la segmentación se realiza del mismo modo en relación con la perceptibilidad del núcleo, pero se añade el análisis de la escena general (cualificada o no) en la margen libre, esto es, sobre suelo no ordenado. En Pinos del Valle se han identificado dos segmentos de travesía de borde en la travesía del acceso que procede de la A-44: uno de ellos circunda el núcleo por el límite norte durante un recorrido de 279 metros, en el que existe un equipamiento (mirador) destinado a la contemplación de una escena general; el otro, de 53 metros de longitud, responde a una parte de la travesía que une los barrios Bajo y Alto, desde la que aún puede verse la iglesia del barrio Bajo en su contexto urbano tradicional.

Concreción de los segmentos

La segmentación realizada en gabinete es confirmada en campo, donde se realiza la toma de

DATOS DEL ACCESO		
GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)		
ENTRADA Sentido La Bernardilla		
TRAMO TCV (Tramo de Contacto Visual)		
SEGMENTO		
CÓDIGO TCV-2		
GPS 2, 3		
FOTOS 157-159		
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		
SI NO		
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		
CUALIFICADO		
NO CUALIFICADO		POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN
SÍ NO		
ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN		
Observaciones: El filtrado consiste en retamas y olivos		
ESCENA GENERAL		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
VARIABLES		VALORES
OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO		Completa Parcial Sustantiva Parcial No sustantiva Nula
ÁNGULO DE VISIÓN		De frente En oblicuo De soslayo
FONDO ESCÉNICO		Fondo contrastado Fondo no contrastado
CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO		Sin obstáculos Filtrada Obstaculizada
DISTANCIA DE PLANO		Plano cercano Plano medio
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO		Núcleo enmarcado Núcleo no enmarcado
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO		Núcleo focalizado Núcleo no focalizado
ESCENA DE NÚCLEO		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO		
GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)		
ENTRADA Sentido La Bernardilla		
TRAMO TCV (Tramo de Contacto Visual)		
SEGMENTO		
CÓDIGO TCV-3		
GPS 3, 4		
FOTOS 170-175		
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		
SI NO		
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		
CUALIFICADO		
NO CUALIFICADO		POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN
SÍ NO		
ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN		
Observaciones:		
ESCENA GENERAL		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
VARIABLES		VALORES
OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO		Completa Parcial Sustantiva Parcial No sustantiva Nula
ÁNGULO DE VISIÓN		De frente En oblicuo De soslayo
FONDO ESCÉNICO		Fondo contrastado Fondo no contrastado
CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO		Sin obstáculos Filtrada Obstaculizada
DISTANCIA DE PLANO		Plano cercano Plano medio
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO		Núcleo enmarcado Núcleo no enmarcado
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO		Núcleo focalizado Núcleo no focalizado
ESCENA DE NÚCLEO		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO

GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)

ENTRADA Sentido La Bernardilla

TRAMO TCV (Tramo de Contacto Visual)

SEGMENTO

CÓDIGO TCV-4

GPS 4, 5

FOTOS 176-186

PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA

SI NO

NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO

CUALIFICADO

NO CUALIFICADO

POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN

SÍ NO

ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN

Observaciones:

ESCENA GENERAL

FORMA O APARIENCIA

EXPRESIVIDAD

Sobresaliente

Destacable

Anodina

INTEGRACIÓN

Armoniosa

Conflictos puntuales

Masivamente impactada

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

FONDO O ESENCIA

RIQUEZA DE INFORMACIÓN

Abundante

Escasa

SIGNIFICACIÓN

Clave (para el carácter paisajístico)

Importante

Banal

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

VARIABLES

VALORES

OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO

Completa

Parcial Sustantiva

Parcial No sustantiva

Nula

ÁNGULO DE VISIÓN

De frente

En oblicuo

De soslayo

FONDO ESCÉNICO

Fondo contrastado

Fondo no contrastado

CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO

Sin obstáculos

Filtrada

Obstaculizada

DISTANCIA DE PLANO

Plano cercano

Plano medio

MARCO SOBRE EL EJE VIARIO

Núcleo enmarcado

Núcleo no enmarcado

FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO

Núcleo focalizado

Núcleo no focalizado

ESCENA DE NÚCLEO

FORMA O APARIENCIA

EXPRESIVIDAD

Sobresaliente

Destacable

Anodina

INTEGRACIÓN

Armoniosa

Conflictos puntuales

Masivamente impactada

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

FONDO O ESENCIA

RIQUEZA DE INFORMACIÓN

Abundante

Escasa

SIGNIFICACIÓN

Clave (para el carácter paisajístico)

Importante

Banal

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO		
GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)		
ENTRADA Sentido La Bernardilla		
TRAMO TCV (Tramo de Contacto Visual)		
SEGMENTO		
CÓDIGO TCV-5		
GPS 5-6		
FOTOS 187-206		
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		
SI	NO	
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		
CUALIFICADO		
NO CUALIFICADO	POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN	
SÍ	NO	
ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN		
Observaciones: El filtrado consiste en ailantos (<i>Ailanthus altissima</i>)		
ESCENA GENERAL		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
VARIABLES		VALORES
OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO	Completa Parcial Sustantiva Parcial No sustantiva Nula	
	ÁNGULO DE VISIÓN	De frente En oblicuo De soslayo
	FONDO ESCÉNICO	Fondo contrastado Fondo no contrastado
	CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO	Sin obstáculos Filtrada Obstaculizada
DISTANCIA DE PLANO	Plano cercano Plano medio	
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo enmarcado Núcleo no enmarcado	
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo focalizado Núcleo no focalizado	
ESCENA DE NÚCLEO		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO

GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)

ENTRADA Sentido La Bernardilla

TRAMO TCV (Tramo de Contacto Visual)

SEGMENTO

CÓDIGO TCV-6

GPS 6, 7

FOTOS 207-212

PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA

SI NO

NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO

CUALIFICADO

NO CUALIFICADO

POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN

SÍ NO

ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN

Observaciones:

ESCENA GENERAL

FORMA O APARIENCIA

EXPRESIVIDAD

Sobresaliente

Destacable

Anodina

INTEGRACIÓN

Armoniosa

Conflictos puntuales

Masivamente impactada

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

FONDO O ESENCIA

RIQUEZA DE INFORMACIÓN

Abundante

Escasa

SIGNIFICACIÓN

Clave (para el carácter paisajístico)

Importante

Banal

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

VARIABLES

VALORES

OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO

Completa

Parcial Sustantiva

Parcial No sustantiva

Nula

ÁNGULO DE VISIÓN

De frente

En oblicuo

De soslayo

FONDO ESCÉNICO

Fondo contrastado

Fondo no contrastado

CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO

Sin obstáculos

Filtrada

Obstaculizada

DISTANCIA DE PLANO

Plano cercano

Plano medio

MARCO SOBRE EL EJE VIARIO

Núcleo enmarcado

Núcleo no enmarcado

FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO

Núcleo focalizado

Núcleo no focalizado

ESCENA DE NÚCLEO

FORMA O APARIENCIA

EXPRESIVIDAD

Sobresaliente

Destacable

Anodina

INTEGRACIÓN

Armoniosa

Conflictos puntuales

Masivamente impactada

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

FONDO O ESENCIA

RIQUEZA DE INFORMACIÓN

Abundante

Escasa

SIGNIFICACIÓN

Clave (para el carácter paisajístico)

Importante

Banal

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO		
GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)		
ENTRADA Sentido La Bernardilla		
TRAMO TAI (Tramo de Aproximación Inmediata)		
SEGMENTO		
CÓDIGO TAI-1		
GPS 8, 9		
FOTOS		
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		
SI NO		
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		
CUALIFICADO		
NO CUALIFICADO		POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN
SÍ NO		
ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN		
Observaciones:		
ESCENA GENERAL		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
VARIABLES	VALORES	
OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO	Completa Parcial Sustantiva Parcial No sustantiva Nula	
ÁNGULO DE VISIÓN	De frente En oblicuo De soslayo	
FONDO ESCÉNICO	Fondo contrastado Fondo no contrastado	
CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO	Sin obstáculos Filtrada Obstaculizada	
DISTANCIA DE PLANO	Plano cercano Plano medio	
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo enmarcado Núcleo no enmarcado	
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo focalizado Núcleo no focalizado	
ESCENA DE NÚCLEO		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO		
GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)		
ENTRADA Sentido Lecrín		
TRAMO TCV (Tramo de Contacto Visual)		
SEGMENTO		
CÓDIGO TCV-2		
GPS 16, 17		
FOTOS 1-13		
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		
SI NO		
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		
CUALIFICADO		
NO CUALIFICADO		POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN
SÍ NO		
ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN		
Observaciones: El filtrado consiste en ailantos (<i>Ailanthus altissima</i>).		
ESCENA GENERAL		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
VARIABLES		VALORES
OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO		Completa Parcial Sustantiva Parcial No sustantiva Nula
ÁNGULO DE VISIÓN		De frente En oblicuo De soslayo
FONDO ESCÉNICO		Fondo contrastado Fondo no contrastado
CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO		Sin obstáculos Filtrada Obstaculizada
DISTANCIA DE PLANO		Plano cercano Plano medio
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO		Núcleo enmarcado Núcleo no enmarcado
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO		Núcleo focalizado Núcleo no focalizado
ESCENA DE NÚCLEO		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO		
GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)		
ENTRADA Sentido Lecrín		
TRAMO TAI (Tramo de Aproximación Inmediata)		
SEGMENTO		
CÓDIGO TAI-1		
GPS 14, 18		
FOTOS 98-109		
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		
SI NO		
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		
CUALIFICADO		
NO CUALIFICADO		POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN
SÍ NO		
ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN		
Observaciones: El filtrado consiste en un elemento arbóreo de cultivo: el olivo (<i>Olea europaea</i>) que oculta la iglesia.		
ESCENA GENERAL		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
VARIABLES		VALORES
OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO		Completa Parcial Sustantiva Parcial No sustantiva Nula
ÁNGULO DE VISIÓN		De frente En oblicuo De soslayo
FONDO ESCÉNICO		Fondo contrastado Fondo no contrastado
CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO		Sin obstáculos Filtrada Obstaculizada
DISTANCIA DE PLANO		Plano cercano Plano medio
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO		Núcleo enmarcado Núcleo no enmarcado
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO		Núcleo focalizado Núcleo no focalizado
ESCENA DE NÚCLEO		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO		
GR-3204 de N-323 a (Lecrín) a N-323 a (La Bernardilla)		
ENTRADA Sentido La Bernardilla		
TRAMO TCU (Tramo de Contacto Urbano) – Travesía confinada		
SEGMENTO		
CÓDIGO TCU-2		
GPS 12, 13		
FOTOS 283-292		
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		
SI	NO	
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		
CUALIFICADO		
NO CUALIFICADO	POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN	
SÍ	NO	
ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN		
Observaciones:		
ESCENA GENERAL		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
VARIABLES	VALORES	
OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO	Completa Parcial Sustantiva Parcial No sustantiva Nula	
ÁNGULO DE VISIÓN	De frente En oblicuo De soslayo	
FONDO ESCÉNICO	Fondo contrastado Fondo no contrastado	
CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO	Sin obstáculos Filtrada Obstaculizada	
DISTANCIA DE PLANO	Plano cercano Plano medio	
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo enmarcado Núcleo no enmarcado	
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo focalizado Núcleo no focalizado	
ESCENA DE NÚCLEO		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter paisajístico) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO

Acceso de A-44 a Pinos del Valle

ENTRADA Sentido Pinos del Valle

TRAMO TAI (Tramo de Aproximación Inmediata)

SEGMENTO

CÓDIGO TAI-1

GPS 20, 21

FOTOS 334-341

PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA

SI NO

NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO

CUALIFICADO

NO CUALIFICADO

POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN

SÍ NO

ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN

Observaciones:

ESCENA GENERAL

FORMA O APARIENCIA

EXPRESIVIDAD

Sobresaliente

Destacable

Anodina

INTEGRACIÓN

Armoniosa

Conflictos puntuales

Masivamente impactada

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

FONDO O ESENCIA

RIQUEZA DE INFORMACIÓN

Abundante

Escasa

SIGNIFICACIÓN

Clave (para el carácter)

Importante

Banal

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

VISIBILIDAD DEL NÚCLEO

VARIABLES

VALORES

OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO

Completa

Parcial Sustantiva

Parcial No sustantiva

Nula

ÁNGULO DE VISIÓN

De frente

En oblicuo

De soslayo

FONDO ESCÉNICO

Fondo contrastado

Fondo no contrastado

CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO

Sin obstáculos

Filtrada

Obstaculizada

DISTANCIA DE PLANO

Plano cercano

Plano medio

MARCO SOBRE EL EJE VIARIO

Núcleo enmarcado

Núcleo no enmarcado

FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO

Núcleo focalizado

Núcleo no focalizado

ESCENA DE NÚCLEO

FORMA O APARIENCIA

EXPRESIVIDAD

Sobresaliente

Destacable

Anodina

INTEGRACIÓN

Armoniosa

Conflictos puntuales

Masivamente impactada

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

FONDO O ESENCIA

RIQUEZA DE INFORMACIÓN

Abundante

Escasa

SIGNIFICACIÓN

Clave (para el carácter)

