

**LOS PASEOS** de Mojos (Valladolid)

Exposición Carreteras y caminos arbolados





“Quien no ha visto la carretera al alba, entre sus dos filas de árboles, toda fresca, toda viva, no sabe lo que es la esperanza”  
Georges Bernanos

## Catálogo de la exposición

Con mayor o menor intensidad, los árboles jalonaron los bordes de carreteras y caminos desde la antigüedad. Se buscaba su sombra y su abrigo, su belleza y su utilidad.

Aunque en la Edad Media parece descuidarse la red viaria en la Europa Occidental, en el siglo XVIII, con la Ilustración, cobra nuevo auge la plantación lineal de árboles en caminos y carreteras, agregándose a las finalidades anteriormente contempladas la búsqueda de la compartimentación y suavización del paisaje, la ruptura de la monotonía y la caracterización del paisaje.

De acuerdo con los pensadores ilustrados, los caminos debían ser lo más rectos posible (a fin de ahorrar tiempo), tener un buen firme, ser elevados (para favorecer un buen drenaje), disponer de arbolado en las orillas y estar señalizados “como lo hacían los romanos” mediante pilares que marcaran las leguas.

La plantación de árboles en los márgenes de las carreteras se acentúa en el siglo XIX, con la obligación de disponerlos por ley, como atestigua la más antigua de ellas, la Real Orden de 7 de febrero de 1852. En su justificación dejó muy claros sus objetivos: “Desde que a mediados del siglo pasado se dio principio a la construcción de carreteras en España, conoció el gobierno la conveniencia de establecer arbolados en sus márgenes, con el doble objeto de proporcionar a los viajeros la frescura y amenidad que tanto escasean en nuestras comarcas interiores”.

Más adelante, el 6 de julio de 1900 se aprueba el Reglamento para la conservación, fomento y aprovechamiento del arbolado de las carreteras. En él se regulan cuestiones como: los riegos, el impulso de la arborización y el aprovechamiento del árbol, así como las sanciones por la tala indebida de ejemplares.



Biodiversidad  
en Los Paseos



Los Paseos de Mojados forman parte de esa cultura decimonónica de aprecio por el arbolado. Su construcción está ligada a la construcción de la carretera general de Adanero a Gijón en la segunda mitad del siglo XIX.

Las dos alineaciones de olmos, álamos, chopos y acacias que bordeaban la carretera a su paso por el término municipal de Mojados, fueron completadas por otras dos alineaciones a ambos lados (hasta formar una frondosa vía con cuatro líneas paralelas de árboles) en el tramo de Los Paseos que va desde la salida del puente Viejo hacia el Norte a lo largo de más de un kilómetro.

El promotor del proyecto fue Donato Basanta, vecino mojadense, gobernador de Valladolid, presidente nato de la Diputación y secretario de Isabel II. Don Donato, a decir de las crónicas “Creó un parque, secuela de los introducidos en España por Felipe V, delicioso lugar de recreo que todavía existe, con sus paseos entre la fronda, las grutas escondidas, las decorativas estatuas”.

Cuando los vehículos a motor conllevaron un incremento de la velocidad de tránsito y empezaron a demandar más espacio, se construyó la variante de la carretera de Adanero a Gijón (1950-1953), dada la imposibilidad de mantener el antiguo paso a través del pueblo. Ello supuso la preservación de Los Paseos, cuyas líneas de árboles (otros árboles) siguen acompañando en sus paseos a los vecinos de Mojados.

Los Paseos constituyen un elemento gran valor, un ejemplo de patrimonio cultural y natural a día de hoy muy escaso en los municipios de Castilla y León que merece su preservación, su puesta en valor y su divulgación.

El presente catálogo reproduce parte del contenido de la exposición Carreteras y caminos arbolados. LOS PASEOS de Mojados (Valladolid), realizada en el marco del del proyecto “Los Paseos”, una Solución basada en la Naturaleza, proyecto que obtuvo el primer premio en la IV Convocatoria de financiación de proyectos de mejora local para ayuntamientos de la Provincia de Valladolid, promovida dentro del convenio suscrito por Diputación de Valladolid y Parque Científico de la UVA.



## Breve historia de las carreteras y los caminos arbolados

Biodiversidad  
en Los Paseos



# 1 Carreteras y caminos arbolados s. XVIII

# 2 Carreteras y caminos arbolados s. XIX y XX



Meindert Hobbema. El camino de Middelharnis, 1689. National Gallery, Londres

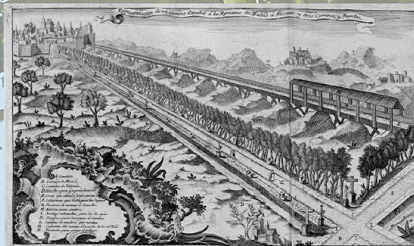
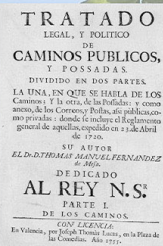
“Desde la antigüedad se buscó la asociación del arbolado a las vías de comunicación. La finalidad ya era compleja, buscándose sombra, abrigo y fuente de materiales, acompañados de una finalidad estética”. Aunque en la Edad Media parece descuidarse la red viaria en la Europa Occidental, en el siglo XVIII, con la Ilustración, cobra nuevo auge la plantación lineal de árboles en caminos y carreteras, agregándose a las finalidades anteriormente contempladas la búsqueda de la compartimentación y suavización del paisaje, la ruptura de la monotonía de grandes telas uniformes, junto con la matización y potenciación de la diversidad de aspectos del “país”.

Ruiz de la Torre, Juan et al. (1990). Catálogo de especies vegetales a utilizar en plantaciones de carreteras. Madrid: MPOU. P. 11.

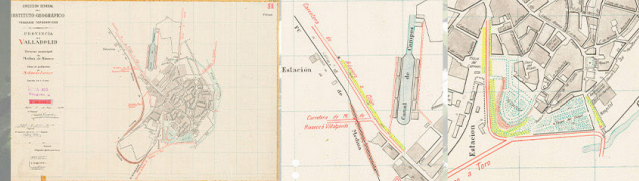
“Hemos referido hasta ahora las cosas que nos son más necesarias y como esenciales de un buen camino. Pero todavía hay otras de gran comodidad y hermosura, y la una es que en la orilla de ellos se planten árboles frondosos, que den sombra a los fatigados caminantes o les sean pronto refugio de una imprevista tempestad”.

### De las comodidades y adornos de los caminos

Thomás Manuel Fernández de Mesa. Tratado legal y político de caminos públicos y posadas. Imprenta de Thomás Lucas, 1755. A la derecha: uno de los gráficos del tratado titulado “Representación de un camino Español a la Romana de Madrid a Alicante y otros caminos y puentes”.



De acuerdo con los ilustrados, los caminos debían ser lo más rectos posible (a fin de ahorrar tiempo), tener un buen firme, ser elevados (para favorecer un buen drenaje), disponer de arbolado en las orillas y estar señalizados “como lo hacían los romanos” mediante pilares que marcaran las leguas. Carlos Casas Nagore, Blog Historias de Carreteras.



Vías arboladas en ellos accesos a Medina de Rioseco. A la izquierda: plano general. A la derecha: detalles. Plano de población de Medina de Rioseco, 1930. Instituto Geográfico Nacional

Las vías de acceso a las poblaciones

En el siglo XIX y primeras décadas del XX se intensifica la plantación de árboles

Paseos, alamedas, salones



Paseo de La Alameda, Valencia, Alexandre Laborde, 1806-1820.

Las carreteras que unen los pueblos y ciudades



Plano y perfil longitudinal del camino nacional de Madrid a la Coruña del km 148 al 157. Jefatura de Obras Públicas de Valladolid. Sin fechar. AHPva



De izq. a dcha: Plaza Mayor de Valladolid, Plaza Mayor de Salamanca y Plaza Mayor de Madrid a mediados del s. XX



“Coincidiendo con la construcción de carreteras, el Estado obligó reiteradamente a plantar arbolado junto a las carreteras mediante Órdenes, Decretos y Circulares. La más antigua es la Real Orden de 7 de febrero de 1852. En su justificación dejó muy claros sus objetivos: “Desde que a mediados del siglo pasado se dio principio a la construcción de carreteras en España, conoció el gobierno la conveniencia de establecer arbolados en sus márgenes, con el doble objeto de proporcionar a los viajeros la frescura y amenidad que tanto escasean en nuestras comarcas interiores”. Carlos Casa Nagore, Blog Historias de Carreteras.

Más adelante, el 6 de julio de 1900 se aprueba el Reglamento para la conservación, fomento y aprovechamiento del arbolado de las carreteras. En él se regulan cuestiones como: los riegos, el fomento del arbolado y el aprovechamiento del árbol, así como las sanciones por la tala indebida de ejemplares.



