

Propuesta metodológica para el diseño de paradores

BANOBRAS-ORVA

Arbesú, L.I.

De acuerdo con el modelo de negocio propuesto para los paradores en las autopistas concesionadas, la cadena de generación de valor se centra en la 'generación de espacios confiables'. Siguiendo los elementos constitutivos de dicha cadena, los espacios deberían abarcar al menos, ocho aspectos: la seguridad; la tranquilidad; la higiene; la capacidad de asegurar el descanso y la restauración de los usuarios, así como; el mantenimiento y la reparación adecuada de los diferentes vehículos y sobretodo: la sustentabilidad. En ese sentido, el método de intervención para la adecuación, adaptación o modificación de espacios a partir de una visión de paisaje podría ser el más adecuado.

Entendemos la visión de paisaje como un enfoque integral dirigido al mejoramiento o reordenamiento del espacio territorial. Partir de esa afirmación plantea una serie de cuestionamientos en relación con la diversidad característica del espacio territorial. En primer término, es preciso preguntarse si sería posible pretender hablar de un método capaz de ser aplicado de manera general ante la magnitud de dicha diversidad. La respuesta podría centrarse en dos aspectos: por un lado, esto sería posible en la forma con la cual se observa el espacio y, por otro lado, en la propuesta metodológica del diseño del proyecto de intervención. Con base en la visión de cuatro grandes paisajistas Hong Zhu (2010) afirma: "...independientemente de la diversidad de los lugares, el creador de un proyecto de paisaje debe saber dialogar con las lógicas culturales, geográficas, históricas, sociológicas propias a cada contexto del proyecto" ante lo cual el mismo se cuestionaba "¿Existen etapas metodológicas universales al momento de la elaboración de un proyecto concebido en contextos diferentes?" (Pág. 1). La respuesta a esta interrogante constituye el punto de partida para la formalización de una metodología para el diseño de paradores:

"...la noción de 'proyecto de paisaje' es una expresión reciente, ligada a una alteración de los paisajes tradicionales que nos lleva a preguntarnos acerca de la esencia de los lugares... A fin de comparar y analizar las etapas de concepción de los proyectos de paisaje, nos hemos basado en un cuerpo de cuatro artículos escritos por cuatro paisajistas contemporáneos, de los cuales tres son franceses Bernard Lassus, Michel Corajoud y Gilles Clément y, uno americano de origen japonés, Hideo Sasaki... Estos cuatro paisajistas tienen en común el hecho de ser reconocidos profesionistas para los cuales el proyecto de paisaje constituye un acto creativo. Todos tienen una visión similar del paisaje que consideran como un territorio cambiante... Partiendo del análisis de las teorías de estos diferentes paisajistas, hemos evidenciado tres puntos al inicio del proyecto que catalizan las etapas comunes hacia resultados heterogéneos.

1. *La relación entre el yo y el exterior.* Consciente o no, el paisajista vive en un tiempo y espacio determinado. Es en parte un reflejo de su cultura y de su tiempo. Su manera de percibir el mundo es la huella de su medio de referencia.
2. *El tiempo y su gestión también son datos esenciales al inicio de los proyectos de paisaje.* En primer lugar, existe un tiempo específico para cada fase: para el análisis, para el proyecto y para ver cómo se relacionan entre ellos. Enseguida, se puede tomar en cuenta el tiempo para 'aterrizar' el proyecto. Lo anterior determina la aceptación de un cierto porvenir según el proyecto de paisaje propuesto por el realizador. ¿Debe tratar de imaginar cómo se empleará el

tiempo? ¿se deberá intentar determinar una imagen del proyecto o al menos uno de sus niveles?, ¿Cómo imagina el paisajista a partir de su 'obra' la posibilidad de futuras intervenciones?, ¿proyectará una obra fija o permeable, flexible, constituida por transformaciones? Entre otros.

3. *La conciencia de las escalas del espacio.* ¿Cómo interpretar lo próximo o lo lejano, lo profundo y lo superficial, el presente, el pasado y el porvenir?, ¿cómo inscribir la escala del proyecto, de sus niveles, en los correspondientes al territorio del entorno?, ¿es necesario abrir y hacer participar al horizonte?, ¿qué segmentos históricos, culturales hay que tomar en cuenta?, ¿cómo hacer participar los usos y costumbres con la vida vegetal y animal?" (Óp. Cit. Pp. 2 y 3).