Importante

Banal

CUENCA VISUAL

Mejorante de la escena

Indiferente o no mejorante de la escena

DATOS DEL ACCESO		
Acceso de A-44 a Pinos del Valle		
ENTRADA Sentido Pinos del Valle		
TRAMO TCU (Tramo de Contacto Urbano) – Travesía confinada		
SEGMENTO		
CÓDIGO TCU-2		
GPS 23, 24		
FOTOS 419-434		
PRESENCIA DE EQUIPAMIENTOS DE PARADA		
SI	NO	
NATURALEZA DEL FILTRADO/APANTALLADO		
CUALIFICADO		
NO CUALIFICADO		POSIBILIDAD DE INTERVENCIÓN
SÍ NO		
ELIMINACIÓN - DESPLAZAMIENTO - SUSTITUCIÓN		
Observaciones:		
ESCENA GENERAL		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena

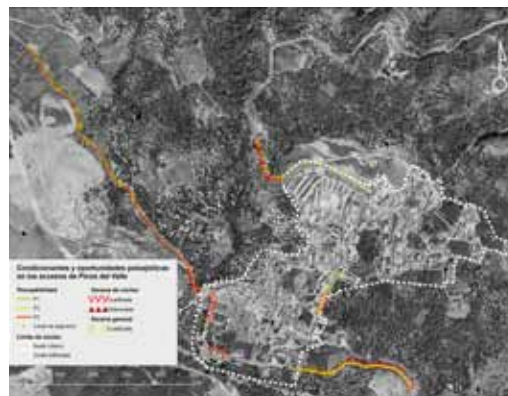
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO		
VARIABLES	VALORES	
OBSERVACIÓN DEL NÚCLEO	Completa Parcial Sustantiva Parcial No sustantiva Nula	
ÁNGULO DE VISIÓN	De frente En oblicuo De soslayo	
FONDO ESCÉNICO	Fondo contrastado Fondo no contrastado	
CONTEMPLACIÓN DEL NÚCLEO	Sin obstáculos Filtrada Obstaculizada	
DISTANCIA DE PLANO	Plano cercano Plano medio	
MARCO SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo enmarcado Núcleo no enmarcado	
FOCALIZACIÓN SOBRE EL EJE VIARIO	Núcleo focalizado Núcleo no focalizado	
ESCENA DE NÚCLEO		
FORMA O APARIENCIA	EXPRESIVIDAD	Sobresaliente Destacable Anodina
	INTEGRACIÓN	Armoniosa Conflictos puntuales Masivamente impactada
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena
FONDO O ESENCIA	RIQUEZA DE INFORMACIÓN	Abundante Escasa
	SIGNIFICACIÓN	Clave (para el carácter) Importante Banal
	CUENCA VISUAL	Mejorante de la escena Indiferente o no mejorante de la escena



Adicionalmente, se adjunta documentación gráfica de estos resultados.

La valoración de las oportunidades y condicionantes paisajísticos de los diferentes accesos permite seleccionar la alternativa óptima como entrada prioritaria. La tabla síntesis que aquí se adjunta, y que incorpora las valoraciones de perceptibilidad y la cualificación de las escenas de núcleo y general, así como la representación cartográfica de estas variables, evidencian que la mayor parte de las oportunidades paisajísticas se concentra en los sectores de la entrada por la GR-3204 en sentido Lecrín. Concretamente, esta entrada presenta durante todo el tramo de contacto visual (TCV) y su tramo de aproximación inmediata (TAI) una perceptibilidad de tipo P2, esto es, la visión de la escena de núcleo puede ser de interés previa ejecución de determinadas intervenciones. El resto de entradas al núcleo muestra en sus tramos perceptibilidades valoradas como P3, lo que significa que no admite intervenciones que permitan mejorar una deficiente o nula visión de la parte sustantiva del núcleo.

En referencia a la cualidad de la escena que se percibe desde la carretera, también es la GR-3204 en su sentido Lecrín la que ofrece mayores oportunidades de disfrute paisajístico por la presencia de escena de núcleo cualificada, ya que durante todo el tramo de contacto visual (TCV) y



el tramo de aproximación inmediata (TAI) se perciben escenas de núcleo cualificadas, en algunos segmentos filtradas por elementos vegetales de diversa importancia. En esta vía, además, puede contemplarse en algunos segmentos la escena general cualificada en la que la ermita del Cristo del Zapato, dispuesta sobre una cresta rocosa recubierta por pinar, cobra toda su importancia como hito paisajístico. Por su lado, la entrada de la GR-3204 en sentido La Bernardilla dispone de una escena de núcleo no cualificada y, salvo un segmento en el que la visión del núcleo es nula, a medida que la carretera se aproxima a éste, la calidad de su visión se deteriora. El último acceso, el que procede de la A-44 en sentido a Pinos del Valle, presenta vistas al núcleo deterioradas en sus tramos de contacto visual y de aproximación inmediata. Por último, dado que todos los accesos se encuentran en la misma margen del río Ízbor que se orienta hacia el norte, las tres entradas disponen de vistas a Sierra Nevada y al Valle de Lecrín, proporcionando en todos los casos escenas generales cualificadas.

Dado que la elección de entrada prioritaria resulta del estudio de las oportunidades paisajísticas, así como de los condicionantes que muestra la carretera, en el caso que nos ocupa es la entrada 2, o acceso por la GR-3204 en sentido Lecrín, la seleccionada. Una vez determinada ésta como

entrada prioritaria desde la dimensión paisajística, cabe considerar, bajo demanda social, la designación del resto de accesos como zonas de potencial ampliación urbanística del núcleo y de emplazamiento –descartados otros posibles lugares– de actividades que conlleven conflictos paisajísticos respecto a la escena de núcleo.

Propuestas y decisiones para la intervención paisajística

La intervención paisajística en los accesos por carretera a núcleos rurales se plantea según tres dimensiones con sus correspondientes criterios y efectos: identificación de oportunidades que presentan los accesos para la instalación de equipamientos paisajísticos, definición de propuestas de base por segmentos y toma de decisiones de intervención por tramos viarios.

Identificación de oportunidades para la instalación de equipamientos paisajísticos

La valoración de la perceptibilidad y la cualificación de las escenas general y de núcleo sirve, además de para decidir la entrada prioritaria, para identificar las posibilidades que ofrece la carretera en sus márgenes con objeto de mejorar la visualización del núcleo y entorno paisajístico mediante la instalación de posibles equipamientos, tales como miradores, apartaderos, paneles de interpretación, etc.

El inventario de oportunidades se realiza en aquellos segmentos donde, previamente por aplicación de la “matriz de propuestas de base”, se ha determinado que la posible puesta en valor de la escena cualificada de que se trate, ya sea de núcleo o general, merece la instalación de un equipamiento paisajístico, como es el caso de los buenos puntos de observación (a veces miradores consolidados) o los apartaderos que ofrecen una buena contemplación de dichas escenas. Con

este objetivo, y puesto que en los estadillos de campo cumplimentados se deja evidencia de los equipamientos preexistentes, se registran ahora los tramos de carretera en desuso existentes y los sobre-anchos que cumplan con los requisitos para convertirse en espacios aptos para la parada de vehículos, a saber:

a) Contar con una superficie mínima tal que permita estacionar a los vehículos sin interceptar la calzada de la carretera, además de permitir maniobrar para la salida e incorporación segura sobre dicha vía.

b) Estar situado en el lado de las vistas.

c) No existir un obstáculo inamovible (elemento patrimonial, valioso, etc., o bien cuyo coste de eliminación no esté suficientemente justificado) en las márgenes del espacio y que impida la contemplación adecuada de la escena cualificada.

En el reconocimiento de las diferentes vías de acceso a Pinos del Valle se han encontrado dos sobre-anchos con las características demandadas para acoger una posible intervención en el sentido anteriormente señalado. En la entrada correspondiente a la GR-3204 en sentido La Bernardilla sólo se ha inventariado una berma con dimensiones suficientes en el segmento TCV-5, desde el que se podría contemplar unas magníficas vistas de Sierra Nevada y del Valle de Lecrín, pero con una escena de núcleo no cualificada. En el mismo acceso, pero en sentido contrario, es decir, en sentido Lecrín, la carretera dispone de un sobre-ancho suficiente en el segmento TCV-1 desde el que se dispondría de una magnífica escena de núcleo y una buena escena general, una vez que se hubiera acondicionado este espacio como equipamiento.

En el ámbito del núcleo urbano, las competencias para disponer de equipamientos corresponden a la Administración Local, salvo en la margen no consolidada de las travesías de borde, donde el organismo con competencias en carreteras dispone de esa potestad. Y sólo se han reconocido dos

segmentos que responden a travesías de borde con escenas cualificadas, ambos localizados en el tramo de contacto urbano del acceso por el enlace de la A-44. En el segmento TCU-1 de esta entrada ya existe un mirador, cuyas condiciones de accesibilidad rodada y estacionamiento son inmejorables. También existen algunos elementos de mobiliario urbano, aunque escasos, pero su mayor carencia es la señalización y, sobre todo, semantización en torno a la escena general cualificada. El otro segmento, el TCU-3, no dispone de espacios que cumplan las condiciones necesarias para que sea posible la instalación de algún equipamiento para el disfrute del paisaje en parada (el lado de las vistas presenta un desnivel bajo el que se extiende una vasta extensión cultivada, concretamente de cítricos y olivar).

Definición de propuestas de base por segmentos

Una vez conocidas las condiciones de perceptibilidad, valoradas las escenas general y de núcleo e inventariadas las posibilidades que ofrece la carretera para la instalación de equipamientos, resta determinar la posibilidad de acometer algún tipo de actuación dentro del segmento, análisis que queda facilitado gracias al empleo de la “matriz de propuestas de base por segmentos” (paso 6º del capítulo II). Así, para cada uno de los segmentos se ha elaborado una ficha en la que se ha compendiado toda la información significativa a la hora de elaborar una propuesta de actuación, y que se exponen, una por una, a continuación. No obstante, cabe recordar que las propuestas de actuación, aun siendo valoradas segmento a segmento, no son sino orientativas a fin de adoptar una actuación conjunta para todo el tramo o la entrada en cuestión, de manera que las soluciones finalmente adoptadas han de ser contempladas en el contexto del núcleo y de todos sus accesos, como posteriormente (apartado 6.3) se especifica.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido La Bernardilla

Segmento TCV-1

A algo menos de 900 metros del límite consolidado de Pinos del Valle empiezan a divisarse las primeras casas del núcleo. Esta visión del pueblo se mantiene más o menos fija durante todo el trayecto hasta la entrada al tramo urbano.

La contemplación del núcleo urbano se centra en la zona noroccidental de Pinos del Valle. Esta parte es precisamente la que soporta menos elementos identitarios del pueblo y la que le confiere menos carácter a la escena que se observa. La parte sustantiva del núcleo permanece oculta durante el trayecto por motivos topográficos. Por esta razón, la visión que se tiene se ha definido como parcial no sustantiva.

El núcleo urbano se percibe en una dirección oblicua hacia la izquierda con respecto al sentido de la marcha. Incluso situándose en un plano medio, el pueblo destaca sobre el fondo y se muestra contrastado. Durante 88 metros la carretera no presenta obstáculo alguno que dificulte la visión del núcleo, y es precisamente este factor el que define la condición esencial del segmento.

La homogeneidad de la escena y la escasez de elementos característicos en ella provocan que ésta sea considerada como no cualificada. Todo lo contrario ocurre con la visión que se tiene cuando se desvía la mirada del núcleo para contemplar la cara oeste de Sierra Nevada, desde su base hasta las altas cumbres. Desde este punto es visible gran parte del Valle de Lecrín, en una escena que incluye varios núcleos de esta comarca y los cultivos de cítricos y olivos tan característicos. La amplia cuenca determina que en la escena aparezcan conflictos puntuales asociados a la actividad humana que, sin embargo, no descalifican la escena general.

Debido a que no existe posibilidad de mejorar la escena de núcleo con intervención alguna,



PINOS DEL VALLE					
Acceso	GR-3204				
Entrada	Sentido La Bernardilla				
Tramo	TCV (Tramo de contacto visual)	Segmento	TCV-1	Travesía	
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico		Contrastado
Ángulo de visión	Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)		No
Contemplación del núcleo	Sin obstáculos		• Requiere tratamiento de obstáculos		–
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena		No
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:		
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Anodina	A+	Riqueza de información	Escasa	E-
Integración	Armoniosa		Significación	Banal	
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante	
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:		
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante	E+
Integración	Con conflictos puntuales		Significación	Determinante	
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante	
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:		
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		–	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general				



y que la carretera tampoco ofrece oportunidades para optimizar la contemplación de la escena general (en el supuesto de que no se acometiera una actuación integral para el conjunto de la carretera o del tramo en cuestión), sólo resta proponer la protección paisajística de las márgenes de la carretera por motivos de una escena general cualificada.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido La Bernardilla

Segmento TCV-2

La aparición de elementos vegetales en las márgenes de la carretera determina el inicio de un nuevo segmento. Como ocurre a lo largo de todo el tramo, la visión del núcleo es parcial y en ella tan sólo se perciben elementos que no cualifican ni dan carácter a la escena.

Los elementos sustantivos del núcleo se encuentran ocultos por motivos topográficos, mientras que aquéllos que componen la escena de núcleo a lo largo de todo el tramo se encuentran filtrados por los elementos vegetales antes mencionados. Éstos consisten en especies arbustivas y algunos olivos que se interponen de manera inter-

mitente entre la escena y el observador. Durante 81 metros el núcleo se percibe de forma oblicua, hacia la izquierda, con respecto al sentido de la marcha.