Por otro lado, el s. XIX supuso un gran impulso del arbolado en las ciudades y pueblos de entidad menor, tanto en calles como en plazas. En la mayoría de los casos, los jardines de las plazas desaparecieron en la segunda mitad del siglo XX; con frecuencia para construir aparcamientos o ensanchar el espacio de circulación de vehículos.



Camineros pintando fajas blancas en los troncos de los árboles para hacerlos más visibles, en la carretera de entrada a La Iglesia del Cid (Teruel) en los años 50 del s. XX. Instituto de Estudios Turolenses

La generalización del coche como principal vehículo de desplazamiento desde los años 60 del siglo XX supuso un cambio significativo de escenario respecto del arbolado de carreteras y caminos. Si en las décadas y siglos pasados la presencia de árboles en ellos se consideró beneficiosa por múltiples razones, en la segunda mitad del siglo pasado, los árboles comenzaron a verse como un peligro para los conductores. Inicialmente y con el fin de hacerlos más visibles, se promovió la práctica de pintar fajas blancas en los troncos, pero poco posteriormente fueron talándose.

En otros casos, se talaron para hacer más anchas las carreteras y favorecer con ello una mayor velocidad de tránsito.

Una tercera razón de la desaparición del arbolado fue la generalización de la pintura de fajas blancas en los troncos, que acabó con muchos de los olmos que jalonaban las carreteras y caminos.



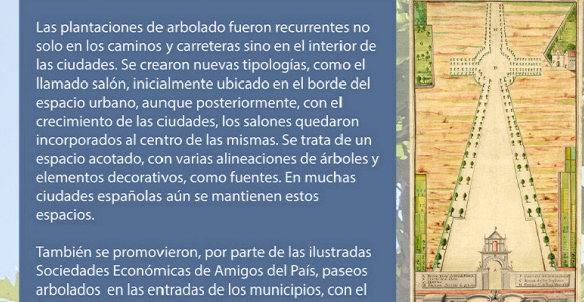
Tronco de una vieja olma atacada por la grafiosis en la junto al santuario de la Virgen de Las Vegas de Requiñada, Pedraza.



PLANO DE LA CIUDAD DE VALLADOLID. Parte de la ciudad de Valladolid inundada y señalada con color amarillo, Diego Pérez Martínez, 1788. Archivo del Ayuntamiento de Valladolid. Se han resaltado los principales caminos de acceso a la ciudad que, como puede apreciarse contaban con 2, 3 o 4 alineaciones de arbolado.



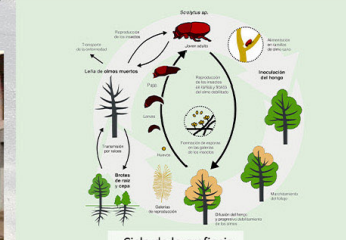
Salón del Prado y Paseo de Recoletos y de Atocha. José de Hermosilla, 1776.



Diseño del nuevo paseo de Floridablanca y puerta de Santa Clara, Valladolid, 1784. Archivo Geográfico del Ejército

Las plantaciones de arbolado fueron recurrentes no solo en los caminos y carreteras sino en el interior de las ciudades. Se crearon nuevas tipologías, como el llamado salón, inicialmente ubicado en el borde del espacio urbano, aunque posteriormente, con el crecimiento de las ciudades, los salones quedaron incorporados al centro de las mismas. Se trata de un espacio acotado, con varias alineaciones de árboles y elementos decorativos, como fuentes. En muchas ciudades españolas aún se mantienen estos espacios.

También se promovieron, por parte de las ilustradas Sociedades Económicas de Amigos del País, paseos arbolados en las entradas de los municipios, con el fin de embellecerlas y hacerlas más amenas y confortables. Es el caso del paseo de Floridablanca en Valladolid, en el camino de Valladolid a Cabezón.



Ciclo de la grafiosis



Vía de entrada a La Orotava, Tenerife. A la izquierda: con arbolado; a la derecha: los árboles fueron talados para construir plazas de aparcamiento



Los árboles fueron talados para construir plazas de aparcamiento



# 3 La gestión de las carreteras y caminos arbolados

## Los peones camineros



Peón caminero con su uniforme adecuado al Reglamento de 1842: sombrero redondo charolado con la escarapela nacional al costado, su arma, canana ceñida, el pico y el jalón del caminero. Puede verse también la numeración de (nº 12, en este caso) de la legua que estaba a su cargo. Junto a él, el ingeniero con uniforme de campo. Carlos Casas Nagore, Blog Historias de carreteras.

La figura del caminero nació como guarda o policía de camino en la segunda mitad del s. XVIII. "En el memorial de Floridablanca de 1788 se relata que "se han formado reglamentos para la conservación de los caminos estableciendo para ello peones camineros en cada legua, con un celador facultativo cada ocho, que vela sobre todo, edificando para ello casales donde la distancia de los pueblos no permita establecerlos en éstos."

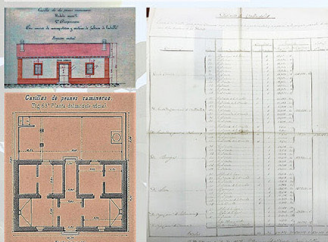
Las casillas de camineros eran edificaciones aisladas cercanas a las carreteras, preferentemente destinadas a la residencia de dos peones camineros. Tenían el doble objetivo de establecer su residencia en el trozo del camino que cada peón tuviera asignado y de facilitar el auxilio a los viajeros en caso necesario, teniendo en cuenta las enormes distancias que a veces existían entre las poblaciones.

La Real Orden de 7 de febrero de 1852 obligó a establecer viveros en todas las carreteras generales eligiendo los terrenos más propicios y las especies que mejor se adaptaran al medio.

Carlos Casas Nagore, Blog Historia de Carreteras.



Grupo de camineros (comienzos del siglo XX), Provincia de Teruel. El segundo por la derecha lleva galón de caminero capataz. Los que no llevan traje de caminero son auxiliares, jornaleros contratados eventualmente por el Estado. Carlos Casas Nagore, Blog Historias de carreteras.



Izquierda: Alzado y planta de una casilla oficial tipo para dos peones camineros. Blog Historia de las Carreteras. Derecha: Estado de las casillas para peones camineros "Distrito de Valladolid". Archivo Histórico Provincial de Valladolid.

## Los estadillos de arbolado de carreteras y caminos

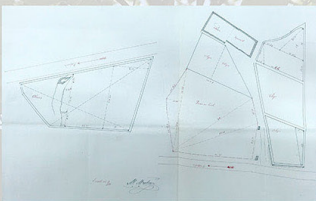
Detalle del arbolado que hay en las carreteras de Avenida a Valladolid, sus clases y dimensiones, tratadas de lo que a sus puntales se pisan una a cada legua.

Clase	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46

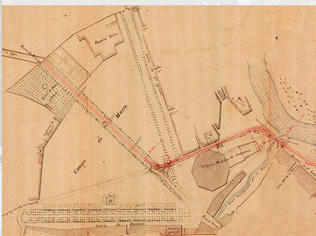
Estado del arbolado que hay en las carreteras de avenida a Tordesillas sus clases y kilómetros contando con los que se han puesto del vivero en este presente año de 1865. Archivo Histórico Provincial de Valladolid.

Los sobrestantes e ingenieros eran los encargados de llevar los estadillos sobre el arbolado existente; mientras que los peones camineros se encargaban de vigilar el correcto crecimiento de los árboles, hacer las podas y riegos (en el caso de que estos se hicieran a pie mediante cubas), mantener limpias las cunetas de los lados, así como las entradas y salidas de las tajeas. De bían hacer también labores de vigilancia, pues los laboradores intentaban eliminar los árboles porque reducían la producción de sus

## Los viveros de Obras Públicas



Arriba: planta de un vivero en la provincia de Valladolid Abajo: Plano de la travesía de la carretera de Adanero a Gijón en el que puede apreciarse la existencia de un vivero de Obras Públicas entre la iglesia de Los Filipinos y el Hospital Militar de Valladolid.



La Real Orden de 7 de febrero de 1852 obligó a establecer viveros en todas las carreteras generales eligiendo los terrenos más propicios y las especies que mejor se adaptaran al medio.

