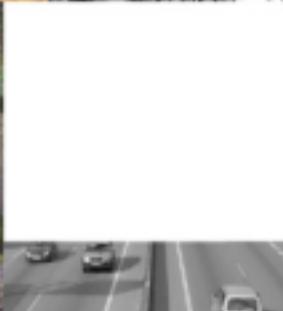


Este territorio no es la primera vez que es horndado, transformado, excavado en nombre del progreso, en 1828 Gregorio González, reclamaba en un escrito en busca de inversores para crear compañías carboneras:

"¡carbón, carbón y carbón es lo que necesitamos ahora!, este será el elemento de nuestra felicidad y la base de toda nuestra industria, pues donde hay carbón hay de todo."

Hoy mismo, en los años que corren, cualquier consejero de Infraestructuras reclamaría vivamente:

"¡autovías, autopistas y asfalto, eso es lo que necesitamos ahora! Pues donde hay movimientos y turismos y ocios, hay de todo. ¡Velocidad, velocidad!"



IMPACTO AMBIENTAL

"...una reflexión sobre el impacto de estas obras públicas..."

El impacto en el territorio de esta obra "civil" es indudable, es más, es de una materialidad aplastante, a mayor velocidad mayor es el impacto, el choque, el ruido, la desorientación. El número de accidentes mortales en las carreteras asturianas por año, es bastante superior a los producidos en la minería.

Este objeto tecnológico (soporte de la velocidad) se traza sobre un territorio que en la mayoría de los casos se caracteriza por velocidades lentes, técnicas mas "antiguas".

Mediante nuestra actuación no pretendemos suavizar materialmente este impacto, para eso la misma técnica, ya posee sus métodos, pantallas acústicas, repoblaciones, áreas de descanso...teléfonos de socorro.

De hecho, incluso se podría decir que nuestro objetivo con esta actuación es ampliarlo, desplazarlo hasta nuestra mirada, nuestro campo de visión, como un impacto **MENTAL** donde se nos aparece extrañamente camuflado...

Tras la apariencia construida del paisaje, se oculta la forma socioeconómica que lo sostiene, el sistema productivo que lo "produce", tanto en su materialidad como en la "materialidad" de los códigos culturales que lo interpretan y lo leen, a través de los ojos del observador-turista.

Esta mirada "ambiental", produce la superficie del territorio según dualidades figura-fondo, natural artificial..., colocando un velo-postal sobre la complejidad del territorio. Un territorio que está continuamente siendo transformado, sujeto a tensiones e intereses de todo tipo.

SNIPER'S RANGE CARD											
For use of this form, see TC 25-14; the preceding agency is TRADOC											
NAME				METHOD OF DETERMINING RANGE							
DRS. ZHAW				PHL. JEWISH							
ELEVATION		WEATHER		WIND DIRECTION		WIND VELOCITY		TEMPERATURE		RANGE	
ELEVATION		WEATHER		WIND DIRECTION		WIND VELOCITY		TEMPERATURE		RANGE	
WEATHER		WIND DIRECTION		WIND VELOCITY		TEMPERATURE		RANGE		WEATHER	
TEMPERATURE		WIND		TIME 1		TIME 2		TIME 3			
HIGH	LOW	VELOCITY	DIRECTION	AZIMUTH	DISTANCE	AZIMUTH	DISTANCE	AZIMUTH	DISTANCE		
75	65	10 mph	S 45° E	315°	200 m	315°	300 m	315°	400 m		
DESCRIPTION											
DA FORM 5787-R, JUN 89											

LO OCULTO Y LO VISIBLE

Las estrategias de camuflaje se basan en eliminar todo lo posible el contorno de los objetos, asimilando la figura al fondo, de manera que el observador se encuentra ante la dificultad de identificar los contornos de los objetos.

...FIGURARSE el paisaje.





camoufliar.

Del fr. camouflier.