El pueblo se muestra homogéneo y, como se ha mencionado con anterioridad, con escasez de elementos característicos visibles, por lo que la escena de núcleo se ha valorado como no cualificada. Sin embargo, la escena general, que incluye la visión de Sierra Nevada y gran parte del Valle de Lecrín, con multitud de elementos determinantes para interpretar el paisaje, si se cualifica positivamente pese a que aparecen conflictos puntuales debido, entre otras cosas, a la gran cuenca visual existente desde el segmento considerado.

La visión parcial del núcleo en sus aspectos no sustantivos, debido a condicionantes topográficos, no permite mejorar la escena del núcleo. Con estas premisas, el único tratamiento que se considera es el de mejorar las condiciones para optimizar la contemplación de la escena general, y ello tan sólo en el caso de que se acometiera una actuación integral para el conjunto de la carretera o del tramo en cuestión.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido La Bernardilla

Segmento TCV-3

Hacia el final de una curva en la que el núcleo se divisa de forma menos forzada que en los segmentos anteriores, los obstáculos vegetales que filtraban la escena del núcleo desaparecen. Esta situación se mantiene de manera más o menos constante durante los 48 metros que definen el segmento.

Al igual que en todo el tramo de contacto visual, debido a motivos topográficos, la visión que se ofrece del núcleo urbano se centra en la zona que contiene menos elementos identitarios del pueblo y la que le confiere menos carácter a la escena que se contempla. Por este motivo, la visión obtenida se define como parcial no sustantiva.

El núcleo urbano se percibe en una dirección oblicua hacia la izquierda con respecto al sentido de la marcha. Incluso situándose en un plano medio, el pueblo destaca sobre el fondo y se muestra contrastado. Pese a la homogeneidad de la escena y al hecho de que ésta se muestre de forma armoniosa, la escasez de elementos característicos

PINOS DEL VALLE					
Acceso	GR-3204				
Entrada	Sentido La Bernardilla				
Tramo	TCV (Tramo de contacto visual)	Segmento	TCV-2	Travesía	
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico		Contrastado
Ángulo de visión	Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)		No
Contemplación del núcleo	Filtrada		• Requiere tratamiento de obstáculos		No
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena		No
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:		
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Anodina		Riqueza de información		Escasa
Integración	Armoniosa	A+	Significación		Banal
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual		Mejorante
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:		
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente		Riqueza de información		Abundante
Integración	Con conflictos puntuales		A+	Significación	
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual		Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:		
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		—	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		—	
Propuesta para el segmento	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general				



y la banalidad de los mismos determinan que sea considerada como no cualificada.

La visión de Sierra Nevada y el Valle de Lecrín, que conforman la escena general cuando se aparta la mirada del núcleo, es sobresaliente en sus aspectos formales, mostrando una gran diversidad de formas, colores y texturas. La multitud de aspectos identitarios que singularizan la escena general y la hacen reconocible, confieren cualificación a la misma. La amplia cuenca no hace sino mejorar la calidad del escenario paisajístico.

Todas las consideraciones expuestas, y especialmente la imposibilidad de ver el núcleo con sus elementos sustantivos, apuntan hacia la improcedencia de realizar acciones que estén encaminadas hacia la mejora de la percepción de la escena general. La pertinencia de dichas actuaciones cobrarían sólo sentido ante la ejecución de una intervención general para todo el tramo.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido La Bernardilla

Segmento TCV-4

Este segmento se encuentra asociado a una curva interior que recorre un pequeño barranco

entre sus dos divisorias de aguas. La longitud total del segmento es de 60 metros y difiere del anterior por la aparición de elementos vegetales en las márgenes de la carretera que obstaculizan la visión del núcleo de forma intermitente. Tal visualización es, como sucede a lo largo de todo el tramo, parcial no sustantiva, ya que los elementos sustantivos del núcleo se encuentran ocultos por obstáculos topográficos, mientras que aquéllos que componen la escena de núcleo se encuentran filtrados a lo largo de todo el tramo por olivos y almendros que se interponen entre la escena y el observador. El núcleo se percibe de forma oblicua, hacia la izquierda, con respecto al sentido de la marcha, y un talud coronado por olivos enmarca la escena.

A través del filtrado, el núcleo se muestra homogéneo y con escasez de elementos característicos visibles, por lo que la escena de núcleo se ha valorado como no cualificada. Sin embargo, la escena general, visible a través de los elementos filtrantes, presenta una imagen sobresaliente conformada por altas laderas de Sierra Nevada, el embalse de Béznar y el valle del río Ízbor, con su

diversidad de cultivos y formaciones de matorral. La abundancia de elementos determinantes para interpretar el paisaje cualifican positivamente la escena, que se ve reforzada con la amplitud de la cuenca visual, pese a la presencia de elementos puntuales en la misma.

En una actuación integrada para todo el tramo, las intervenciones posibles para este segmento son muy limitadas; y aunque éstas puedan ir dirigidas a la mejora de la contemplación de la escena general, el carácter integrador de los olivos no parece aconsejar ninguna acción sobre los mismos, salvo que ésta sea considerada inevitablemente en algún proyecto específico de otra índole.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido La Bernardilla

Segmento TCV-5

Tras una curva a la derecha, el núcleo se sitúa hacia la izquierda en un ángulo forzado, aspecto que, junto con el filtrado de determinados elementos vegetales, hace que la visualización de aquél sea muy reducida. Sigue conservándose en el segmento una visión parcial del núcleo,

PINOS DEL VALLE					
Acceso	GR-3204				
Entrada	Sentido La Bernardilla				
Tramo	TCV (Tramo de contacto visual)	Segmento	TCV-3	Travesía	
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico		Contrastado
Ángulo de visión	Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)		No
Contemplación del núcleo	Sin obstáculos		• Requiere tratamiento de obstáculos		–
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena		No
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:		
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Anodina		Riqueza de información		Escasa
Integración	Armoniosa	A+	Significación		Banal
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual		Mejorante
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:		
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente		Riqueza de información		Abundante
Integración	Con conflictos puntuales		A+	Significación	
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual		Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:		
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		–	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general				





PINOS DEL VALLE				
Acceso	GR-3204			
Entrada	Sentido La Bernardilla			
Tramo	TCV (Tramo de contacto visual)	Segmento	TCV-4	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico	Contrastado
Ángulo de visión	Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	No
Contemplación del núcleo	Filtrada		• Requiere tratamiento de obstáculos	No
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo enmarcado y focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Anodina	A+	Riqueza de información	Escasa
Integración	Armoniosa		Significación	Banal
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante
Integración	Con conflictos puntuales		Significación	Determinante
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales	–	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	–	
Propuesta para el segmento	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general			

PINOS DEL VALLE				
Acceso	GR-3204			
Entrada	Sentido La Bernardilla			
Tramo	TCV (Tramo de contacto visual)	Segmento	TCV-5	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico	Contrastado
Ángulo de visión	De soslayo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	Sí
Contemplación del núcleo	Filtrada		• Requiere tratamiento de obstáculos	No
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Anodina	A+	Riqueza de información	Escasa
Integración	Armoniosa		Significación	Banal
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante
Integración	Con conflictos puntuales		Significación	Determinante
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	EQ-2 (no existen equipamientos pero sí opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales	—	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	—	
Propuesta para el segmento	1º Intervención mediante desarrollo de un equipamiento paisajístico en el sobreancho detectado en la carretera, y en el que se permita el estacionamiento de vehículos 2º Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general			



concretamente de su parte no sustantiva, cuyos componentes aparecen filtrados por diversas especies vegetales cultivadas y naturales, autóctonas y alóctonas de carácter invasor. Durante 59 metros el núcleo se muestra homogéneo, con pocos elementos determinantes, y si bien la escena es armónica, ésta se considera en conjunto como no cualificada por ser muy común y escasamente identificativa del pueblo en cuestión.

Todo lo contrario ocurre con la visión de Sierra Nevada y gran parte del Valle de Lecrín, que conforman la escena general. La diversidad de formas y la abundancia de elementos determinantes para interpretar el paisaje cualifican positivamente la misma. La cuenca visual no hace sino reforzar el carácter cualificado de la escena pese a que aparecen determinados conflictos puntuales.

La visión parcial del núcleo en sus aspectos no sustantivos se debe a condicionantes topográficos que no permiten mejorar esta escena. Con esta restricción, el único tratamiento que se contempla es el de mejorar las condiciones generales para optimizar la contemplación de la escena general, ya que existen espacios laterales a la calzada que

permiten el desarrollo de equipamientos paisajísticos (instalación de un pequeño apartadero o, incluso, mirador); para ello también se podría intervenir con la eliminación selectiva de parte del filtrado, aunque sólo en relación con dicho equipamiento.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido La Bernardilla

Segmento TCV-6

Este segmento se dispone en una curva hacia la derecha, recorriendo la divisoria entre dos microcuencas durante 59 metros. Así, el núcleo empieza a verse de forma más o menos frontal, pasando a visión oblicua, para terminar ofreciéndola de soslayo.

Durante todo el segmento, la carretera no presenta ningún obstáculo que impida la visión de la escena de núcleo. Éste se presenta en un plano medio, de forma contrastada sobre su fondo, mostrando elementos no sustantivos del mismo. La zona sustantiva del núcleo queda oculta debido a motivos topográficos, al igual que en los segmentos anteriores. Así, la parte que se muestra es homogénea y, aunque por la distancia, comienza

a presentar algunos conflictos puntuales, en conjunto puede considerarse como armoniosa. En los aspectos de fondo, tal como se ha mencionado, el núcleo se muestra en su parte no sustantiva y con elementos banales. Por estas razones la escena de núcleo ha sido considerada como no cualificada.

La visión de Sierra Nevada y el valle del río Ízbor conforman la escena general cuando se aparta la mirada del núcleo. La diversidad de formas, colores y texturas llevan a calificar su apariencia como sobresaliente. Por otra parte, la multitud de aspectos identitarios que singularizan la escena general y la hacen reconocible confieren cualificación a la misma. La amplitud de la cuenca refuerza la cualificación de la escena general.

La inexistencia de obstáculos, la dificultad técnica de intervenir en un tramo cuya ladera ofrece condicionantes topográficos muy rigurosos y, sobre todo, la imposibilidad de ver el núcleo con sus elementos sustantivos, determinan la absoluta improcedencia de realizar otras acciones que no sean las encaminadas exclusivamente a la mejora de la contemplación de la escena general o de la propia carretera. Dichas actuaciones cobrarían

PINOS DEL VALLE					
Acceso	GR-3204				
Entrada	Sentido La Bernardilla				
Tramo	TCV (Tramo de contacto visual)	Segmento	TCV-6	Travesía	
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico		Contrastado
Ángulo de visión	Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)		No
Contemplación del núcleo	Sin obstáculos		• Requiere tratamiento de obstáculos		–
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo enmarcado y no focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena		No
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:		
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Anodina	A+	Riqueza de información	Escasa	E-
Integración	Armoniosa		Significación	Banal	
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante	
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:		
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante	E+
Integración	Con conflictos puntuales		Significación	Determinante	
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante	
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:		
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		–	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general				



todo su sentido, en todo caso, en la ejecución de una intervención general para todo el tramo.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido La Bernardilla

Segmento TCV-7

Este segmento se asocia a un tramo recto de 269 metros que discurre entre la primera hilera de un olivar que linda con la carretera y un talud más o menos cubierto con distintas especies vegetales. Durante todo este trayecto, la visión del núcleo permanece oculta por el olivar.

El pueblo, debido al sentido de la orientación tras recorrer los segmentos anteriores, se intuye en dirección oblicua a la izquierda; pero la presencia del olivar determina que sea nula la visualización del núcleo.

Por la misma razón apuntada, la escena del núcleo es inexistente y su caracterización impropia, ya que se sobreentiende que, aun actuando mediante el tratamiento de los obstáculos, no se conseguiría una mejora ostensible en la observación de la escena de núcleo (los obstáculos topográficos, y no los propios de la carretera, son los que impiden ver una parte sustantiva de tal

escena). De este modo, durante todo el trayecto la visión se restringe a la hilera de olivos (a la izquierda) y al talud (a la derecha), sin que sea visible ninguna escena más allá de este ámbito, que realmente podría ser denominado como “paisaje interno de la carretera”.

Tal y como se observa en la tabla adjunta, cuando no es posible valorar una escena (general o de núcleo), a los efectos de la definición de propuestas, será catalogada como no cualificada, puesto que este valor no supone ninguna oportunidad de actuación (no mejora ni empeora la escena) y no da lugar, por tanto, a ningún tipo de intervención. A su vez, la naturaleza de la pantalla que oculta el núcleo desaconseja realizar actuación alguna encaminada a favorecer la visión de la escena de núcleo o de la escena general, incluso en el caso de intervenciones que afecten a todo el trazado de la carretera.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido La Bernardilla

Segmento TAI-1

Los últimos 68 metros antes de entrar en el núcleo urbano representan el tramo de aproxima-

ción inmediata. El aumento de entradas a fincas, la visión de edificios próximos y elementos del mobiliario urbano caracterizan a este tramo, que consta, en este caso, de un solo segmento.