Art. 1.º "Que se genere el establecimiento de viveros de árboles en todas las carreteras generales, con destino a los paseos y márgenes de las mismas, bajo la administración del ramo de obras públicas".  
 Art. 2.º "Que al efecto se reconozcan y designen los terrenos comprendidos en la zona de las mismas carreteras, o los que convenga adquirir por su mejor calidad y circunstancias, entre los colindantes que pertenezcan a particulares, comunales o de realengo".  
 Art. 3.º "Que tanto en la siembra de los viveros como para las plantaciones que desde luego se hagan se procure estudiar y elegir aquellas clases que mejor puedan prevalecer, atendida la naturaleza de las localidades"

# 4 Árboles de carreteras y caminos: las especies y su gestión

## Especies más utilizadas en la provincia de Valladolid

De acuerdo con los estadillos de arbolado que se realizaban anualmente por los sobrestantes encargados del arbolado de las carreteras, las especies más utilizadas en la provincia de Valladolid eran los olmos, chopos lombardos y chopos comunes u "ordinarios", álamos y acacias. También los planos de los viveros de Obras Públicas muestran la presencia predominante de plantas de estas cuatro especies.



Olmos



Chopos



Álamos



Acacias

## Arbolado de carreteras y caminos en España

Olmos, chopos, álamos y acacias proporcionaban a los viajeros, que se desplazaban a pie, en carro o en caballerías, y a los paseantes que caminaban por las salidas de las poblaciones, "frescor y amenidad". Para ello, los árboles se plantaban en alineaciones a ambos lados de la calzada, regulándose las podas, de forma que se guiara al árbol para que "arroje el máximo de sombra sobre la carretera y la menor posible fuerza de ella". Sin embargo, se prohibieron las podas realizadas "a destajo", pues podían causar daños a los árboles. También se establecieron multas para las personas que atentaran contra los árboles.



Paseo de Las Olmas. Coca, Segovia



Camino con olmos a Tejares, Salamanca



Paseo de Las Acacias. Guamasa, La Laguna



Chopos. Alcalá de la Selva, Teruel



Alameda de San Antonio. Cartagena

## Gestión del arbolado de carreteras y caminos

La importancia otorgada al arbolado de las carreteras desde el s. XVIII hasta más allá de la segunda mitad del siglo XX, conllevaba la emisión anual y detallada de informes en los que no solo se consignaba el nº de árboles y especies por cada punto kilométrico de la carretera, sino el diámetro de sus troncos, la existencia de árboles enfermos o secos, los nuevos plantados, la edad de los ejemplares o el modo de riego.

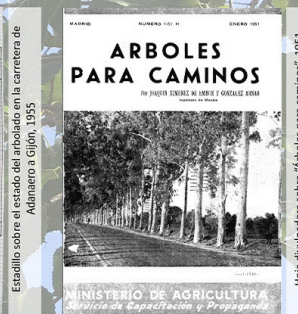
Algunos de estos informes o estadillos informan además sobre los puntos de donde se obtiene el agua de riego, la distancia al punto de empleo y el sistema de riego.

Fragmento del Estadillo sobre el estado del arbolado en la carretera de Madrid a La Coruña, 1867

Clase	Nº	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46

Estadillo sobre el estado del arbolado en la carretera de Adanero a Gijón, 1951

Clase	Nº	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros	Altimetros
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46
Almendra	22	25	28	31	34	37	40	43	46



Hoja divulgadora sobre "Arboles para caminos", 1951



Camino de Zaragoza a Teruel



Carretera de Ledesma. Salamanca

Los árboles se plantaban en las cunetas, sensiblemente deprimidas respecto de las calzadas. Esto garantizaba la recogida de aguas de lluvia y preservaba la humedad cuando se regaban los árboles, aunque también se promovía el riego.

El Reglamento para la conservación, fomento y aprovechamiento del arbolado de las carreteras de 1900 establece "No se prescindirá de ellos (los riegos) en los terrenos ligeros ni en los demás si el país es seco; se harán al hilo si hay veneros que puedan ser conducidos por las cunetas y, de lo contrario, se hará al pie de la planta por medio de cubas o cántaros".



## Breve historia de LOS PASEOS de Mojados

### Mojados, paso estratégico sobre el río

Las primeras menciones a Mojados en los archivos históricos sitúan su origen en la Reconquista del valle del Duero, con el objetivo de defender y asegurar los vados del río Cega. El vado existente en Mojados, un lugar con fondo firme, llano y poco profundo, convirtió a Mojados en referencia obligada en las comunicaciones del sur de la provincia con Madrid. Ya en 1517 la histórica visita del príncipe de Carlos, Archiduque de Austria, evidencia el papel de esta villa como referencia en las comunicaciones.



Hoja nº 4 del mapa de la provincia de Valladolid. Tomás López, 1779. IGN

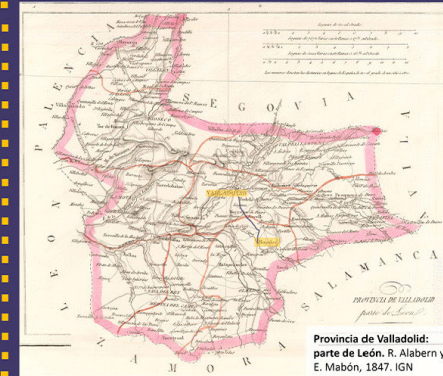


Puente Viejo sobre el río Cega. Ayuntamiento de Mojados.

El puente Viejo se construyó en 1575 por mandato de Felipe II. Juan de Nates se encargó de su diseño. El puente actual fue realizado en la segunda mitad del siglo XIX.

### El camino de Olmedo a Valladolid

- Al menos desde principios del siglo XVI y a lo largo de los siglos, una de las principales direcciones de los caminos valisoletanos fue hacia Madrid: la comunicación con la Corte alentó siempre el mantenimiento y conservación de las infraestructuras (caminos y puentes) que unían las ciudades de la península con la capital. Ya en 1517, la histórica visita del príncipe de Carlos, Archiduque de Austria, evidencia la relevancia de Mojados como referencia en las comunicaciones en la provincia de Valladolid.
- El itinerario entre Valladolid y Madrid ha tenido siempre una importancia estratégica, de tal manera que las buenas condiciones geográficas del paso sobre el río Cega propiciaron la construcción tanto del ya mencionado puente Viejo como del mantenimiento del camino de Olmedo a Valladolid como uno de los itinerarios más frecuentados.
- La transformación del camino de Olmedo en carretera tiene lugar en el siglo XIX; el boletín oficial "la Gaceta de Madrid", nº 1605, de 8 de abril de 1839 recoge la aprobación del proyecto redactado por el ingeniero D. Agustín de Marcoartu de la apertura de la nueva carretera que debe abrirse desde Olmedo a Valladolid.
- El coste de la construcción de las 47.700 varas que separaban Olmedo de Valladolid, así como los puentes de Mojados y de Boecillo, construidos ambos de piedra de sillería, ascendió a 3.587,081 reales.



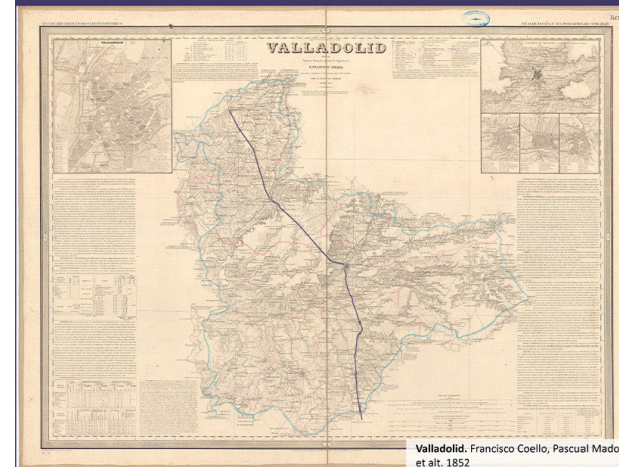
Provincia de Valladolid: parte de León. R. Alabern y E. Mabón, 1847. IGN

### El itinerario de Adanero a Gijón

Durante el reinado de Isabel II (1833-1868) se desarrollan importantes actuaciones en la red de infraestructuras del país, vinculadas a la creación del estado moderno y liberal. En el itinerario objeto de esta exposición, estas actuaciones se corresponden con la creación de los caminos reales y el despliegue de la red de telégrafos siguiendo los mismos itinerarios.

El 7 de mayo de 1851 se promulgó la que puede definirse como la primera ley de Carreteras de España. Fue la denominada "Ley Arteta", en referencia al ministro que la impulsó, Fermín Arteta. Fue una ley con solo 17 artículos, y destacó la clasificación de las carreteras en cuatro tipos distintos: generales, transversales, provinciales y locales. Pocos años después, el 7 de septiembre de 1860, se aprobó el primer Plan General de Carreteras de España que, en el fondo, era un listado de carreteras por provincias, indicando las que debían ser de primero, segundo o tercer orden.

La carretera de Adanero a Gijón se consideró carretera de primer orden, aunque en el detallado plano de Francisco Coello (1852) aún tiene la denominación de camino real.