1. tr. Mil. Disimular la presencia de armas, tropas, material de guerra, barcos, etc., dándoles apariencia que pueda engañar al enemigo.
2. Por ext., disimular dando a una cosa el aspecto de otra.

CAMOUFLAGE

disimular.

Del lat. dissimilare.

1. tr. Encubrir con astucia la intención.
2. Desentenderse del conocimiento de una cosa.
3. Ocultar, encubrir algo que se siente y padece; como el miedo, la pena, la pobreza, el frío, etc.
4. Tolerar, disculpar un desorden, afectando ignorarlo o no dándole importancia.
5. Distrasizar u ocultar una cosa, para que parezca distinta de lo que es.

D.R.A.E.



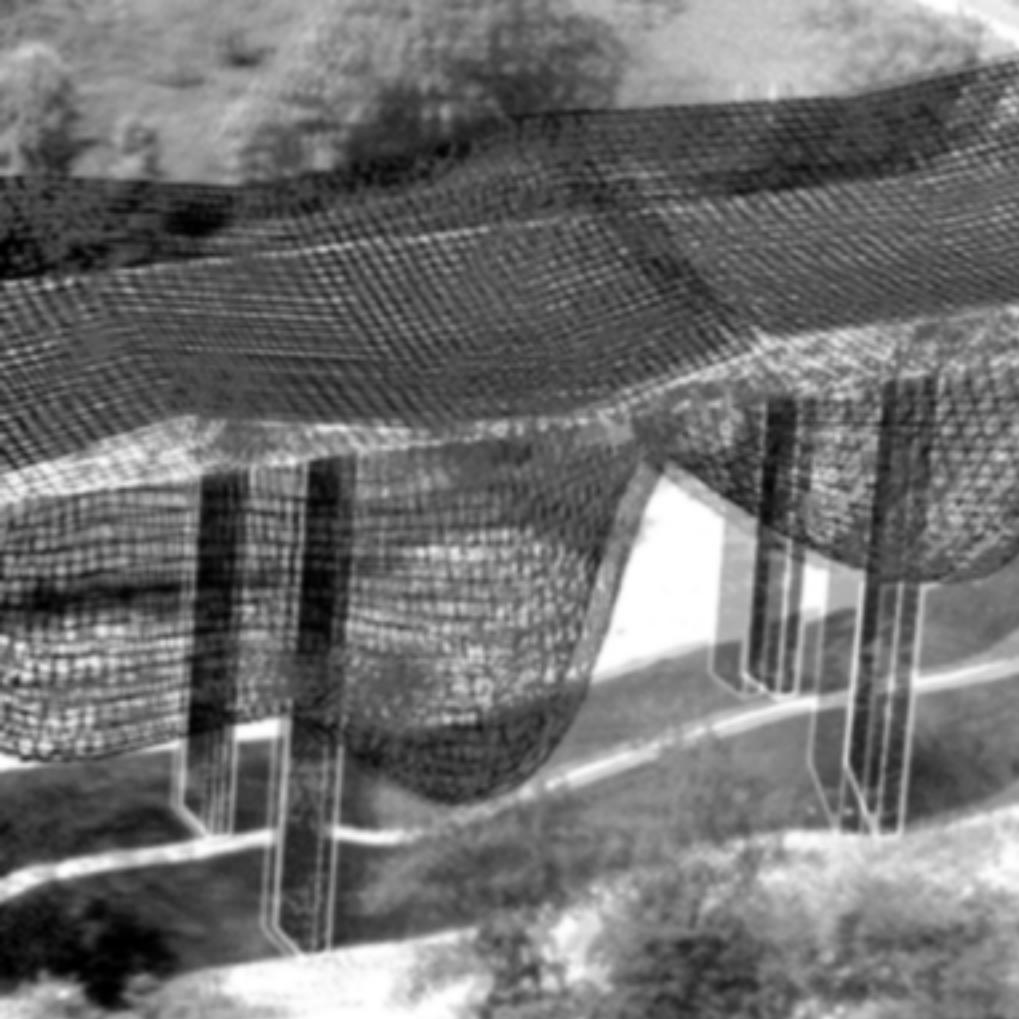
Pretendemos DES-figurar el paisaje, disuminar los contornos, las delimitaciones de discursos, observamos el resultado inquietante de un paisaje cuyos contornos son borrosos. Mirada extrañada y placer de un terreno indeterminado a partir del cual repensar el paisaje y el territorio.