La visión del núcleo se restringe a unos pocos edificios que carecen de singularidad alguna que permita la identificación del núcleo de Pinos del Valle. El hecho de que el edificio más visible esté situado en la periferia del núcleo, determina que esta parte del pueblo pierda todo el contraste que mostraba desde planos más alejados. Se da además el caso de que tal edificación oculta otra que sí es singular.

La calidad de la escena de núcleo se ve disminuida por la aparición de multitud de conflictos tales como la presencia del edificio aún por enlucir, diversos muros de fincas no acordes con la tipología tradicional, mallado metálico, presencia de señales discordantes, etc. Todo esto ha condicionado la calificación de la escena como deteriorada.

El conjunto de la escena de núcleo se encuentra focalizado por la presencia de cultivos arbóreos a ambos lados de la carretera que confinan las vistas. Por esta razón, desde la posición del ob-

PINOS DEL VALLE				
Acceso	GR-3204			
Entrada	Sentido La Bernardilla			
Tramo	TCV (Tramo de contacto visual)	Segmento	TCV-7	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo	Nula	Fondo escénico	–	P3
Ángulo de visión	–	• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	No	
Contemplación del núcleo	Obstaculizada	• Requiere tratamiento de obstáculos	No	
Marco / Focalización sobre el eje viario	–	• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No	
Distancia de plano	–	Observaciones: No se aconseja la eliminación de la pantalla visual		
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	–	A+	Riqueza de información	–
Integración	–		Significación	–
Cuenca visual	–		Cuenca visual	–
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	No se valora porque no se ve = No Cualificada
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	–		Riqueza de información	–
Integración	–		Significación	–
Cuenca visual	–		Cuenca visual	–
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	No se valora porque no se ve = No Cualificada
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	–	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales	–	
Escena general	No cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	–	
Propuesta para el segmento	Sin intervención			



PINOS DEL VALLE				
Acceso	GR-3204			
Entrada	Sentido La Bernardilla			
Tramo	TAI (Tramo de aproximación inmediata)	Segmento	TAI-1	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo	Parcial No Sustantiva		Fondo escénico	No Contrastado
Ángulo de visión	Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	No
Contemplación del núcleo	Sin obstáculos		• Requiere tratamiento de obstáculos	–
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/sí focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No
Distancia de plano	Cercano		Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Anodina	A-	Riqueza de información	Escasa
Integración	Con conflictos puntuales		Significación	Banal
Cuenca visual	Indiferente		Cuenca visual	Indiferente
CUALIFICACIÓN	DETERIORADA		Observaciones:	
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	–		Riqueza de información	–
Integración	–		Significación	–
Cuenca visual	–		Cuenca visual	–
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	No se valora porque no se ve = No Cualificada
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	–	
Escena de núcleo	Deteriorada	Tratamiento de obstáculos visuales	–	
Escena general	No Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	–	
Propuesta para el segmento	Ocultación de la escena de núcleo, atendiendo a las pautas generales establecidas en la metodología. No se pretende la ocultación total de la misma, por lo que se optará por la incorporación de un filtrado vegetal implantado sobre las márgenes de la carretera en este segmento, con idea de reducir la nitidez en la percepción de los elementos más conflictivos desde el punto de vista paisajístico			

PINOS DEL VALLE					
Acceso		GR-3204			
Entrada		Sentido La Bernardilla			
Tramo	TCU (Tramo de contacto urbano)		Segmento	TCU-1 Travesía Confinada	
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo		–	Fondo escénico		–
Ángulo de visión		–	• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)		–
Contemplación del núcleo		–	• Requiere tratamiento de obstáculos		–
Marco / Focalización sobre el eje viario		–	• Requiere focalizado o enmarcado de la escena		–
Distancia de plano		–	Observaciones:		
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente		Riqueza de información	Abundante	
Integración	Conflictos puntuales		A+	Significación	Determinante
Cuenca visual	Mejorante			Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:		
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	–		Riqueza de información	–	
Integración	–		Significación	–	
Cuenca visual	–		Cuenca visual	–	
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	No se valora porque no se ve = No Cualificada	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	–	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		–	
Escena de núcleo	Cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		–	
Escena general	No Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento		Protección de la contemplación de la escena de núcleo a través de la inclusión de este segmento en un catálogo de protección paisajística, gestionado por la administración de carreteras			



servador sólo es visible la escena descrita sin que pueda percibirse ninguna otra escena de carácter general fuera de este ámbito. Al igual que en el segmento anterior, la escena general inexistente se asimila a la no cualificada.

En este contexto, todas las actuaciones contempladas para mejorar la escena de núcleo consistirán en el enmascaramiento de los elementos discordantes, mediante diferentes tipos de filtrado, sin perjuicio de hacer meras recomendaciones orientadas al ornato de fachadas o a la integración de elementos distorsionantes.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204. Tramo de Contacto Urbano (ambos sentidos de marcha)

Segmento TCU-1

Aunque actualmente sólo una de las márgenes se encuentra edificada, simulando una travesía de borde, el planeamiento urbanístico municipal contempla el desarrollo residencial en ambas márgenes de la carretera GR-3204 a su paso por Pinos del Valle, por lo que este segmento puede ser considerado, a efectos funcionales y competenciales, como una travesía confinada. Por esta

razón, dado que las competencias para realizar hipotéticas actuaciones encaminadas a la mejora de las vistas desde la carretera recaen en la Administración Local, en este segmento no es pertinente el estudio de la perceptibilidad del núcleo, asumiendo las connotaciones que su análisis comporta en relación a determinar posibles actuaciones.

Desde este tramo se observa la parte sustantiva del núcleo de soslayo, con la iglesia parroquial dominando los edificios del barrio Alto. Los cultivos de cítricos y olivos existentes en los huertos urbanos, tan característicos de los pueblos de la comarca, dotan de significación a la visión del núcleo. La ermita del Cristo del Zapato, coronando un monte recubierto de pinar, enriquece la escena de núcleo. Pese a la alta expresividad que posee la escena, que se valora como cualificada, hay que señalar la existencia de conflictos en la misma, tales como la estructura y el fuerte colorido de la fábrica de aceite que se divisa al fondo y algunas vallas provisionales de bloques de hormigón, en disonancia con el conjunto del núcleo.

Atendiendo a la naturaleza confinada del segmento, no se contempla el análisis de escena

general que, sólo a efectos en la definición de propuestas, se considera como no cualificada. Como se ha señalado con anterioridad, dado el carácter confinado de la carretera en la travesía, las posibles actuaciones por parte del organismo con competencias en materia de carreteras podrían dirigirse hacia la protección paisajística mediante un catálogo de escenas cualificadas, dirigidas a proteger la visión de las mismas desde la carretera interviniendo en el planeamiento urbanístico.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204. Tramo de Contacto Urbano (ambos sentidos de marcha)

Segmento TCU-2

Este segundo segmento urbano se comporta, a efectos funcionales y competenciales, como una travesía confinada. Por tanto, y dado que las posibles actuaciones en las márgenes de la carretera recaen sobre la Administración Local, no resulta oportuno estudiar su perceptibilidad.

Desde este segmento se tiene una visión del núcleo de alta calidad. La iglesia del barrio Alto se observa desde una de sus fachadas laterales y no desde su trasera, como en el segmento anterior.



PINOS DEL VALLE						
Acceso		GR-3204				
Entrada		Sentido La Bernardilla				
Tramo	TCU (Tramo de Contacto Urbano)		Segmento	TCU-2	Travesía	Confinada
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO						
Observación del núcleo		–	Fondo escénico		–	–
Ángulo de visión		–	• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)		–	
Contemplación del núcleo		–	• Requiere tratamiento de obstáculos		–	
Marco / Focalización sobre el eje viario		–	• Requiere focalizado o enmarcado de la escena		–	
Distancia de plano		–	Observaciones:			
ESCENA DE NÚCLEO						
APARIENCIA			ESENCIA			
Expresividad	Sobresaliente		A+	Riqueza de información	Abundante	E+
Integración	Armoniosa			Significación	Determinante	
Cuenca visual	Mejorante			Cuenca visual	Mejorante	
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA			Observaciones:		
ESCENA GENERAL						
APARIENCIA			ESENCIA			
Expresividad	–			Riqueza de información	–	
Integración	–			Significación	–	
Cuenca visual	–			Cuenca visual	–	
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA			Observaciones:	No se valora porque se ve = No Cualificada	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO						
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA			INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	–		Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		–	
Escena de núcleo	Cualificada		Tratamiento de obstáculos visuales		–	
Escena general	No Cualificada		Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento		Protección de la contemplación de la escena de núcleo a través de la inclusión de este segmento en un catálogo de protección paisajística, gestionado por la administración de carreteras				



Los edificios que se contemplan se encuentran en el centro del barrio Alto, donde la tipología arquitectónica responde al carácter tradicional de la comarca. En primer término, destacan los huertos urbanos con cultivos de cítricos y olivos y, como fondo de la escena, aparece Sierra Nevada, representada por sus ámbitos de altas cumbres y media montaña. A diferencia del segmento anterior, la escena de núcleo carece de conflictos significativos que resten valor a la misma y, cuando éstos aparecen, lo hacen en el ámbito de la propia carretera.

No se ha contemplado el análisis de escena general, ya que la naturaleza confinada de la travesía determina la inclusión del núcleo en la escena en cualquiera de sus perspectivas. A efectos en la toma de decisiones, la escena general se considera como no cualificada. En el contexto de las travesías urbanas de carácter confinado, las posibles actuaciones por parte del organismo con competencias en materia de carreteras podrían orientarse hacia la protección paisajística mediante un catálogo de escenas cualificadas, dirigidas a mantener la visión de las mismas desde la carrete-

ra a través de la intervención en el planeamiento urbanístico. Los conflictos asociados a las márgenes de la carretera podrían ser eliminados, desplazados o sustituidos atendiendo a la naturaleza y funcionalidad de los mismos.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido Lécrid

Segmento TCV-1

A 272 metros de la entrada en el núcleo por el flanco oriental comienza a verse el barrio Bajo de Pinos del Valle, en el que destaca su iglesia. Aunque parte del núcleo se divisa de forma frontal y oblicua, la parte sustantiva del pueblo se aprecia de soslayo, contrastado sobre los tonos oscuros del fondo de la depresión tectónica. En este segmento el núcleo puede divisarse sin obstáculos que impidan su visión, si bien no existe ningún equipamiento destinado a su contemplación.

La presencia de elementos tan característicos como la iglesia del siglo XVIII, o la tipología tradicional de los edificios, proporcionan identidad a la visión del núcleo. La cualificación del mismo está reforzada por el contexto en el que se encuentra. En este tramo, Sierra Nevada y Valle de Lécrid

se muestran de forma sobresaliente, ofreciendo multitud de formas, colores y texturas al escenario paisajístico. La riqueza de la escena del núcleo no sólo se restringe a sus aspectos formales, sino que en ella participan gran cantidad de elementos con fuerte significación, tanto en los aspectos naturales como en los culturales.

La gran cuenca visual en la que se enmarca Pinos del Valle no hace sino reforzar el carácter sobresaliente y cualificado de la escena de núcleo. Por esta razón, una vez que se desvía la mirada del mismo y su contexto, la escena general queda restringida a una visión anodina de cultivos de almendros muy homogénea que, aunque armoniosa, no alcanza a ser cualificada.

Dado que existe una potencialidad paisajística de alta calidad, y en tanto que la carretera presenta alguna berma o sobre ancho de dimensiones suficientes, es razonable intervenir con objeto de potenciar la observación por parte del ciudadano. En este sentido, la instalación de un mirador en este punto proporcionaría la visión de la escena mejor cualificada del núcleo urbano, emplazado en un entorno difícilmente comparable.

PINOS DEL VALLE				
Acceso		GR-3204		
Entrada		Sentido Lecrín		
Tramo	TCV (Tramo de Contacto Visual)	Segmento	TCV-1	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo		Parcial sustantiva	Fondo escénico	Contrastado
Ángulo de visión		De soslayo	• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	Sí
Contemplación del núcleo		Sin obstáculos	• Requiere tratamiento de obstáculos	–
Marco / Focalización sobre el eje viario		Núcleo no enmarcado/no focalizado	• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No
Distancia de plano		Plano medio	Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante
Integración	Conflictos puntuales		Significación	Determinante
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:	
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Anodina	A=	Riqueza de información	Escasa
Integración	Armoniosa		Significación	Importante
Cuenca visual	Indiferente		Cuenca visual	Indiferente
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P2 (parada)	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	EQ-2 (no existen equipamientos pero sí opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	Cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales	–	
Escena general	No cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	–	
Propuesta para el segmento		1º Desarrollo de un equipamiento de disfrute paisajístico en el sobreancho que se ha inventariado al inicio de este segmento. Debe permitir el estacionamiento de vehículos y, según sus dimensiones y situación, parece que el equipamiento más adecuado sería un mirador orientado hacia la escena de núcleo 2º Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo		



– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido Lecrín

Segmento TCV-2

Tras una curva a la izquierda, comienza un trayecto sinuoso de unos 144 metros en el que aparece el barrio Alto de manera más o menos frontal, extendiéndose hacia la derecha, dominado por su iglesia. A lo largo de todo el tramo, la visión del núcleo se encuentra filtrada por elementos vegetales de distinta significación, que ocultan de forma intermitente su parte sustantiva.

A la distancia de observación, el núcleo muestra sus edificios coronados con los tejados propios de la tipología tradicional de la comarca. La iglesia del barrio Alto es identificable como tal y Pinos del Valle puede ser fácilmente reconocible. El extremo derecho del núcleo continúa con la visión del Valle de Lecrín y Sierra Nevada, que refuerzan el carácter de la escena del núcleo.