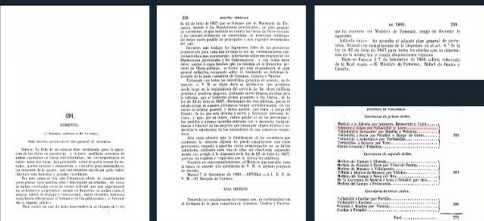


Valladolid. Francisco Coello, Pascual Madro, et alt. 1852



# 6 El itinerario de Adanero a Gijón en el origen de Los Paseos 2

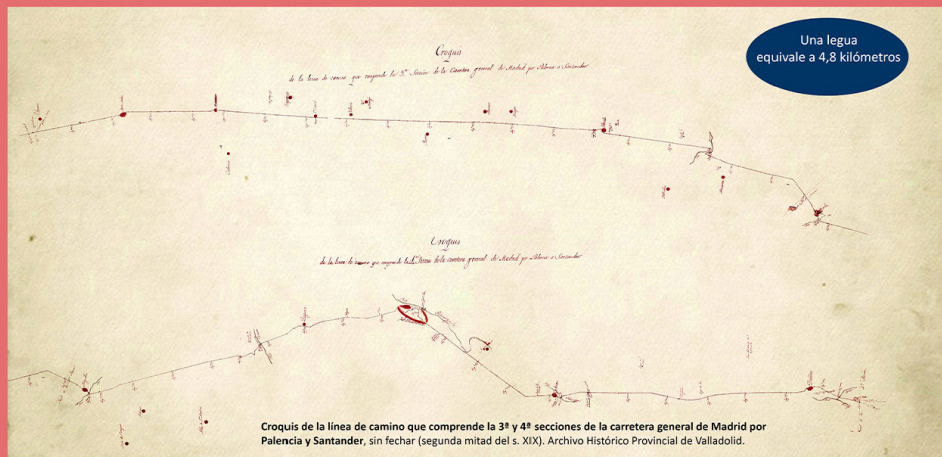
## Plan General de Carreteras de España de 1860



“El primer Plan General de Carreteras de España se aprobó por Real Decreto de 7 de septiembre de 1860. En el fondo, era un listado de carreteras por provincias, indicando las que debían ser de primero, segundo o tercer orden. Sin embargo, las consecuencias fueron decisivas para definir la estructura viaria de cada provincia. Las carreteras incluidas en ese Plan de 1860, cuya construcción y conservación se atribuía al Estado, configuran hoy día, en buena parte, los corredores viarios fundamentales”. Carlos Casas Nagore, Blog Historias de Carreteras.

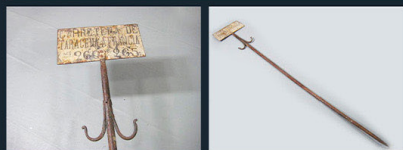
## Croquis de la línea de camino que comprende la 3ª y 4ª secciones de la carretera general de Madrid por Palencia y Santander

En el plano aparece grafiado un tramo la carretera general de Madrid a Santander, pero parte del recorrido coincide con la carretera de Adanero a Valladolid. Están cuidadosamente dibujados el trazado de la vía, los municipios por los que discurre, los ríos que atraviesa, así como la señalización de las leguas del recorrido. Posteriormente, dejó de utilizarse la legua como referencia de distancia, siendo sustituida por el kilómetro.



Croquis de la línea de camino que comprende la 3ª y 4ª secciones de la carretera general de Madrid por Palencia y Santander, sin fechar (segunda mitad del s. XIX). Archivo Histórico Provincial de Valladolid.

## La señalización de las carreteras

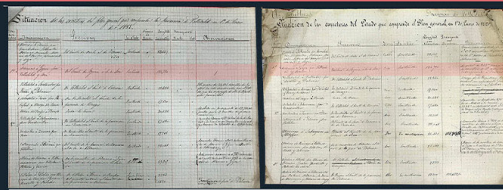


La circular sobre carreteras de 24 de julio de 1841 adoptó la medida de entregar a cada caminero un jalón indicador de cinco pies de altura que indicaba la legua del camino correspondiente al caminero. Cada peón caminero tenía asignada una legua y cada 15 leguas había un capataz o sobrestante, encargado de supervisar las labores de los peones camineros, cuidar de que el mantenimiento de las obras se realizase correctamente y llevar a cabo mediciones e informes.

En las imágenes puede verse el poste o jalón de la carretera de Taracena a Francia, del km 260 al 265.

## El control del estado de las carreteras

En cada provincia, y de forma periódica, los ingenieros de Obras Públicas debían remitir informes detallados sobre el estado de las vías, de acuerdo con el Plan general de carreteras vigente en cada momento. En ellos se consignaban datos como: la denominación, la sección o trozo de la vía objeto del informe, su estado, su longitud, el presupuesto (en caso de nuevas construcciones) y observaciones.

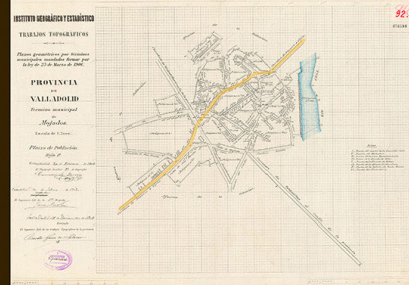


Informes sobre el estado de las carreteras de la provincia de Valladolid, 1883 y 1887. AHPVa

# 7 El itinerario de Adanero a Gijón en el origen de Los Paseos 3

## La carretera de Adanero a Gijón en 1908

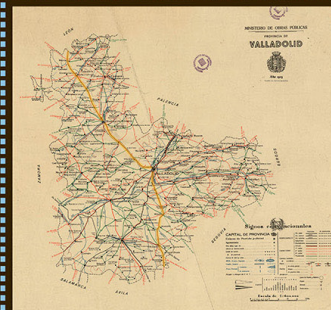
A comienzos del siglo XX la superficie urbana de Mojados ocupaba poco más que el recinto medieval. La travesía de la carretera, una de las calles principales, dividía el casco en dos.



## La carretera de Adanero a Gijón en 1935

Los planes de carreteras redactados hasta 1950 refuerzan la consideración de este itinerario.

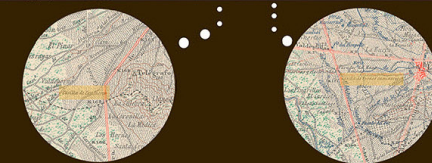
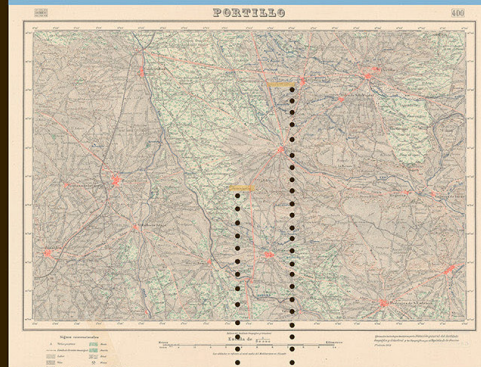
La cartografía de ese periodo también muestra la importancia de esta vía en la provincia.



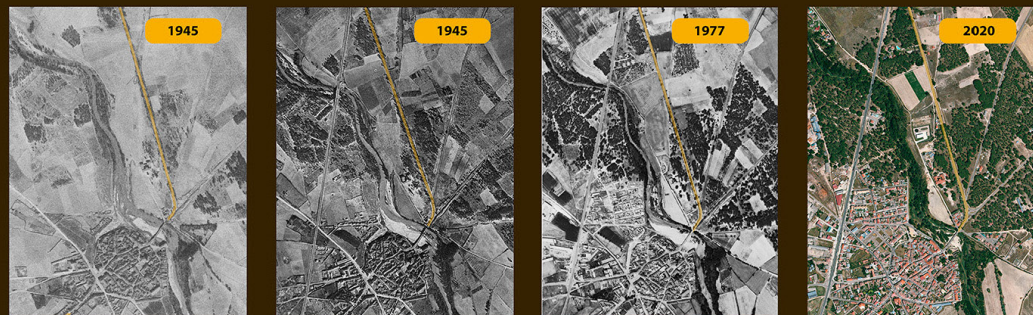
## La carretera de Adanero a Gijón en 1929

Las detalladas cartografías de las primeras décadas del siglo XX permiten descubrir muchos de los elementos relacionados con el paisaje y el territorio. En relación a las carreteras, cabe destacar cómo aparecen grafiadas cuestiones relativas a la funcionalidad de las mismas. Es el caso de las casillas de los peones camineros, muchas de ellas desaparecidas a día de hoy.

En el caso de Mojados puede observarse la existencia de dos casillas para peones camineros: una dentro del propio término municipal, al sur del mismo y otra próxima, pero ubicada ya en el término municipal de La Pedraja de Portillo.