No se camufla el viaducto para ocultarlo, sino para mostrarlo en toda su amplitud. El camuflaje transforma el viaducto, mediante un disfraz simbólico.
Apariencia perversa, desvela otros objetos, un tanque, un proyectil...
Las transformaciones del territorio.
Cuestiona y extraña nuestra posición de francotiradores visuales.



VIADUCTO DE ARNIELLA EN TRAMO III *

(*) La actuación podría realizarse en cualquier viaducto de la autovía, siempre que reuniera algunas características, como que no tenga unas dimensiones excesivas, que coincida con otras vías secundarias, que tenga un espacio amplio y transitable debajo, que sea visible desde los alrededores fácilmente, como por ejemplo el viaducto de la Riega del Tramo II. O plantearlo en algún viaducto de los tramos por conseguir.



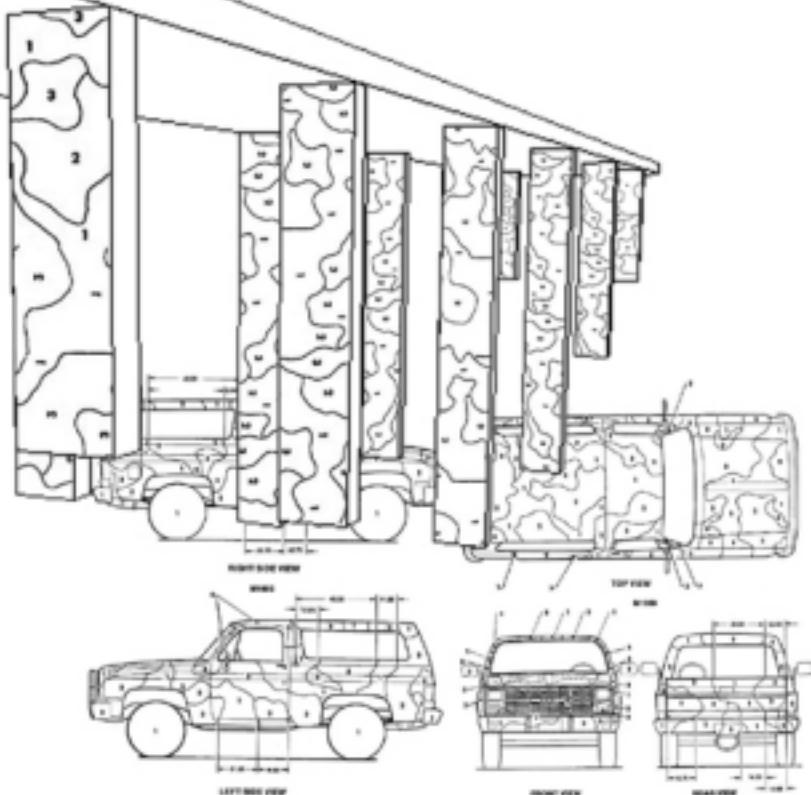
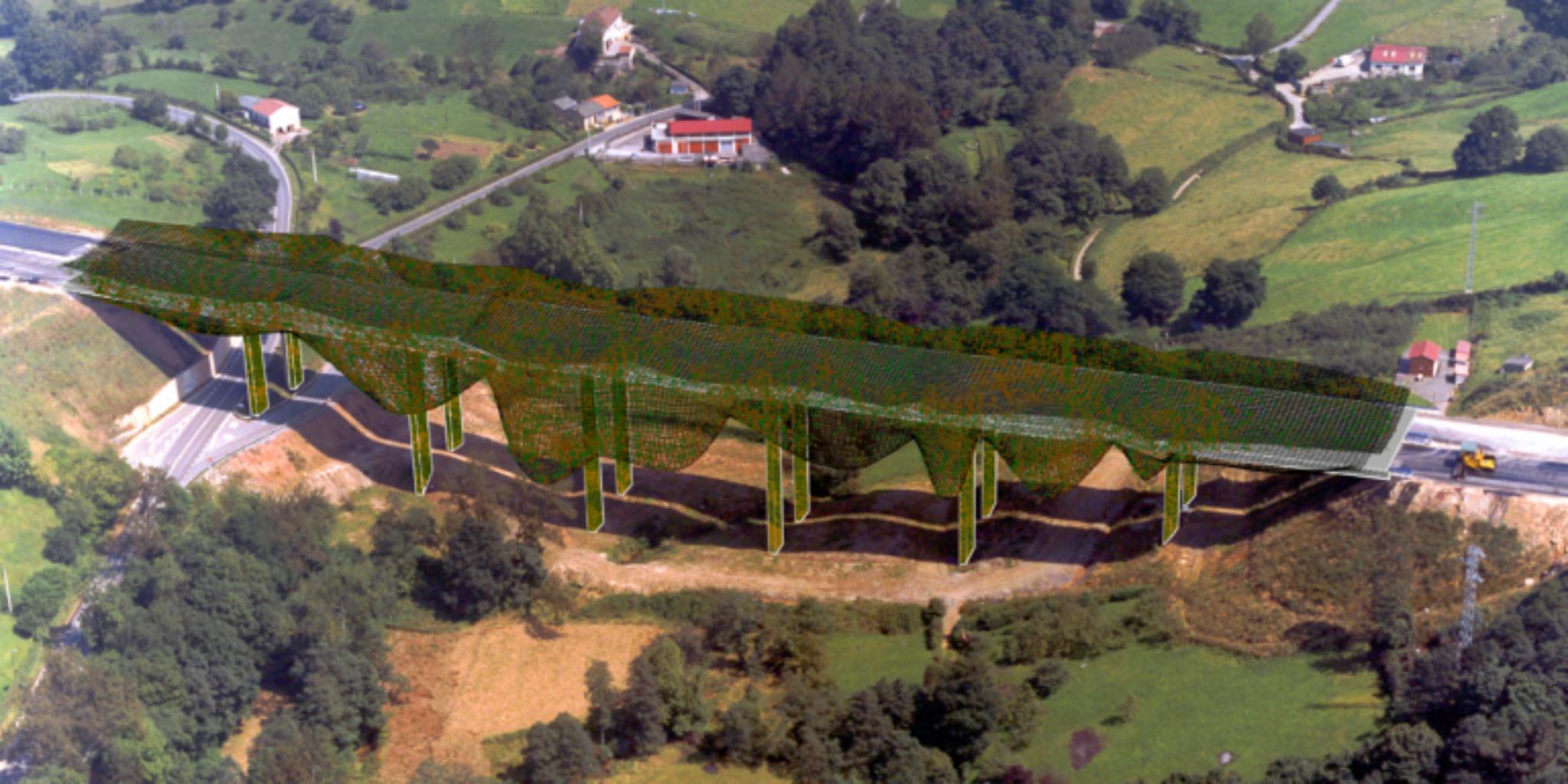
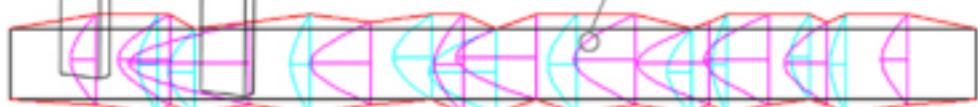
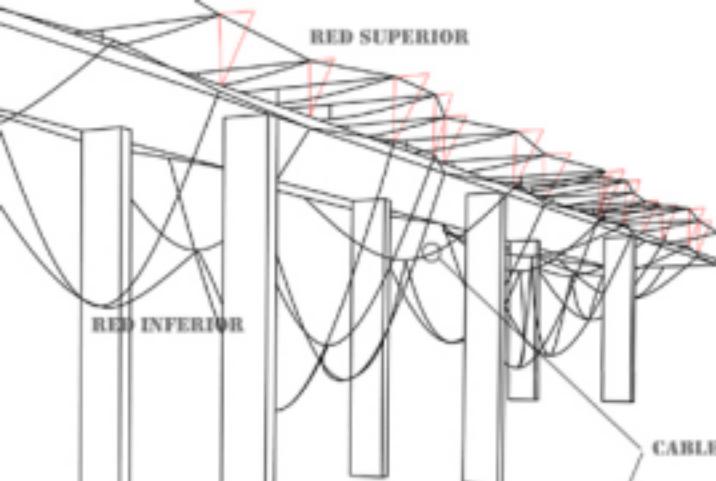