Como ocurría en el segmento anterior, la amplitud de la cuenca asignada a la escena de núcleo restringe la escena general a un marco muy reducido de cultivos, que conforman una escena anodina.

La excelencia de la visión del núcleo en su contexto no se encuentra acompañada por las condiciones que marca la carretera en sus márgenes que, con la ausencia de sobre anchos de dimensiones suficientes y el filtrado por parte de elementos vegetales, dificulta su óptima observación. Por estas razones, procede considerar la mejora de la escena de núcleo mediante un aclareo selectivo del filtrado que dificulta la visión del núcleo. Este tratamiento afectaría a los individuos más jóvenes y de pequeño porte de las especies alóctonas que se presentan con carácter invasor a lo largo de los márgenes de la carretera.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido Lecrín

Segmento TCV-3

Tras una curva a la izquierda se inicia un nuevo segmento en el que el núcleo se ubica de soslayo a la derecha del observador. Durante los 61 metros del trayecto, el barrio Alto de Pinos del Valle se encuentra filtrado por la presencia de olivos, cítricos y restos de vegetación natural muy degradada que se sitúan en los márgenes de la carretera.

El pueblo se muestra en una de sus mejores visiones, repleto de elementos que le confieren carácter. El contexto en el que se enmarca el núcleo, parte de Sierra Nevada, de Sierra de los Guájares y del Valle de Lecrín, remarcen el carácter sobresaliente de la escena de núcleo. La confluencia de gran diversidad de elementos, muchos de ellos sustantivos, tanto en el pueblo como en su entorno, concede máxima cualificación a la escena de núcleo.

Apartada la vista del pueblo, la escena general acoge la visión de la ermita del Cristo del Zapato dispuesta sobre un cerro, donde la masa de pinar de repoblación que lo recubre responde a una formación muy extendida por las sierras dolomíticas cercanas, por lo que es precisamente la ermita la que le confiere carácter a dicha escena, además de representar un importante hito paisajístico de escala comarcal. Lo expresado, unido a la inexistencia de conflictos, convierten esta escena en cualificada.

La visión lateral de Pinos del Valle induce a proponer actuaciones encaminadas a mejorar la visión del núcleo, mediante el tratamiento silvícola



PINOS DEL VALLE				
Acceso	GR-3204			
Entrada	Sentido Lecrín			
Tramo	TCV (Tramo de Contacto Visual)	Segmento	TCV-2	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico	Contrastado
Ángulo de visión	Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	No
Contemplación del núcleo	Filtrada		• Requiere tratamiento de obstáculos	Sí
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/no focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente		Riqueza de información	Abundante
Integración	Armoniosa	A+	Significación	Determinante
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Anodina		Riqueza de información	Escasa
Integración	Armoniosa	A=	Significación	Importante
Cuenca visual	Indiferente		Cuenca visual	Indiferente
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P2 (obstáculos)	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	Cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales	T/O-1 (obstáculos sin funcionalidad ni valor patrimonial o natural)	
Escena general	No cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	—	
Propuesta para el segmento	1º Eliminación de los obstáculos identificados, que consistirá en un aclareo selectivo de especies invasoras de origen alóctono, concretamente los ailantos (<i>ailanthus altissima</i>) de bajo porte 2º Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo			



PINOS DEL VALLE					
Acceso		GR-3204			
Entrada		Sentido Lecrín			
Tramo	TCV (Tramo de Contacto Visual)	Segmento	TCV-3	Travesía	
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo		Parcial sustantiva		Fondo escénico	Contrastado
Ángulo de visión		De soslayo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	Sí
Contemplación del núcleo		Filtrada		• Requiere tratamiento de obstáculos	Sí
Marco / Focalización sobre el eje viario		Núcleo no enmarcado/no focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No
Distancia de plano		Plano medio		Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Destacable		A+	Riqueza de información	Escasa
Integración	Armoniosa			Significación	Determinante
Cuenca visual	Indiferente			Cuenca visual	Indiferente
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA			Observaciones:	
E+					
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Destacable		A+	Riqueza de información	Escasa
Integración	Armoniosa			Significación	Importante
Cuenca visual	Indiferente			Cuenca visual	Indiferente
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA			Observaciones:	
E=					
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	P2 (parada y obst.)	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	Cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		T/O-1 (obstáculos sin funcionalidad ni valor patrimonial o natural)	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento		1º Eliminación de los obstáculos identificados, mediante tratamiento específico de la vegetación ruderal y algún elemento invasor (<i>ailanthus altissima</i>) 2º Protección paisajística de la margen de vistas de las escenas de núcleo y general			

en las zonas donde la vegetación en estado más degradado dificulta su visión.

– Acceso a Pinos del Valle por la carretera GR-3204 en sentido Lecrín

Segmento TAI-1

Los últimos 100 metros previos al contacto con el núcleo constituyen lo que se ha definido como Tramo de Aproximación Inmediata. En él no existen elementos especialmente conflictivos y, en lo referente al uso del suelo, no se observan diferencias significativas con los segmentos anteriores. Al final de la recta, se observan en un plano medio las primeras construcciones, por lo que, a falta de elementos en la escena que permitan decidir de forma objetiva el inicio de este tramo, se ha atendido al criterio convencional de iniciarlo a 100 metros de distancia del límite urbano ordenado.

La visión del núcleo, al igual que en el tramo anterior, es sobresaliente, con la iglesia del barrio Alto destacando sobre el resto de las construcciones que, a esta distancia, muestran una tipología tradicional, con alturas, cubiertas y colores propios de la comarca. En su entorno, los cultivos de cítricos y olivos en pequeñas parcelas añaden

carácter a la escena, si bien las primeras hileras pueden filtrar la imagen buscada. De soslayo y continuando la vista del núcleo, sobresale la visión de Sierra Nevada que, como ocurre a lo largo de todo el acceso, aumenta el interés de la escena.

En oposición a la imagen descrita en la escena de núcleo, la escena general no recoge esa diversidad de elementos característicos de la comarca; y aunque la visión de la ermita del Cristo del Zapato sobre un monte de pinos de repoblación no pueda ser considerada sobresaliente, hay que destacar que su visión se muestra de forma armoniosa y sin conflictos, de forma más o menos aislada, lo que la convierte en una imagen destacable. Por todo esto, la escena general, como la de núcleo, se considera cualificada.

La visión oblicua del pueblo puede ser favorecida mediante pequeños tratamientos que eliminen de forma selectiva los obstáculos de la escena de núcleo. Con todo, dichas actuaciones sólo cobrarían sentido si son contempladas en el marco de una actuación de ámbito superior.

– Acceso a Pinos del Valle por el enlace de la A-44 en sentido Pinos del Valle

Segmento TCV-1

A 147 metros del límite urbano comienza este tramo que muestra Pinos del Valle por su entrada menos favorecida desde el punto de vista paisajístico. El núcleo se presenta de forma oblicua y en contrapicado, sin que muestre ningún elemento identitario del mismo. A lo largo del trayecto, que se recorre en ascenso, los edificios del pueblo se van mostrando de forma intermitente, filtrados por los elementos vegetales que se disponen en la margen izquierda. Éstos consisten en olivos y cítricos de las parcelas colindantes, cuyas primeras hileras alcanzan el borde de la carretera.

La escena de núcleo la componen los primeros edificios presentes en su límite norte, cuya tipología se separa por completo de la tradicional de la comarca. Las diferencias, tan acusadas, residen en las alturas y en los materiales empleados en su construcción, carentes de toda significación para el conjunto y que le otorgan un carácter banal a la escena. Por otra parte, la presencia de numerosos conflictos, tales como edificios adosados en construcción, la exposición de algunas traseras, tendidos eléctricos de altura, etc., hacen que la escena





PINOS DEL VALLE					
Acceso		GR-3204			
Entrada		Sentido Lecrín			
Tramo	TAI (Tramo de Aproximación Inmediata)		Segmento	TAI-1	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo		Parcial sustantiva		Fondo escénico	
Ángulo de visión		Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	
Contemplación del núcleo		Filtrada		• Requiere tratamiento de obstáculos	
Marco / Focalización sobre el eje viario		Núcleo no enmarcado/no focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	
Distancia de plano		Plano medio		Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Anodina		A+	Riqueza de información	Escasa
Integración	Armoniosa			Significación	Banal
Cuenca visual	Mejorante			Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA			Observaciones:	
E+					
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente		A+	Riqueza de información	Escasa
Integración	Armoniosa			Significación	Determinante
Cuenca visual	Indiferente			Cuenca visual	Indiferente
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA			Observaciones:	
E=					
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	P2 (obstáculos)	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	Cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		T/O-1 (obstáculos sin funcionalidad ni valor patrimonial o natural)	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		—	
Propuesta para el segmento	1º Eliminación de los obstáculos identificados, que esencialmente consiste en un elemento arbóreo de cultivo: un olivo (<i>olea europaea</i>) que oculta la imagen de la iglesia del barrio Alto de Pinos del Valle 2º Protección paisajística de la margen de vistas de las escenas de núcleo y general				

PINOS DEL VALLE				
Acceso	Enlace de la A-44			
Entrada	Sentido Pinos del Valle			
Tramo	TCV (Tramo de Contacto Visual)	Segmento	TCV-1	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico	Contrastado
Ángulo de visión	Oblicuo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	No
Contemplación del núcleo	Filtrada		• Requiere tratamiento de obstáculos	No
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/sí focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Destacable	A-	Riqueza de información	Escasa
Integración	Masivamente impactada		Significación	Banal
Cuenca visual	Indiferente		Cuenca visual	Indiferente
CUALIFICACIÓN	DETERIORADA		Observaciones:	
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante
Integración	Conflictos puntuales		Significación	Determinante
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	EQ-3 (no existen equipamientos ni posibilidad de su desarrollo)	
Escena de núcleo	Deteriorada	Tratamiento de obstáculos visuales	–	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	–	
Propuesta para el segmento	1º Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general 2º Ocultación de la escena de núcleo, en base a los criterios generales definidos en la metodología. En este caso, atendiendo a las características de la escena de núcleo (traseras de edificios con tamaños desproporcionados y nulo interés), podría aplicarse un apantallado mediante el uso de densas galerías arboladas			



de núcleo se haya considerado como deteriorada.

La visión opuesta, sólo perceptible en una visión forzada, recoge una magnífica vista de Sierra Nevada y de parte del valle del río Ízbor. En ella se da una gran diversidad de elementos formales que dotan a la escena general de su carácter sobresaliente. Pero no sólo es la variedad en formas, colores y texturas lo que confiere singularidad a la escena general, sino, sobre todo, la riqueza en información determinante, inigualable en algún caso. Todo ello hace que la escena general sea cualificada.

La visión deteriorada del núcleo aconseja enmarcar las posibles intervenciones hacia el enmascaramiento de los conflictos que aparecen en esta escena, o un tratamiento que minimice el impacto que produce la visión de las traseras de algunos edificios, ubicadas justo en la entrada del núcleo urbano por este acceso sur.

– Acceso a Pinos del Valle por el enlace de la A-44 en sentido Pinos del Valle

Segmento TAI-1

Los últimos 84 metros del acceso antes de entrar en el pueblo conforman el tramo de aproxi-

mación inmediata, identificable por el aumento de las entradas a fincas particulares, cercados metálicos, muros que delimitan las propiedades y, sobre todo, por la inmediatez de los edificios del núcleo urbano consolidado, que ya se perfila en el plano cercano.

Las dimensiones de los edificios que se sitúan en la entrada de Pinos del Valle aumentan con el acercamiento al núcleo y, con ello, crece la sensación de una imagen muy impactada. En el plano cercano pueden verse con mayor detalle los edificios adosados en construcción; además, en la escena aparecen nuevos edificios de coloración y tipología constructiva diferentes a la tradicional. Al igual que ocurría en el segmento anterior, contribuye a deteriorar la escena de núcleo la existencia de los tendidos eléctricos.

Hacia la izquierda de la escena de núcleo, y con una visión forzada, aparece la escena general, conformada por Sierra Nevada, que puede verse desde su base, en la depresión tectónica del Valle de Lecrín, hasta las altas cumbres. La visión que se tiene del macizo nevadense, a diferencia de la escena de núcleo, cualifica a la escena general.

La imagen deteriorada del núcleo induce a promover actuaciones encaminadas a ocultar los conflictos mediante soluciones que incorporen un filtrado o apantallado selectivo, a modo de tratamiento visual que minimice los impactos de los edificios y de los tendidos eléctricos.

– Acceso a Pinos del Valle por el enlace de la A-44 en sentido Pinos del Valle

Segmento TCU-1

El primer sector de este tramo urbano consiste en una travesía de borde, debido a que una de las márgenes de la carretera no se encuentra ordenada (en un recorrido de 280 metros).

Sobre la margen de suelo ordenado por el planeamiento municipal se levantan grupos de edificios sin especial interés paisajístico, puesto que no se trata de elementos sustantivos del pueblo. En cuanto a la margen no ordenada del segmento (en este caso coincide con Suelo No Urbanizable), está orientada hacia el norte, donde se sitúa la escena general.