## Los Paseos a lo largo de los años

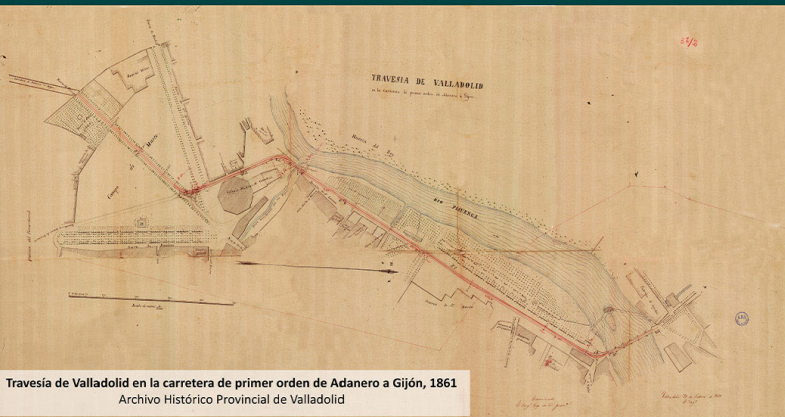


El arbolado de la carretera de Adanero a Gijón fue desapareciendo paulatinamente. Antes de la construcción de la variante el arbolado jalonaba ambos márgenes de la carretera. Posteriormente fue desapareciendo, salvo en los tramos más próximos al casco urbano. Nos obstante, la decisión de construir una variante (dada la estrechez de la travesía urbana) supuso la preservación de la huella de Los Paseos, un espacio de gran interés patrimonial y ecológico que ha de ponerse en valor.



## Las travesías urbanas del itinerario de Adanero a Gijón

## El itinerario de Adanero a Gijón en el origen de Los Paseos 4



Travesía de Valladolid en la carretera de primer orden de Adanero a Gijón, 1861  
Archivo Histórico Provincial de Valladolid

### La travesía urbana de Valladolid

Cuando el tránsito de vehículos a motor se incrementó en la segunda mitad del siglo XX, muchas de las travesías urbanas de las actuales carreteras generales (llamadas anteriormente carreras de primer orden) empezaron a presentar dificultades para el tránsito de coches y autobuses.

La travesía urbana de la carretera de Adanero a Gijón su paso por Valladolid llegó a atravesar lo que hoy es el paseo central del Campo Grande, la calle de San Ildefonso, el viejo puente sobre el ramal del río Esgueva hoy desaparecido y el puente Mayor.

“La travesía de Mojadós es larga, tortuosa y sumamente angosta; la longitud pasa de 600 metros, las curvas que en ella existen impiden totalmente la visibilidad y por último la anchura entre fachadas de los edificios es solamente de cuatro metros en varios puntos. La peligrosidad de estas características es tan evidente que creemos totalmente innecesario insistir sobre la gravedad de tal situación en una carretera nacional de la importancia de la que nos ocupa, por lo cual estimamos sumamente urgente la ejecución de las obras objeto del presente proyecto”. Memoria del Proyecto Técnico de la variante para la supresión de la travesía de Mojadós, 1950. Archivo Histórico Provincial de Valladolid.

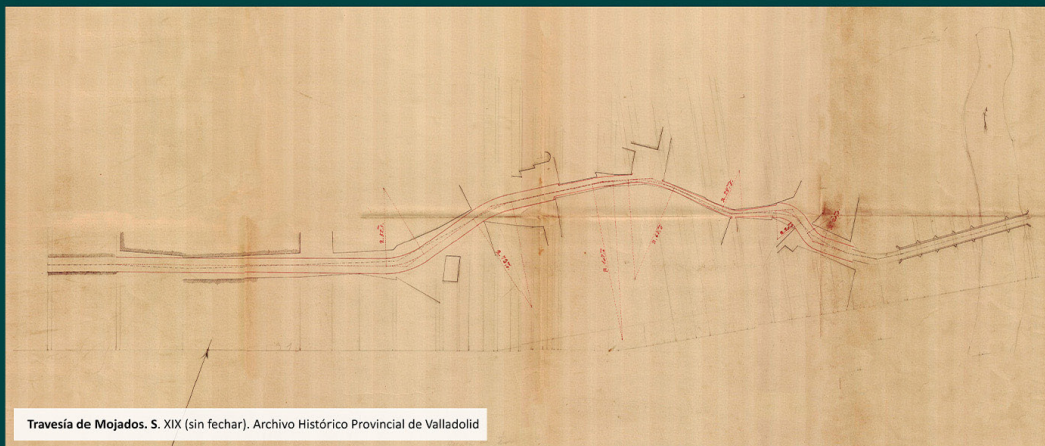
### La travesía urbana de Mojadós



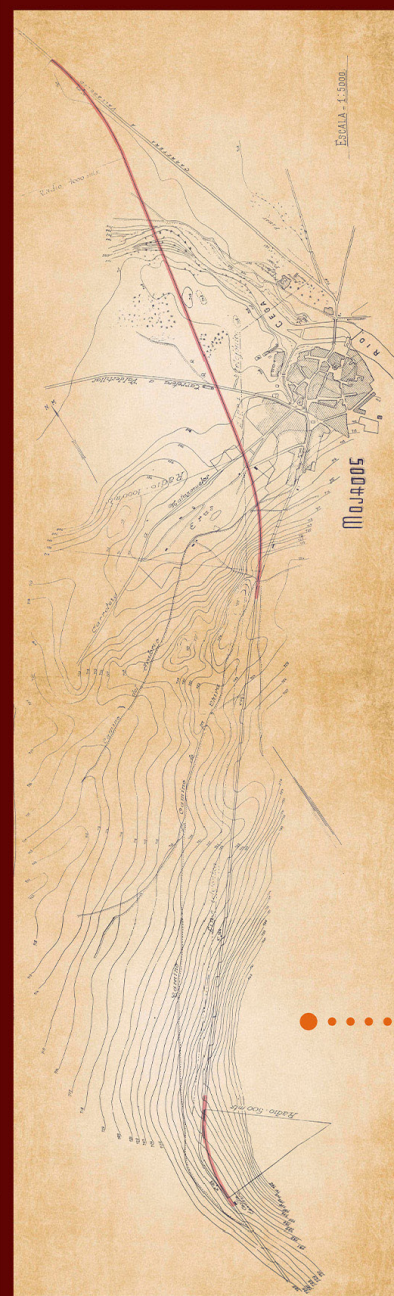
La travesía en uno de sus puntos más estrechos, años 50. AHPVa



Fotografía aérea, 1961



Travesía de Mojadós. S. XIX (sin fechar). Archivo Histórico Provincial de Valladolid



Proyecto de variante para la supresión de la travesía de Mojadós en la CN de Adanero a Gijón, 1950. AHPVa

### La construcción de variantes en la carretera de Adanero a Gijón

La segunda mitad del siglo XX fue testigo de la construcción de numerosas variantes de población, que permitieron evitar las travesías, algunas de ellas estrechas y tortuosas, que atravesaban los pueblos y ciudades.

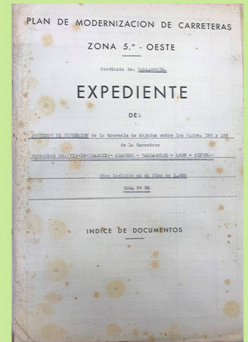


El Plan de Modernización de la red de carreteras de 1950 define un programa de intervenciones para las carreteras del grupo A, “en las que el tráfico requiere velocidades elevadas y que por su situación y regiones que enlaza se puede asegurar que garantiza más del 80 por 100 del tráfico de la nación”. Clasifica las carreteras que se pretende modernizar en Radiales, Subradiales, Periféricas, Complementarias e Insulares.

Para carreteras como la del itinerario Adanero-Gijón (subradial 13) el Plan de 1950 prevé el “ensanche sistemático a siete metros, equivalente a dos circulaciones rápidas de 3,50 metros, con los pavimentos definidos y protegidos por dos encintados de piedra en su rasante”.

### La construcción de la variante de Mojadós

A petición del Ayuntamiento se solicita a la Jefatura de Obras Públicas la ejecución de una variante de esta travesía. Una intervención que tendrá una incidencia trascendental en la estructura urbana del municipio y que ha condicionado su evolución posterior.



La carretera nacional de Adanero a Gijón es la vía principal de comunicación del Noroeste de España, con la capital de la Nación pues su tráfico según los datos de recuento de circulación recientemente tomados, es muy superior al de la carretera de Madrid a la Coruña; la causa probable de ello, es la de que la distancia entre Galicia y Madrid es superior a las que generalmente el usuario de todo orden prefiere hacer en automóvil, mientras que el tráfico de Asturias, León Palencia y Valladolid hacia Madrid, se hace en gran parte por carreteras y de ello es claro exponente, el hecho de que incluso RENFE tenga establecidas líneas regulares de transporte de viajeros por carretera de Madrid a León y Palencia. (...)