Figure 46. Truck body dimensions and weight (1/10).

Figure 47. Truck body dimensions and weight (1/10).

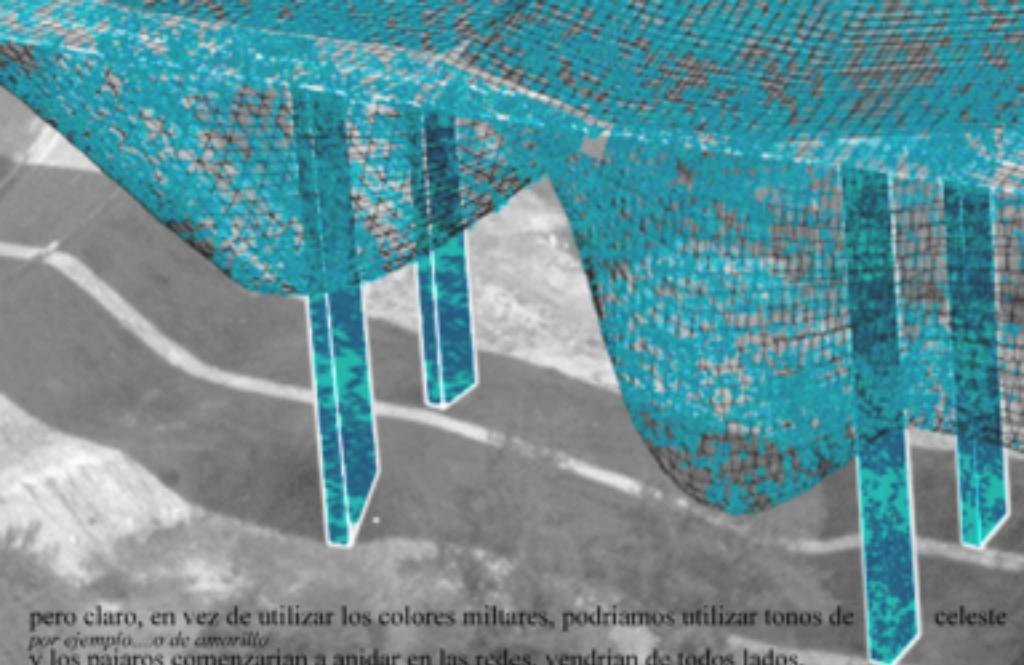




PLANTA DEL VIADUCTO CON LAS LINEAS DE LA ESTRUCTURA AUXILIAR



Sobre el viaducto se colocaría una estructura ligera, en la que se sujetarían los cables sobre los que se cuelgan las redes. Se colocarían tramos de red arriba del viaducto, casi horizontales, y otros debajo de longitudes variables. El presupuesto total, incluido el pintado de los pilares oscilaría en torno a los 175.000 euros.



pero claro, en vez de utilizar los colores militares, podríamos utilizar tonos de celeste
por ejemplo... o de amarillo
y los pájaros comenzarían a anidar en las redes, vendrían de todos lados,
y volarían por debajo del puente, y aquello sería como un jardín.