Debido a que en ningún punto del trayecto se observa la parte sustantiva del núcleo, y dado que las únicas actuaciones posibles dentro de las

PINOS DEL VALLE				
Acceso	Enlace de la A-44			
Entrada	Sentido Pinos del Valle			
Tramo	TAI (Tramo de Aproximación Inmediata)	Segmento	TAI-1	Travesía
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO				
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico	Contrastado
Ángulo de visión	Frontal		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	No
Contemplación del núcleo	Sin obstáculos		• Requiere tratamiento de obstáculos	No
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/no focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No
Distancia de plano	Plano cercano		Observaciones:	
ESCENA DE NÚCLEO				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Destacable	A-	Riqueza de información	Escasa
Integración	Masivamente impactada		Significación	Banal
Cuenca visual	Indiferente		Cuenca visual	Indiferente
CUALIFICACIÓN	DETERIORADA		Observaciones:	
ESCENA GENERAL				
APARIENCIA		ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante
Integración	Conflictos puntuales		Significación	Determinante
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO				
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA		
Perceptibilidad	P3	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos	EQ-3 (no existen equipamientos ni posibilidad de su desarrollo)	
Escena de núcleo	Deteriorada	Tratamiento de obstáculos visuales	–	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena	–	
Propuesta para el segmento	1º Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general 2º Ocultación de la escena de núcleo, en base a los criterios generales definidos por la metodología. En este caso, atendiendo a las características de la escena de núcleo (traseras de edificios con tamaños desproporcionados y nulo interés paisajístico), podría aplicarse un apantallado mediante el uso de densas galerías arboladas			



PINOS DEL VALLE					
Acceso	Enlace de la A-44				
Entrada	Sentido Pinos del Valle				
Tramo	TCU (Tramo de Contacto Urbano)	Segmento	TCU-1	Travesía	De borde
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo	–	Fondo escénico			Contrastado
Ángulo de visión	–	• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)			–
Contemplación del núcleo	–	• Requiere tratamiento de obstáculos			–
Marco / Focalización sobre el eje viario	–	• Requiere focalizado o enmarcado de la escena			–
Distancia de plano	–	Observaciones:			
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA		ESENCIA			
Expresividad	–	Riqueza de información		–	
Integración	–	–	Significación	–	–
Cuenca visual	–	Cuenca visual		–	
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA	Observaciones:		No procede su valoración = No Cualificada	
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA		ESENCIA			
Expresividad	Sobresaliente	Riqueza de información		Abundante	
Integración	Conflictos puntuales	A+	Significación	Determinante	E+
Cuenca visual	Mejorante	Cuenca visual		Mejorante	
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA	Observaciones:			
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	–	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		EQ-1 (Existe equipamiento paisajístico: un mirador)	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		–	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento	1º Protección de la margen de vistas de la escena general 2º Intervención para la mejora de la funcionalidad del mirador, adecuando la accesibilidad de los peatones por implantación, por ejemplo, de pasos peatonales desde la trama urbana de Pinos del Valle. También se hace imprescindible la señalización del equipamiento y la semantización de la escena, pudiendo ser complementarias otras medidas de mejora del entorno de este equipamiento, como la limpieza de residuos del terraplén sobre el que se emplaza				



potestades del organismo con competencias en carreteras estarían restringidas a la margen donde se sitúa la escena general, no se aborda el estudio de la perceptibilidad del núcleo. Por la misma razón no se ha analizado la calidad de la escena de núcleo que, siguiendo las pautas metodológicas, será asimilada a una escena no cualificada.

Todo el potencial paisajístico de este segmento recae sobre la escena general, consistente en una amplia cuenca visual en la que Sierra Nevada ocupa el fondo escénico, visible desde su base en la depresión tectónica del Valle de Lecrín hasta las altas cumbres. La vista abarca todos los pisos altitudinales, que se traducen en un bandeo de vegetación perfectamente reconocible desde la carretera. En su base, el Valle bajo de Lecrín, con sus cultivos de cítricos y olivos que aportan las connotaciones microclimáticas del lugar, así como el aprovechamiento que de estas condiciones ambientales ha hecho el hombre. De forma salpicada, y contrastados sobre el fondo verde oscuro de los cultivos, se sitúan los principales núcleos de la comarca, en los que destacan como hitos sus respectivas iglesias. Ocupando la base del valle, en el centro de la visión, se encuentra el embalse de Béznar, que completa la configuración de la escena general. Por tanto, debido a la enorme diversidad de volúmenes y formas, colores y texturas, así como por la amplitud de la cuenca en la que se encuentra y, sobre todo, por la ingente cantidad de información que aporta sobre la comarca y su contexto, la escena general se considera cualificada.

En el segmento ya existe un mirador bien acondicionado para el acceso rodado, aunque no tanto peatonal, por lo que las actuaciones en pro del disfrute paisajístico estarían encaminadas a su mejora, aportando la necesaria información y semantización del mirador, amén de la citada accesibilidad de los transeúntes, para que cualquier observador pueda disfrutar no sólo de los aspectos formales de la escena que contempla, sino que,

además, pueda comprender el significado de cada uno de los elementos que se ofrecen a su ejercicio de percepción paisajística.

– Acceso a Pinos del Valle por el enlace de la A-44 en sentido Pinos del Valle

Segmento TCU-2

En este segmento, el planeamiento urbanístico ya recoge la ordenación de ambas márgenes de la carretera, por lo que esta fracción del acceso puede ser considerada, a efectos funcionales y competenciales, como una travesía confinada. Por esta razón, dado que las competencias para realizar hipotéticas actuaciones encaminadas a mejorar las vistas desde la carretera recaen sobre la Administración Local, en este segmento no es pertinente el estudio de la perceptibilidad del núcleo, ya que la escena de interés que aquí se presenta está relacionada con la escena general.

A lo largo de los 66 metros de este segmento se observa de soslayo la iglesia del barrio Bajo sobresaliendo entre los cultivos tradicionales de olivos y cítricos en las pequeñas huertas tan propias de las cercanías a los núcleos urbanos. La iglesia se muestra sin contraste, aislada del contexto urbano que le confiere toda su singularidad. Por esta razón, se desestima incluir la escena de núcleo en el análisis del segmento y, sólo a efectos de toma de decisiones, se considera como no cualificada.

La pendiente de la carretera permite incorporar a la escena general la visión de Sierra Nevada en sus altas cumbres y gran parte de la montaña media. El valle del río Ízbor conforma el fondo escénico de la iglesia del barrio Bajo, prolongándose en el horizonte hasta su contacto con el valle del río Guadalfeo y, por ende, con la comarca de la Alpujarra. La amplia cuenca se cierra por el sureste con la sierra de Lújar. Todos estos elementos dotan a la escena general de una expresividad sobresaliente y, sobre todo, de una riqueza de elementos determinantes que hacen que, pese a la existencia de conflictos puntuales como la visión

de un parque eólico o el trazado de la autovía, por lo demás minimizados a causa de la distancia, la escena general haya sido considerada como cualificada. Como se ha señalado con anterioridad, dado el carácter confinado de la carretera en la travesía, las posibles actuaciones por parte del organismo con competencias en materia de carreteras podrían orientarse hacia la protección paisajística mediante un catálogo de escenas cualificadas, dirigidas a proteger la visión de las mismas desde la carretera, interviniendo en el planeamiento urbanístico.

– Acceso a Pinos del Valle por el enlace de la A-44 en sentido Pinos del Valle

Segmento TCU-3

El planeamiento urbanístico del término municipal de El Pinar en el núcleo objeto de atención reconoce la existencia de suelo urbano ordenado en tan sólo una de las márgenes de la carretera durante los 53 metros que delimitan el segmento, contemplando el área lateral opuesta como Suelo No Urbanizable. Por esta razón, este segmento se comporta como una travesía de borde. En este caso, la carretera dispone de una ventana paisajística en la margen no ordenada, sobre la cual el organismo con competencia en carreteras dispone de potestades para ejecutar actuaciones de puesta en valor de la escena paisajística.

A diferencia del segmento anterior, la iglesia del barrio Bajo se encuentra en su contexto urbano, rodeada de edificios con la estructura tradicional propia de la comarca y, por tanto, cobrando toda su sustantividad. Esta visión del núcleo sólo es observable en sentido opuesto al que se viene utilizando para describir la entrada, es decir, en el sentido de salida de Pinos del Valle hacia la A-44. Sin embargo, tal y como se justifica en el presente documento de investigación, los tramos urbanos merecen una especial consideración, siendo pertinente el análisis de las oportunidades paisajísticas en ambos sentidos.

PINOS DEL VALLE					
Acceso	Enlace de la A-44				
Entrada	Sentido Pinos del Valle				
Tramo	TCU (Tramo de Contacto Urbano)	Segmento	TCU-2	Travesía	Confinada
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo	–		Fondo escénico	–	
Ángulo de visión	–		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	–	
Contemplación del núcleo	–		• Requiere tratamiento de obstáculos	–	–
Marco / Focalización sobre el eje viario	–		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	–	
Distancia de plano	–		Observaciones:		
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	–		Riqueza de información	–	
Integración	–	–	Significación	–	–
Cuenca visual	–		Cuenca visual	–	
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	No procede su valoración = No Cualificada	
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA			ESENCIA		
Expresividad	Sobresaliente		Riqueza de información	Abundante	
Integración	Con conflictos puntuales		A+	Significación	Determinante
Cuenca visual	Mejorante			Cuenca visual	Mejorante
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:		
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	–	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		–	
Escena de núcleo	No cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		–	
Escena general	Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento	Protección de la contemplación de la escena de núcleo a través de la inclusión de este segmento en un catálogo de protección paisajística, gestionado por la administración de carreteras				





PINOS DEL VALLE					
Acceso	Enlace de la A-44				
Entrada	Sentido Pinos del Valle				
Tramo	TCU (Tramo de Contacto Urbano)	Segmento	TCU-3	Travesía	De borde
VISIBILIDAD DEL NÚCLEO					
Observación del núcleo	Parcial no sustantiva		Fondo escénico	Contrastado	P2
Ángulo de visión	De soslayo		• Requiere equipamiento de disfrute paisajístico (parada)	Sí	
Contemplación del núcleo	Filtrada		• Requiere tratamiento de obstáculos	Sí	
Marco / Focalización sobre el eje viario	Núcleo no enmarcado/no focalizado		• Requiere focalizado o enmarcado de la escena	No	
Distancia de plano	Plano medio		Observaciones:		
ESCENA DE NÚCLEO					
APARIENCIA		ESENCIA			
Expresividad	Sobresaliente	A+	Riqueza de información	Abundante	E+
Integración	Conflictos puntuales		Significación	Determinante	
Cuenca visual	Mejorante		Cuenca visual	Mejorante	
CUALIFICACIÓN	CUALIFICADA		Observaciones:		
ESCENA GENERAL					
APARIENCIA		ESENCIA			
Expresividad	–		Riqueza de información	–	
Integración	–		Significación	–	
Cuenca visual	–		Cuenca visual	–	
CUALIFICACIÓN	NO CUALIFICADA		Observaciones:	No se valora porque no hay = No Cualificada	
PROPUESTAS PARA EL SEGMENTO					
OPORTUNIDAD PAISAJÍSTICA		INDICADORES DE OPORTUNIDAD DE LA CARRETERA			
Perceptibilidad	P2 (parada y obst.)	Indicador de existencia o no de espacios aptos para la parada de vehículos		EQ-3 (no existen equipamientos ni opciones para su desarrollo)	
Escena de núcleo	Cualificada	Tratamiento de obstáculos visuales		T/O-1 (Obstáculos sin funcionalidad ni valor patrimonial)	
Escena general	No Cualificada	Focalizado o enmarcado de la escena		–	
Propuesta para el segmento	1º El tratamiento de los obstáculos visuales merece una especial consideración puesto que, si bien es cierto que los olivos cultivados en la margen de la carretera y que filtran parcialmente la escena sí que ostentan un valor patrimonial relevante (al contrario de lo que indica el valor del indicador t/o-1), habría que matizar que la propuesta sólo se centraría en la poda de las ramas más elevadas de estos elementos arbóreos, que son las que interfieren en la contemplación del núcleo 2º Protección de la margen de vistas, aún sin ordenar				

A la escena de núcleo se incorpora la visión de Sierra Nevada en sus altas cumbres y gran parte de las laderas sudoccidentales, que sobresale por encima de los edificios del pueblo. El valle del sector final del río Ízbor completa la escena, prolongándose hacia la derecha de la misma hasta conectar con la comarca de La Alpujarra. La Sierra de Lújar, en el sureste, cierra la escena de núcleo por su margen derecha. Así, tal escena goza de una expresividad sobresaliente gracias a la confluencia de todos estos elementos, en gran parte determinantes en su cualificación, pese a la existencia de conflictos puntuales, como el trazado de la autovía o la visión de un parque eólico, si bien minimizados por la distancia.

Las posibilidades que ofrece la propia carretera para desarrollar algún tipo de equipamiento que permita mejorar el disfrute de la escena de núcleo son actualmente nulas. Por esta razón, no se contempla ningún tipo de intervención para el segmento más allá de la mera protección paisajística, sobre todo de las señaladas vistas.