El trazado de la carretera de Adanero a Gijón, en la provincia de Valladolid, es muy defectuoso para la moderna circulación de automóviles, pero actualmente están en construcción varias variantes del trazado que corregirán todos los tramos en los que la circulación es peligrosa, sin otra excepción que la de la travesía del pueblo de Mojadós, que es inaceptable en una carretera nacional cuya supresión constituye el objeto del presente proyecto (...)



Proyecto de puente sobre el río Cega para la variante de Mojadós (Valladolid) para la CN. de Adanero a Gijón, 1954. AHPVa

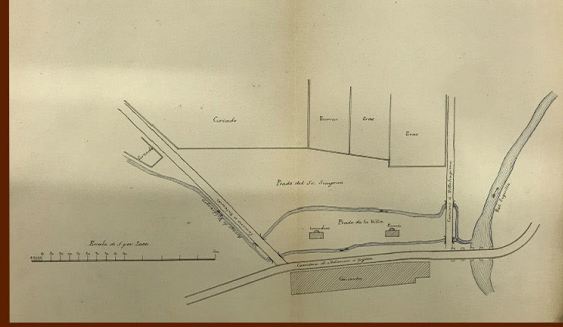


Variante que suprime la travesía. Proyecto Técnico de la Variante, 1954. AHPVa

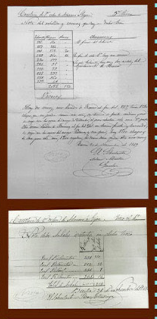


# Arbolado y viveros en el itinerario de Adanero a Gijón

# Donato Basanta y Los Paseos de Mojados



Uno de los viveros de Medina de Rioseco referidos en los estadillos de arbolado

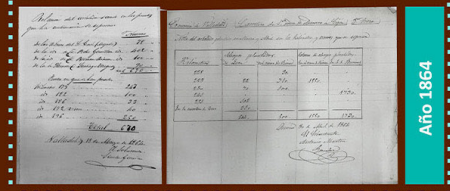


Año 1869

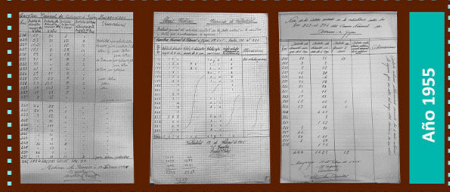
## Árboles y viveros en el pasado del itinerario

El Archivo Histórico Provincial de Valladolid guarda en entre sus expedientes de la Delegación Provincial de Obras Públicas valiosa, aunque escasa, documentación sobre el arbolado, los viveros, casillas de peones camineros, etc. Esta documentación permite conocer el número de árboles existentes en cada kilómetro de la carretera, las especies y estado de las mismas, el porte de los árboles, las plantaciones realizadas cada año, los viveros de procedencia de los árboles, la ubicación de dichos viveros.

Los estadillos sobre el arbolado correspondientes a Los Paseos y el tramo de la carretera de Adanero a Gijón dentro del término de Mojados han desaparecido.



Año 1864



Año 1955

Minutas de Portillo (1927), Valladolid y medina de Rioseco (1932), Instituto Geográfico Nacional. Se han resaltado en color sólido los puntos kilométricos recogidos en los estadillos localizados y en línea el resto de puntos kilométricos del itinerario de Adanero-Gijón.

## Pervivencia del arbolado en el itinerario de Adanero-Gijón

Aunque la mayor parte del arbolado que hubo a lo largo de la carretera de Adanero a Gijón a su paso por Mojados ha ido desapareciendo, aún perviven huellas de ese pasado en el que, por lo general, las carreteras y caminos se arbolaban. Se mantienen huellas de las alineaciones de árboles que hubo, si bien bastante desdibujadas en algunos tramos, sin embargo las viejas especies (olmos, chopos, álamos y acacias) han sido sustituidas, en su mayor parte por otras como plátanos, algustras, moreras, olmos de siberia o catalpas. Mientras que el tramo de Los Paseos (al norte) mantiene en su parte inicial un arbolado denso, la calle Pío Basanta (antigua travesía) mantiene solo algunos tramos con arbolado



Avenida de Los Paseos



Calle Pío Basanta en las proximidades del colegio



Calle Pío Basanta en las proximidades de las piscinas



**Estado actual de Los Paseos**  
Se ha resaltado el antiguo trazado de la carretera de Adanero a Gijón y se han señalado en verde los árboles existentes a lo largo del mismo. El tramo de Los Paseos cuenta con cuatro alineaciones de árboles, dos a cada lado de la calzada.



Donato Basanta de las Mulas

La familia de D. Donato Basanta de Las Mulas era de origen gallego, aunque en el s. XVIII esta familia aristocrática se trasladó a Valladolid. El padre de Donato, Pedro de Alcántara Basanta, se estableció en Mojados, donde nació Donato en 1811. Estudió Derecho en la Universidad de Valladolid.

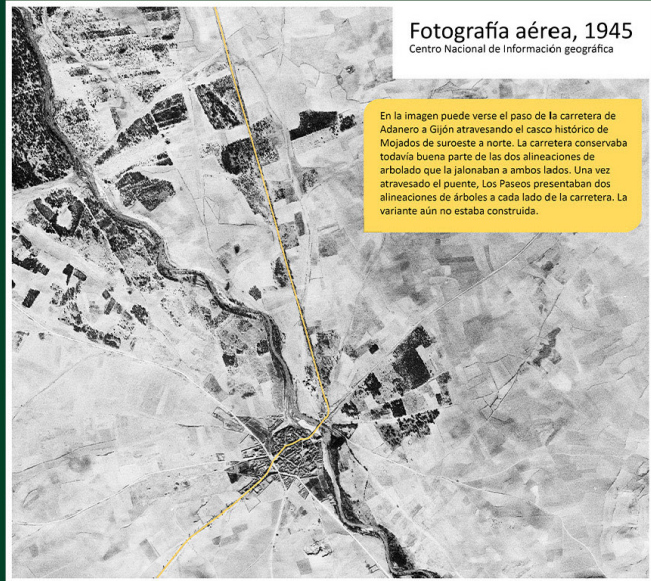
"Fue gobernador de Valladolid tras la nueva división provincial de 1833 y, por ende, presidente nato de la Diputación; consejero provincial supernumerario de Valladolid, abogado de los tribunales del Reino, Caballero de la Orden de Carlos III... Desde la mayoría de edad de Isabel II fue su secretario, cargo que en la época equivalía al actual jefe de la Casa Real. Perteneció hasta su jubilación al Consejo Privado de la reina.

Donato Basanta residió en Valladolid y en Mojados. A este último municipio se retiró cuando dejó la vida pública, a la casa que su mujer poseía en esta villa, la que hoy se denomina Mendizábal, junto a la calle Pío Basanta, donde mandó construir un jardín de estilo francés.

Del mismo modo, Don Donato promovió la construcción de Los Paseos a ambos lados de la carretera de Adanero a Gijón a su paso por Mojados.

**Descripciones de Los Paseos**  
"A su lado (de la fuente) se encuentran Los Paseos, un espacio arbolado con cantones para el asiento. Este paraje lo ajardinó al gusto versallesco, tomando como modelo el Campo Grande de la capital, Don Donato Basanta... Todavía conserva vestigios de su antiguo empaque, aunque no todos los ingredientes fantásticos con que lo dotó su creador, como las estatuas y sus grutas escondidas." Ernesto Escapa, "El recreo de los obispos en Mojados", El Día de Valladolid, 16.10.2015.  
"Don Donato, a fin de que la estancia en el pueblo, de suyo grata, lo fuese más todavía, iluminó un trozo del lugar con un pueñero esplendor versallesco. Creó un parque, secuela de los introducidos en España por Felipe V, delicioso lugar de recreo que todavía existe, con sus paseos entre la fronda, las grutas escondidas, las decorativas estatuas... Por aquel parque paseó muchas veces el arzobispo Gandásegui." Enrique Gavilán, Valladolid: tierras de pan y vino, Madrid, 1971: Editora Nacional.

**Paseando por Los Paseos**  
"Tras recrearse los vecinos por Los Paseos, el dulzainero les (sic) convocaba al baile en la plaza de Santa María"  
"Pero cuando más se disfrutaba era en verano, por estar los bailes en un lugar privilegiado, disfrutando chicos y grandes con sus bellos paseos. Paseos que si hablaran cuántas palabras de amor nos dirían. Hasta allí iban las parejas teniendo mucho cuidado de pasar de los primeros paseos, pues alcanzar los segundos paseos daba lugar a algún tipo de comentarios, pero al llegar a los terceros la noticia corría como reguero de pólvora, se extendía de boca en boca, quedando marcada la pareja por mucho tiempo". Vicente Vega Martín, Mojados, el saber de un pueblo, Madrid: SP editores, 1995.

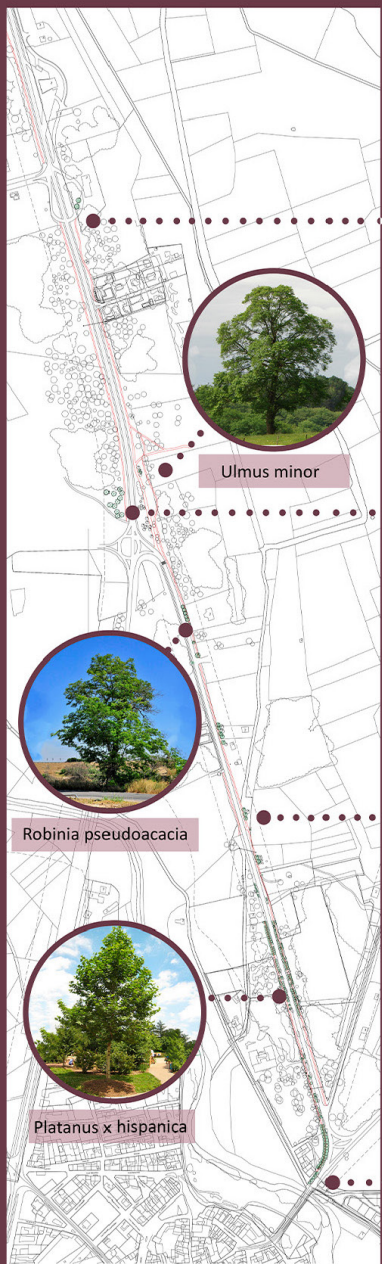


Fotografía aérea, 1945  
Centro Nacional de Información geográfica

En la imagen puede verse el paso de la carretera de Adanero a Gijón atravesando el casco histórico de Mojados de suroeste a norte. La carretera conservaba todavía buena parte de las dos alineaciones de arbolado que la jalaban a ambos lados. Una vez atravesado el puente, Los Paseos presentaban dos alineaciones de árboles a cada lado de la carretera. La variante aún no estaba construida.



## Elementos significativos de Los Paseos de Mojados



### Arbolado actual



Pinus pinea



Pinus pinaster



Populus sp



Ulmus minor



Robinia pseudoacacia



Platanus x hispanica

### Cantones y mojones



Uno de los elementos más singulares de Los Paseos son los llamados cantones. Se trata de grandes piedras labradas, dos a cada lado de los tres tramos, sumando un total de 12 cantones que servían para sentarse. "Fueron mandados poner por el ayuntamiento, y así el 30 de mayo de 1887 abona 90 pesetas a Pantaleón Giménez por tramos de Valladolid al 29 de junio recibe 140 pts. Bernabé Miranda por el coste de estos asentamientos de piedra para los paseos laterales de la carretera Adanero-Gijón, siendo colocados en junio por Demetrio Pérez, maestro de obras de Mojados, percibiendo 238,80 pts. del Ayuntamiento". Vicente Vega Martín (1996), Mojados monumental. Madrid: SP editores.

Por otro lado, Los Paseos cuentan con diversos tipos de mojones de piedra, algunos de ellos destinados a impedir el paso de vehículos y otros que señalan los puntos kilométricos del antiguo camino real de Adanero a Gijón. En este caso, la referencia aparece grabada en la piedra.

### Vegetación herbácea



### Fuente El Caño



Se sitúa junto al Puente Viejo, al comienzo de Los Paseos. Data de 1865, cuando fue construida en piedra caliza de Caspaspero bajo el mandato del alcalde Juan Manuel Aróvalo. Su manantial venía encauzado desde el pago de Navafria, en Segovia. Además del caño de agua para beber, tenía un pilón como que servía de abrevadero y un lavadero de forma rectangular.

La fuente hizo un gran servicio a la población, apagando la sed de quienes recorrían Los Paseos o Benabán sus botijos antes de partir a las tierras de labranza.

## Beneficios de la vegetación





### Mitigación y adaptación al cambio

Los excesos de CO<sub>2</sub>, producido por múltiples factores y acumulado en la atmósfera, contribuye directamente al cambio climático. El arbolado absorbe el carbono y lo acumula en sus tejidos, liberando el oxígeno al aire. Actúan como verdaderos sumideros naturales de este CO<sub>2</sub>.



### Incremento de la biodiversidad



El arbolado es fuente de alimento y refugio para multitud de organismos vivos. Los bosques son los ecosistemas más biodiversos de la Tierra, ofreciendo nichos ecológicos a microorganismos, insectos y aves que se asocian al arbolado.



### Mejora del ciclo de agua, su gestión e incremento de su calidad

El arbolado tiene una importante función en el ciclo del agua: reduce la escorrentía interceptando el agua de lluvia, actúa de filtro verde y su sombra disminuye la evapotranspiración, manteniendo una cierta humedad atmosférica en su entorno.



### Estabilidad del suelo y lucha contra la erosión



Junto con la reducción de la escorrentía, las raíces de los árboles ayudan a mantener el suelo en su lugar, evitando las pérdidas de suelo y la desertificación. De la misma manera la presencia de zonas verdes permite el aumento de superficies filtrantes favoreciendo sistemas drenantes sostenibles que son claves en la gestión de inundaciones.



### Reducción de la isla de calor

Los árboles refrescan las ciudades, disminuyendo las altas temperaturas producidas por los edificios y asfaltos propios de las áreas urbanas, la "isla de calor". Dan sombra a los entornos construidos y liberan humedad a través de sus hojas, evitando además la exposición directa a los rayos del sol.



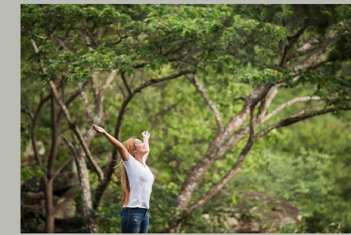
### Mejora del confort térmico y acústico



El arbolado urbano mejora notablemente las condiciones de comodidad térmica y sonora de los habitantes de las zonas urbanas. Reduce las islas de calor, aumentando la humedad del ambiente, y amortigua los ruidos cotidianos, especialmente en las grandes avenidas arboladas.



### Salud física y mental y calidad de vida



La presencia de árboles en las ciudades ayuda a disminuir el estrés diario mejorando la salud física y mental de los vecinos. El contacto con la naturaleza, a través del arbolado urbano, aporta a la ciudad mejores entornos estéticos, proporcionando beneficios psicológicos que afectan a la sensación de bienestar.



### Recreo. Puesta en valor del espacio social



La presencia de arbolado en las ciudades, anima al paseo y a disfrutar de los espacios verdes fortaleciendo los lazos sociales entre los vecinos, estrechando el sentido de comunidad. Genera espacios de encuentro donde recrearse con actividades al aire libre.



### Promoción de la educación ambiental



Los árboles, por su cercanía al ciudadano, juegan un papel importante en la concienciación y conocimiento de los problemas ambientales más cotidianos, brindando al público en general la posibilidad de adquirir herramienta para la toma de decisiones responsables con el medio ambiente.



15

Beneficios económicos

### Ahorro energético de las edificaciones



Los árboles actúan como termostatos cambiando el clima urbano, ayudando al ahorro energético de las viviendas, especialmente en verano, disminuyendo el gasto de aire acondicionado. La sombra reduce notablemente el calor que absorben las edificaciones, regulando la temperatura y la humedad circundante, y actuando también como barreras de pérdida de calor en invierno, al comportarse como barreras para el viento.



### Incremento del valor de las propiedades



En los nuevos diseños de ciudades la vegetación, y especialmente el arbolado urbano, debe jugar un papel decisivo no solo para crear espacios agradables y respetuosos con el medio ambiente sino también para crear comunidad. Dentro de ese marco, el comprador cada vez más, valora no solo la construcción sino el entorno y la presencia de espacios arbolados cercanos, que generan plusvalía a la vivienda.



### Potencial generador de empleo verde



Junto con el empleo asociado a las energías renovables, la educación ambiental o la gestión de residuos, el manejo del arbolado urbano se presenta como un nuevo yacimiento de empleo. Las ciudades con más zonas verdes, necesariamente, deben contar con profesionales asociados y formados que trabajen en este ámbito. El refuerzo de este sector es una pieza clave en el desarrollo de las nuevas ciudades arboladas



### Provisión de materias primas: biomasa, fibras...



Aunque el arbolado urbano no tiene como finalidad primera la provisión de materias primas, la gestión de los restos de poda suele ir asociada a un compostaje de los mismos o a una revalorización del residuo mediante la generación de biomasa forestal que se puede utilizar en calderas municipales fomentando la economía circular.