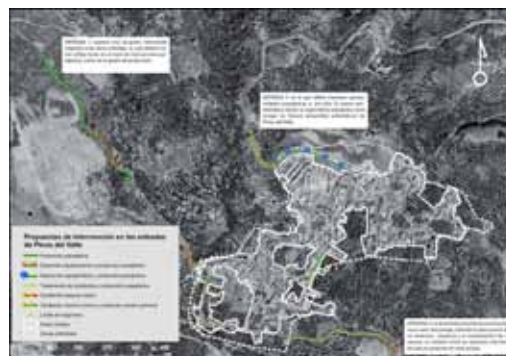
Toma de decisiones de intervención por tramos viarios

Las propuestas de actuación valoradas segmento a segmento no son sino orientativas para adoptar una actuación conjunta sobre la totalidad del tramo viario; a su vez, las soluciones adoptadas para cada tramo habrán de ser contempladas en el contexto del núcleo y todos sus accesos.

Así, acogiendo los criterios definidos para la toma de decisiones por tramos y analizado el compendio de propuestas por segmentos, se concluye que las potenciales intervenciones –en este simulacro de aplicación del método elaborado– sobre las entradas al núcleo de Pinos del Valle son las que se sintetizan en la siguiente tabla –a expensas de un ulterior desarrollo pormenorizado en fase de proyecto de ejecución, en su caso– y cuyo orden de prelación viene marcado por el co-

lor asignado que, a modo de “semáforo”, simboliza lo siguiente: el verde se corresponde con las decisiones prioritarias, seguidas por las expresadas en morado, mientras que las que muestran un fondo rojo son aquellas que quedan relegadas a un último lugar en esta jerarquización u orden de prelación de intervenciones.

Su representación gráfica también se adjunta.



ENTRADA	SEGMENTO	PROPUESTAS DE BASE POR SEGMENTOS	INTERVENCIÓN COMPLEMENTARIA EN LA ENTRADA PRIORITARIA
ENTRADA 1: ACCESO A PINOS DEL VALLE POR LA GR-3204 EN SENTIDO LA BERNARDILLA	TCV-1	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general.	
	TCV-2	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general.	
	TCV-3	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general.	
	TCV-4	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general.	
	TCV-5	1º. Intervención mediante desarrollo de un equipamiento paisajístico en el sobreebanco detectado en la carretera. 2º. Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general.	
	TCV-6	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general.	
	TCV-7	–Sin intervención–	
	TAI-1	Ocultación de la escena de núcleo.	
	TCU-1	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo.	
	TCU-2	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo.	
ENTRADA 2: ACCESO A PINOS DEL VALLE POR LA GR-3204 EN SENTIDO LECRÍN	TCV-1	1º. Desarrollo de un equipamiento paisajístico en el sobreebanco que se ha inventariado sobre la carretera. 2º. Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo.	Implantación de un itinerario peatonal mediante acondicionamiento de la margen de vistas (margen derecha en el sentido de acceso al núcleo de Pinos del Valle). El perfil transversal de la carretera es en media ladera, por lo que se requerirán obras de desmonte o terraplenado, según se determine en el correspondiente proyecto de ejecución. En éste también se concretarán los elementos de separación de flujos (peatonal y rodado), aunque se dará preferencia al material pétreo de la zona.
	TCV-2	1º. Eliminación de los obstáculos detectados. 2º. Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo.	
	TCV-3	1º. Eliminación de los obstáculos detectados. 2º. Protección paisajística de la margen de vistas de las escenas de núcleo y general.	
	TAI-1	1º. Eliminación de los obstáculos detectados. 2º. Protección paisajística de la margen de vistas de las escenas de núcleo y general.	En este tramo se demanda la misma intervención, aunque será más somera, puesto que la altura de taludes es menor de 3 m.
	TCU-1	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo.	Se requiere implantar acerado a lo largo de toda la travesía, no sólo en estos tramos, ya que el retranqueo de las viviendas así lo permite.
	TCU-2	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo.	
ENTRADA 3: ACCESO A PINOS DEL VALLE POR EL ENLACE DE LA A-44 EN SENTIDO PINOS DEL VALLE	TCV-1	1º. Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general. 2º. Ocultación de la escena de núcleo.	
	TAI-1	1º. Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general. 2º. Ocultación de la escena de núcleo.	
	TCU-1	1º. Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general. 2º. Pequeñas intervenciones para mejorar la accesibilidad y señalización del mirador y semantización de la escena.	
	TCU-2	Protección paisajística de la margen de vistas de la escena general.	
	TCU-3	1º. Eliminación de los obstáculos visuales. 2º. Protección paisajística de la margen de vistas de la escena de núcleo.	



Bibliografía

Aspectos generales

AGUILÓ ALONSO, M. (2010): "El diseño de la carretera como acceso, paisaje y monumento", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp.17-34.

AIZPURUA GIRALDEZ, N. (2010): "Denominación: carreteras paisajísticas", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp.139-146.

ALBISU, J.; DE LA RIVA, J.; GARCÍA, M.; IBARRA, P. Y SESÉ, P. (1999): "Zonificación paisajística para la planificación territorial: el caso de las directrices del Bajo Aragón", en *Geographicalia*, nº 37, Zaragoza, pp. 3-16.

ARTIGAS IRAEGUI, F.X.; PRESMANES, L.; ROCA FELIU, L. (2010): "Paisajes de la red viaria. Valorización de tramos en desuso con potencial paisajístico. Ejemplos prácticos en el proyecto de mejora vial de la carretera entre Aleixar – Vilaplana (Tarragona)", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 375-380.

BUZARCO SAMPER, M. y ABAD LICERAS, J.M. (2004): "Carreteras y autopistas", en GÓMEZ OREA, D., *Recuperación de espacios degradados*. Mundi-Prensa Libros. Madrid.

CAPARRÓS LORENZO, R.; ORTEGA ALBA, F. y SÁNCHEZ DEL ÁRBOL, M.A. (2002): "Bases para el establecimiento de una red de miradores en Andalucía", ZOIDO NARANJO, F. y VENEGAS MORENO, C. (Coord.), en *Paisaje y Ordenación del Territorio*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Fundación Duques de Soria. Sevilla, pp. 255-268.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2007): "Recomendaciones para el diseño de las herramientas necesarias para la coexistencia entre la red de espacios naturales protegidos y la red de infraestructuras viarias de Andalucía", en *Primeras Jornadas Internacionales sobre Infraestructuras Viarias y Espacios Naturales Protegidos*. Sevilla.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. (2006): "Anexo I: Red provincial de carreteras de Andalucía". BOJA nº 169/2006, de 31 de agosto, pp. 5-21.

DÉJEANT-PONS, M. (2010): "Políticas en materia de paisaje para la aplicación del Convenio Europeo del Paisaje", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 39-50.

DE TARANCO, N. (2000): "La incidencia de las carreteras en el paisaje", en *XXIV Curso de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente*. Fundicot. Asociación Interprofesional de Ordenación del Territorio.

CONSEJO DE EUROPA: *Convenio Europeo del Paisaje*. Florencia, 2000.

DEL CAMPO Y FRANCÉS, A. (1963): "Cuestiones estéticas de la carretera. La cómoda visibilidad, la perspectiva lineal, la belleza funcional y la belleza paisajística", en *Revista de Obras Públicas*, nº 2.975. Madrid, pp. 153-160.

DÍAZ PINEDA, F.; SCHMITZ, M.F.; HERNÁNDEZ, S. (2002): "Interacciones entre infraestructuras y conectividad natural del paisaje" en *I Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente*. Madrid, pp.191-214.

DÍAZ PINEDA, F. (2003): "Paisaje y territorio", en García-ORCOYEN, C. (coord.), *Mediterráneo y medio ambiente*. Mediterráneo Económico Vol. 4, pp. 181-198.

ESPAÑOL ECHANIZ, I., FERNÁNDEZ BELMONTE, D. y RICO CARRANZA, E. (2007): "Cualificación paisajística de accesos, travesías e itinerarios urbanos. Consideraciones funcionales y propuestas estéticas", en *1º Congreso Paisaje e Infraestructuras, Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Centro Estudios Paisaje y Territorio, pp. 493-514.

ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2006): "La recuperación del valor del paisaje urbano: una respuesta a la banalización desde las identidades del universo metropolitano" en *Ingeniería y Territorio*, nº 75. Madrid, pp. 10-17.

ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2008): "Las formas de la obra pública en el paisaje", en *Ingeniería y Territorio*, nº 81. Madrid, pp. 94-101.

- ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2008): *La carretera en el paisaje. Criterios para su planificación, trazado y proyecto*. Conserjería de Obras Públicas y Transportes. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Sevilla.
- GALIANA GALÁN, F. (2007): "Aplicación del Convenio de Florencia. Desarrollo del Reglamento del Paisaje de la Comunidad Valenciana", en *Jornada Conveni Europeu del paisatge*. Universidad Politécnica de Valencia.
- GALIANA MARTÍN, L. (1996): "Actualidad del paisaje en Francia. De la protección a la gestión paisajística del espacio rural", en *Eria*, 39-40. Universidad de Oviedo, pp. 93-107.
- GARCÍA DE LOS REYES, J. C. y LÉBRE M. (2010): "Proyecto de investigación sobre el paisaje de la Alpujarra-Sierra Nevada", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 159-169.
- GARCÍA MORUNO, L.; HERNÁNDEZ J.; GUTIÉRREZ, Mª P; AGUADO, P.; JUAN, A. y MORÁN, J. (1999): *Integración de edificios agroindustriales en el paisaje: la vegetación como elemento integrador*. CICYT y Fundación Alfonso Martín Escudero.
- GARCÍA ROMERO, A. (2002): "El paisaje: una herramienta en el estudio detallado del territorio", en *Kuxulkab*, revista de divulgación, vol. VII, nº 14.
- GENERALITAT DE CATALUNYA (2004): *Libre d'estil de les carreteres catalanes. Criteris generals de disseny per al desenvolupament de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya*. Informes de Auditorías Técnicas de Seguridad Vial. 2002-2004.
- GÓMEZ CASADO, J.A. y RAMAJO RODRÍGUEZ, L. (2010): "Aportaciones de la administración andaluza a la relación carretera-paisaje (el paisaje en los estudios y proyectos de carreteras)" y en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 385-395.
- GÓMEZ SAL, A. (2007): "Componentes del valor del paisaje mediterráneo y el flujo de servicios de los ecosistemas", en *Revista Científica y Técnica de Ecología y Medio Ambiente*.
- GÓMEZ VARGAS, J.C. y MORENO VARGAS, F. (2010): "Los proyectos y obras como elementos de señalización del entorno y su contribución en la identificación del paisaje", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 109-114.
- GONZÁLEZ RODRÍGUEZ, M. (2010): "La integración paisajística de las diferentes escalas de las infraestructuras. Problemas y propuestas de solución", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 99-107.
- GRANDI, S. (2010): "Las redes viarias y el transporte en los paisajes de la ciudad en desarrollo", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 209-220.
- GRINDLAY MORENO, A.L. y VALENZUELA MONTES, L.M. (2002): "Paisaje y obra pública". III Congreso Internacional de Ordenación del Territorio sobre Política Regional, Urbanismo y Medio Ambiente. Madrid.
- HERCE VALLEJO, M. (2010): "Calles versus redes viarias urbanas", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 187-208.
- HERVÁS MÁZ, J. (2009): *Ordenación del territorio, urbanismo y protección del paisaje*. Ed. Bosch, Barcelona.
- LARIVE LÓPEZ, E. y SEGURA RAYA, Mª.V. (2010): "A-92 paisajes en reclamación. La autovía A-92 como soporte y activadora de paisajes", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 251-256.
- LÓPEZ ONTIVEROS, A. (1999): "El reto de la protección y gestión de los paisajes rurales andaluces", en *Cuadernos Geográficos* nº 29, pp. 69-83. Universidad de Granada.
- MATA OLMO, R. (2005): "Un concepto de paisaje para la gestión sostenible del territorio". En MATA, R. y TARROJA, A. (Coords.) *El paisaje y la gestión del territorio. Criterios paisajísticos en la ordenación del territorio y el urbanismo*. Diputación de Barcelona–Universidad Internacional Menéndez Pelayo.



MATA OLMO, R. y GALIANA MARTÍN, L. (2008): "Ordenación y gestión del patrimonio cultural y el paisaje. La experiencia del Plan Especial de la Sierra de los Molinos en el Campo de Criptana", en Universidad de Granada. *Cuadernos Geográficos*, nº 43, pp. 199-225.

MATARÁN RUIZ, A. (2007): "Las conexiones entre la planificación y las ciencias ambientales: la consideración de 'lo ambiental del territorio' ". *Seminario-taller: Intervenciones sostenibles en el espacio público*. Granada.

MARTÍNEZ SARANDESES, J. (2002): "Valor paisajístico de los espacios libres urbanos", *Paisaje y ordenación del Territorio*. Fundación Duques de Soria y Conserjería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla.

MÉRIDA RODRÍGUEZ, M.; VÍAS MARTÍNEZ, J.M. y ARREBOLA CASTAÑO, J.A. (2010): "Propuesta metodológica para el análisis paisajístico de senderos", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 115-122.

MONIZ SÁNCHEZ, C. (2002): "El ámbito municipal como marco territorial básico para la gestión y la participación en las políticas paisajísticas", en ZOIDO NARANJO, F. y VENEGAS MORENO, C. (Coord.), *Paisaje y ordenación del Territorio*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Fundación Duques de Soria. Sevilla, pp. 323-334.

NADAL I FARRERAS, J. y NEL-LO I COLOM, O. (2001): *Líneas estratégicas de actuación del paisaje*. Colección Documents nº 9. Generalitat de Catalunya.

NÁRDIZ, C. (2010): "Las nuevas infraestructuras y el paisaje. Problemas y criterios de proyecto", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 81-98.