16

Beneficios culturales



### Mejora de la calidad paisajística del entorno



Las ciudades son probablemente uno de los paisajes culturales más singulares. La presencia del arbolado mejora la calidad de estos espacios urbanos haciendo las ciudades más atractivas para el ciudadano.

### Mejora de la conectividad del espacio verde urbano



El arbolado urbano compone la principal red de conectividad ecológica y social entre los distintos espacios de las ciudades, especialmente entre las áreas verdes, como parques y jardines. La no existencia de una buena red de corredores verdes aumenta la fragmentación del paisaje



### Integración de espacios de diversa índole en la ciudad



El arbolado urbano, junto con el resto de infraestructura verde que conforman los parques y jardines de las ciudades, permite integrar la ciudad en los entornos rurales periféricos que la circundan, aproximando al ciudadano a un territorio próximo muchas veces muy desconocido

### Identificación con el lugar y sentido de pertenencia



Los corredores verdes generados por las vías arboladas consiguen conectar zonas con alto valor cultural, patrimonial y recreativo con los distintos barrios periféricos, jugando un papel integrador entre las distintas áreas, completando el equipamiento urbano y consolidando la cohesión territorial y el sentido de pertenencia a la comunidad.





# Anteproyecto de puesta en valor de LOS PASEOS

# Anteproyecto de puesta en valor de LOS PASEOS

17

AUTORÍA:  
Land Art Studio



ZONA 1-ANTIGUA CALZADA



ZONA 2-PASEOS



ZONA 3-TALUD

**PROPUESTA PAISAJÍSTICA**  
 La transformación de la Avenida de los Paseos en una infraestructura verde para el municipio de Mojados, trata de revelar este linero y fomentar la biodiversidad.  
 Se busca establecer un diálogo entre elementos nuevos y existentes, que acompañen a los habitantes del municipio en un paseo integrado entre la naturaleza.  
 La propuesta diferencia tres zonas de actuación:  
**ZONA 01- ANTIGUA CALZADA**  
 - Se genera una zona estancial formada por un conjunto de pérgolas y bancos.  
 - Se realizan cortes en el pavimento de la antigua calzada garantizando la permeabilidad de la superficie. Al mismo tiempo sirve como metáfora de como la naturaleza "reconquista" el territorio.  
 - Se fomenta la biodiversidad al incluir especies autóctonas de aromáticas y gramíneas en dichos cortes.  
 - Se incorpora el arbolado en hilera característico de otras zonas del itinerario.  
**ZONA 02- PASEOS**  
 - Se recuperan y rehabilitan los cantones de piedra y los mojoneros como parte clave del recorrido.  
 - En la medida de lo posible, respetando las distancias a los ejes de la carretera, se completan las composiciones de arbolado en hilera a lo largo de todo el recorrido. Potenciando la imagen de "galería vegetal".  
 - Se incorporan las pérgolas para reforzar el carácter estancial de los cantones de piedra.  
**ZONA 03- TALUD**  
 - Se plantea un sistema de fajas formado por traveses de madera escalonadas a lo largo de todo el talud. De esta manera se reduce la erosión y se facilita las plantaciones en la labora del terreno.  
 - Se fomenta la biodiversidad al incluir especies autóctonas de aromáticas y gramíneas.

**LEYENDA PLANTACIONES EXISTENTES**

- Platanus x acerifolia
- Populus sp.
- Rubus pseudacacia
- Pinus pinea
- Pinus halepensis
- Ulmus minor

**LEYENDA PLANTACIONES NUEVAS**

- Platanus orientalis
- Lonicera periclymenum
- Aromáticas
- Aromáticas y gramíneas

**ELEMENTOS URBANOS**

- Trazado del itinerario de los Paseos
- Cantones de piedra caliza
- Mojón
- Traveses
- Pérgola



FOTOGRAFÍA ACTUAL - ZONA 01- ANTIGUA CARRETERA



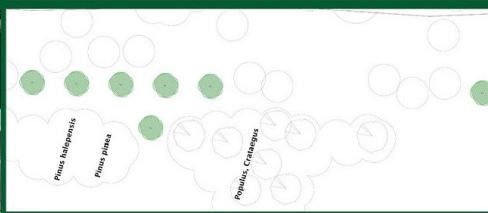
FOTOGRAFÍA ACTUAL - HILERAS DE ARBOLADO



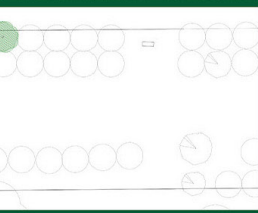
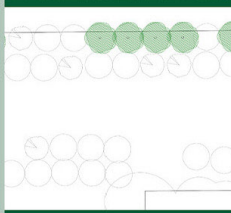
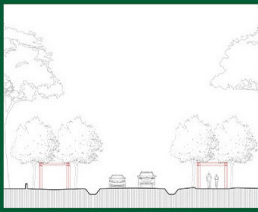
FOTOGRAFÍA ACTUAL - ZONA 3 - TALUD



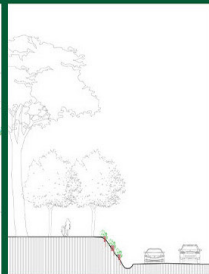
# Anteproyecto de puesta en valor de LOS PASEOS



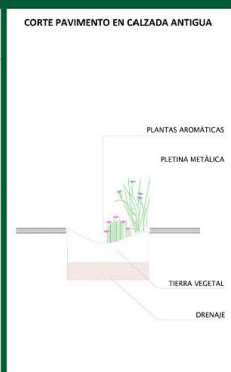
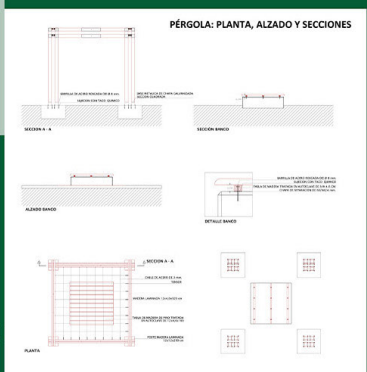
ZONA 1 - ANTIGUA CALZADA



ZONA 2 - PASEOS



ZONA 3 - TALUD



DETALLES

## “El hombre que plantaba árboles“, Jean Giono, 1953

Cuenta la historia de un pastor de la Provenza Francesa, Eleazar Bouffier, un pastor imaginario, aunque totalmente creíble, que decide consagrar su existencia a plantar bellotas para repoblar de árboles la región donde habita. Una tierra sin agua, sin vegetación, que se encuentra desolada en esa época. La acción cotidiana de Eleazar, generosa, humilde y, sobre todo, constante, transforma ese paisaje desierto en un bosque infinito.

La novela de Jean Giono, escrita alrededor de 1953, fue ampliamente difundida, lo que contribuyó al deseo colectivo de que se tratara de una historia real y a la búsqueda de Eleazar Bouffier. Pero el hombre que plantó los encinos es una fabulación del autor, que él mismo se encargó de aclarar.

En la carta que Giono escribió al director del Departamento de Aguas y Bosques, el señor Valderyon, en 1957 dice:

“Siento mucho decepcionarlo, pero Eleazar Bouffier es un personaje inventado. El objetivo de esta historia es el de hacer amar a los árboles, o con mayor precisión: hacer amar plantar árboles (lo que después de todo, es una de mis ideas más preciadas)”.



## Carreteras y caminos arbolados

### LOS PASEOS de Mojados (Valladolid)



*“Quien no ha visto la carretera al alba, entre sus dos filas de árboles,  
todá fresca, todá viva, no sabe lo que es la esperanza”.* Georges Bernanos

Cortesía de Ángel Laso Ballesteros, director del Archivo Histórico Provincial de Valladolid



## Autoría

Esta exposición forma parte de los trabajos realizados en el marco del proyecto *“Los Paseos”, una Solución basada en la Naturaleza*, proyecto que obtuvo el primer premio en la **IV Convocatoria de financiación de proyectos de mejora local para ayuntamientos de la Provincia de Valladolid**, promovida dentro del convenio suscrito por Diputación de Valladolid y Parque Científico de la Universidad de Valladolid.

El proyecto ha sido desarrollado por los profesores de la Universidad de Valladolid M. Rosario del Caz Enjuto (Escuela Técnica Superior de Arquitectura) y Carlos del Peso Taranco (Escuela Técnica Superior de Ingenierías Agrarias).

Han colaborado: Pilar Pérez Fernández (geógrafa), Boriana Christova Minkova (paisajista), Mónica Sanz Rosón (arquitecta) y Sara González Álvarez (arquitecta).

### Ayuntamiento de Mojados (Valladolid)

Plaza de Santa María, 8. 47250 Mojados, Valladolid

Tel.: 983 607 012

<https://mojados.ayuntamientosdevalladolid.es/es/ayuntamiento@mojados.gob.es>