NAVARRA SÁENZ, M.; OTERO PASTOR, I.; ESPULGA GONZÁLEZ DE LA PEÑA, A.P. y EZQUERRA CANALEJO, A. (2010): "Metodología de valoración de paisaje desde infraestructuras lineales", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 241-250.

NOGUÉ, J.: "Carreteras y paisaje". IESA, Documento Trabajo nº 3.

ORTEGA DELGADO, M. (2010): "Políticas de paisaje en España para la aplicación del CEP. Representación de la administración general del estado", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 51-58.

OTERO PASTOR, I; MANCEBO QUINTANA, S. y ORTEGA PÉREZ, E. (2006): "El paisaje como elemento clave en la evolución ambiental de planes de infraestructuras", en *1º Congreso de Paisaje e Infraestructuras*. Sevilla, pp. 343-352.

OTERO, I; CAÑAS, I; ESPARCÍA, P; NAVARRA, M; MARTÍN, Mª C. y ORTEGA, E. (2006): "La carretera como elemento de valor paisajístico y medioambiental. Captación del valor del paisaje a través de la carretera". *Informes de la construcción*. Vol. 58, 504, pp. 39-54.

RAMAJO RODRÍGUEZ, L. (2006). "Buenas prácticas paisajísticas en infraestructuras lineales", en *Buenas prácticas para paisajes de calidad. III Seminario Internacional PAYS.DOC*. Barcelona, 2006.

RAMAJO RODRÍGUEZ, L. (2007): "Carreteras verdes y vías paisajísticas. Una propuesta para la comunidad autónoma de Andalucía", en *1º Congreso de Paisaje e Infraestructuras*. Málaga, pp. 475-492.

REAL YNZENGA, C. (2006): "El tratamiento del paisaje en la evaluación ambiental de las carreteras", en *III Congreso de Ingeniería Civil, Territorio y Medio Ambiente*. Zaragoza.

RIESCO CHUECA, P. (2001): "La interpretación de perturbaciones en el paisaje rural. Propuestas de atenuación", en *Andalucía Geográfica*. Boletín de la Asociación de Geógrafos Profesionales de Andalucía, nº 6, pp. 27-36.

RIESCO CHUECA, P. (2003): "Estéticas privadas y estéticas públicas en la protección y consumo de paisaje rural". En FERNÁNDEZ LACOMBA, J.; ROLDÁN CASTRO, F. y ZOIDO NARANJO, F. (2003): *Territorio y Patrimonio: los paisajes andaluces*. Consejería de Cultura. Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico y Editorial Comares.

RIESCO CHUECA, P. (2000). "La interpretación y perturbaciones del paisaje rural. Propuestas de atenuación", en *Andalucía Geográfica*, nº VII, Sevilla, pp. 27-36.

RIVERO PALLARÉS, F. y RODRÍGUEZ MELLADO, J. Mª (2010): "Análisis del paisaje: una aproximación numérica", en *2º*

Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 123-128.

SÁNCHEZ DEL ÁRBOL, M.A. y MEDINA BARBERO, R. (2008): "Bases metodológicas y criterios operativos de carácter paisajístico en la relación carretera-núcleos urbanos de pequeño y mediano tamaño. Ejemplificación en la comarca del Valle de Lecrín", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp.233-240.

SANCHO ROYO, F. (2002): "El paisaje y la carretera", en ZOIDO NARANJO, F. y VENEGAS MORENO, C. (Coord.), *Paisaje y ordenación del Territorio*. Fundación Duques de Soria y Conserjería de Obras Públicas y Transportes. Sevilla, pp.47-57.

SAN EMETERIO IRASTORZA, F.; LÓPEZ RODRÍGUEZ, I. y VALVERDE NEBRED, J. (2010): "El paisaje en los estudios y proyectos de carreteras", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 397-409.

SANTOS Y GANGES, L. (2003): "Las nociones de paisaje y sus implicaciones en la ordenación". *Ciudades 7*.

SEOÁÑEZ CALVO, M. (1998): *Ingeniería medioambiental aplicada a la reconversión industrial y a la restauración de paisajes industriales degradados: Casos prácticos*. Colección Ingeniería del Medio Ambiente. Ediciones Mundi- Prensa Libros.

SERRANO GINÉ, D. (2007): "Paisaje y políticas públicas", en *Investigaciones Geográficas* nº42, pp. 109-123. Universidad de Alicante.

TARROJA, A. (2004): "Paisaje y gestión del territorio: transformaciones territoriales y valoración social del paisaje", en *Paisaje y gestión del territorio*. Colegio de Geógrafos.

VARIOS AUTORES (2003): "Paisaje y ordenación del territorio". Banco de buenas prácticas en Geografía, nº 1, mayo 2003. Colegio de Geógrafos.

VARIOS AUTORES (2006): *Recomendaciones técnicas para el diseño y ejecución de sistemas viarios en medios sensibles*. Sevilla.

VENEGAS MORENO, C. y RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, J. (2002): "Paisaje y planeamiento urbanístico", en ZOIDO NARANJO, F. y VENEGAS MORENO, C. (Coord.), *Paisaje y ordenación del territorio*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Fundación Duques de Soria. Sevilla, pp. 145-152.

VENTURA BLANCH, F. (2010): "Construcción de nuevos paisajes vs. infraestructuras de la movilidad", en *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda. Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Málaga, pp. 269-276.

VIGICONSLT, S.A. (1995): *Velocidad y visibilidad en las carreteras españolas, y señalización de sus limitaciones*. Madrid.

VILLEGAS MOLINA, F. (1972): *El Valle de Lecrín*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas. Granada.

ZAMORA FRÍAS, J.L.; GONZÁLEZ SÁEZ, C. y MUÑOZ MONGE, C.C. (2006): "Integración de una carretera en el paisaje del área de influencia del P. N. de Sierra Nevada", en *Iº Congreso de Paisaje e Infraestructuras*. Málaga, pp. 387-388.

ZOIDO, F. y VENEGAS MORENO, C. (2006): "Actuación de mejora paisajística. Acceso a núcleos urbanos" en *III Seminario Internacional. PAYS. DOC*. Barcelona.

ZOIDO NARANJO, F. (2006): "Paisaje y ordenación del territorio en ámbitos mediterráneos", en *Jornadas sobre el paisaje mediterráneo: opciones de multifuncionalidad*. Valencia.

ZOIDO NARANJO, F. (2007): "Paisaje e infraestructuras. Interacción, sinergias y prioridades de actuación, en *Iº Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Centro Estudios Paisaje y Territorio, pp. 35-51.

ZOIDO NARANJO, F. (2008). "Paisajes e infraestructuras, una relación de interés mutuo". Universidad de La Rioja.

ZOIDO NARANJO, F. (Dir.) (2009): *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Centro Estudios Paisaje y Territorio. Sevilla.

Bibliografía y documentación sobre el ámbito de experimentación (Valle de Lecrín)

AYUNTAMIENTOS DEL VALLE DE LECRÍN (diversos años): *Planes Generales de Ordenación Urbana*.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, JUNTA DE ANDALUCÍA (2006): *Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía (POTA)*.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, JUNTA DE ANDALUCÍA (2008): *Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía. PISTA 2007-2013*.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, JUNTA DE ANDALUCÍA: Cartografía de usos del suelo de los Planes Generales de Ordenación Urbana y Normas Subsidiarias de los once núcleos del Valle de Lecrín seleccionados para el estudio.

DEL CASTILLO SÁNCHEZ, G.; MEDINA BARBERO, R. y SÁNCHEZ DEL ÁRBOL, M.A. (2010): *Criterios para la intervención en el paisaje urbano y rural de los municipios del Valle de Lecrín. Referencias normativas para la planificación urbanística*. Diputación Provincial de Granada.

MINISTERIO DE FOMENTO (2004): *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes. PEIT 2005-2020*.

NAJARRA-LENCOM CONSULTORES AMBIENTALES y SÁNCHEZ DEL ÁRBOL, M.A. (2006): *Criterios de viabilidad paisajísticas y ambientales para la localización de Parques Eólicos en el Valle de Lecrín*. Informe inédito.

VILLEGAS MOLINA, F. (1972): *El Valle de Lecrín*. Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Cartografía y otros soportes gráficos

INSTITUTO DE CARTOGRAFÍA DE ANDALUCÍA. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES. JUNTA DE ANDALUCÍA. (2008): *"Mapa Topográfico de Andalucía 1:10.000"*.

EJÉRCITO DEL AIRE DE ESPAÑA y LA FUERZA AÉREA DE EEUU (1956). CENTRO CARTOGRÁFICO Y FOTOGRÁFICO DEL EJÉRCITO DEL AIRE (MINISDEF), CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA, CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE ANDALUCÍA. (2005): *Ortofotografía de Andalucía 1956-57 (Vuelo General de España de 1956)*.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA, CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE ANDALUCÍA. (1998-1999): *Ortofotografía digital de Andalucía (color)*.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA, CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE ANDALUCÍA. (2001-2002): *Ortofotografía digital de Andalucía (blanco y negro)*.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA, CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE. JUNTA DE ANDALUCÍA. (2007): *Ortofotografía digital de Andalucía (color)*.

CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE, CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES, CONSEJERÍA DE AGRICULTURA Y PESCA. JUNTA DE ANDALUCÍA. (2005): *Modelo Digital del Terreno de Andalucía: Relieve y Orografía*.



Legislación

Legislación sobre paisaje:

Ley autonómica valenciana 4/2004, de 30 de junio, de la Generalitat, de Ordenación del Territorio y Protección del Paisaje. Ley 8/2005, 8 junio, de Protección, Gestión y Ordenación del Paisaje de Cataluña.

Ley 7/2008, de 7 de julio, de Protección del Paisaje de Galicia.

Decreto 120/2006, de 11 de agosto, del Consell, por el que se aprueba el Reglamento de Paisaje de la Comunidad Valenciana.

Decreto 343/2006, de 19 de septiembre, por el que se desarrolla la Ley 8 /2005, de 8 de junio, de Protección, Gestión y Ordenación del Paisaje, y se regulan los estudios e informes de impacto e integración paisajística.

Legislación de carreteras:

Ley de Carreteras de 1877 (reinado de Alfonso XII)

Ley 25/1988, de 29 de julio, de Carreteras

Ley 2/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de La Rioja.

Ley 3/1991, de 7 de marzo, de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Ley 6/1991, de 27 de marzo, de Carreteras de la Comunidad Valenciana.

Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras de Cataluña.

Ley 4/1994, de 14 de septiembre, de Carreteras de Galicia.

Ley 8/1998, de 17 de diciembre, de Carreteras de Aragón.

Ley 8/2001, de 12 julio, de Carreteras de Andalucía.

Ley 8/2006, de 13 de noviembre, de Carreteras de Asturias.

Ley Foral 5/2007, de 23 de marzo, de Carreteras de Navarra.

Ley 2/2008, de 21 de abril, de Carreteras de la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia.

Ley 10/2008, de 9 de diciembre, de Carreteras de Castilla y León.

Ley 11/2008, de 31 de julio, de modificación de la ley 7/1993, de 30 de septiembre, de Carreteras.

Real Decreto 2/9/1994, por el cual se aprueba el Reglamento General de Carreteras para la ejecución de la Ley 25/1988 de 29 de julio.

Decreto 108/1999, de 11 de mayo, por el que se aprueba el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007.

Orden de 21 de marzo de 1963 por la que se aprueba la instrucción de la Dirección General de Carreteras 7.1-IC sobre "Plantaciones en las zonas de servidumbre de las carreteras" (BOE 8/4/63).

Orden de 22(23) de abril de 1964, por la que se aprueba la instrucción de la Dirección General de Carreteras 3.1-IC "Caracterización geométrica. Trazado".

Orden de 31 agosto 1987, de señalización, balizamiento, defensa, limpieza y tramación de obras fijas o vías fuera de poblado.

Modificación de la Ley 3/1991 de Carreteras de la Comunidad de Madrid. Ley 11/1997 de 28 de abril de 1997.

Orden Ministerial de 16 de diciembre de 1997 de regulación de accesos de las carreteras del Estado, vías de servicio y la instrucción de instalaciones de servicios de carreteras.

Orden de 27 de diciembre de 1999 por la que se aprueba la Norma 3.1-IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Orden ministerial de 13 de septiembre de 2001 de modificación parcial de la orden de 16 de diciembre de 1997 por la que se regulan los accesos a las carreteras del estado, las vías de servicio y la construcción de instalaciones de servicios y de la orden de 27 de diciembre de 1999 por la que se aprueba la norma 3.1.IC. Trazado, de la Instrucción de Carreteras.

Orden de 17 de febrero de 2004, de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, por la que se aprueban los requisitos técnicos para el proyecto y construcción de las medidas para moderar la velocidad en las travesías de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Orden de 28 de julio de 2004 de la Consejería de Transportes e Infraestructuras por la que se modifica la Orden de 17 de febrero de 2004, por la que se aprueban los requisitos técnicos para el proyecto y construcción de las medidas para moderar la velocidad en las travesías de la Red de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Orden FOM/2873/2007, de 24 de septiembre, sobre procedimientos complementarios para autorizar nuevos enlaces o modificar los existentes en las carreteras del estado.

Orden FOM/3053/2008, de 23 de septiembre, por la que se aprueba la instrucción técnica para las instalaciones de reductores de velocidad y bandas transversales de alerta en carreteras de la Red de Carreteras del Estado.