La conciencia permanente del vínculo entre el diseñador y el entorno; la gestión adecuada del tiempo y la definición de las escalas del espacio constituyen los primeros elementos de esta propuesta metodológica. Para continuar sería necesario evidenciar la forma como esta propuesta podría ser aplicada en espacios concretos para lo cual, la experiencia de Bernard Lassus podría ser la más adecuada. Bernard Lassus es un artista plástico y paisajista de renombre con una experiencia basada en una obra ininterrumpida durante más de 30 años. Es profesor de la Escuela Nacional Superior de las Bellas Artes y profesor asociado en las universidades de Palermo y de Filadelfia. Ha desarrollado numerosos proyectos de paisaje de entre los cuales destacan los reordenamientos en las autopistas, sobre todo, el área de reposo de 'Nîmes-Caissargues' y el de 'Crazannes'.

"La teoría del paisaje de Bernard Lassus viene de lejos, de una rigurosa investigación relacionada con la visibilidad –luz, color y apariencia-... como una perspectiva del paisaje, donde las infraestructuras, enraizadas en la profundidad, se abren a lo local dentro de la rápida evolución de lo global... Un paisaje se encuentra delimitado por un horizonte visible, comprensible a través de la mirada, que es el motor de una práctica de acomodo de los lugares basada sobre una imaginación desmedida. Esta práctica es al mismo tiempo teoría. Una dirige a la otra y viceversa, en un entretreído indivisible. Ella se introduce en los lugares para recoger la presencia de los objetos y de sus relaciones que dan la identidad a un paisaje, y para y para capturar su imagen única, su identidad y su profundidad... Así, el paisaje es fundamentalmente, una hipótesis de la mirada sobre nuestro medio ambiente" (Venturi, 2009. Pág.2).

Después de los elementos aquí surge el primer paso metodológico de la visión del paisaje para el diseño de los paradores y sería precisamente el de la definición del punto para ubicar la mirada. El punto de observación. "Lassus elabora una teoría de la visión constantemente perfeccionada por investigaciones y experimentos de la diferencia entre visibilidad y realidad física: una divergencia en la base de cada relación del paisaje, donde la relación entre cada objeto y su entorno es fundamental. El entorno es un marco espacial, visual, unitario, lleno de objetos que lo caracterizan". Esto es a lo que Lassus denomina el '*belvedere*', como las grandes terrazas de los palacios desde donde se contemplaba un enorme todo. "plataforma táctil que se abre sobre el horizonte y nos conduce hasta las autopistas en la concepción moderna de la identidad, parte aquí de la disociación entre el objeto y el paisaje, que permite la identificación de cada elemento dentro de un todo. Dos grandes temas se abren: *la información visual y las dimensiones táctiles y visuales*" (Ibíd.).

El segundo punto o paso metodológico se encuentra constituido por la identificación de los actores, su estructura de relación y su funcionamiento. "Los objetos forman una trama. El paisaje no es un amontonamiento de cosas, un simple recipiente. Los objetos componen un todo y se valorizan mutuamente por las relaciones que establecen entre ellos y no por una superposición recíproca. Si se desplazan, su trama es modificada... El elemento singular no

debe ser separado de la universalidad en la que se encuentra... Las tramas visuales de los ambientes son el estudio de las condiciones distribuidas en el espacio en torno de un objeto en interacción dinámica con él... Un contexto que debe conservarse presente para observar las relaciones. Aquí encontramos también las premisas de la heterogeneidad, proposición clave de la propuesta de Lassus” (Ibídem).

El tercer y último paso metodológico constituye el núcleo de la riqueza de la propuesta de Bernard Lassus: la mínima intervención. La idea central no se encuentra en afectar los espacios, en alterarlos mediante el diseño y desarrollo de obras monumentales sino más bien de respetar las características y proporciones de la naturaleza para lograr su aprovechamiento mediante el mínimo de las alteraciones posibles y buscando, en contraparte que la totalidad de los elementos adicionales o modificados se integren sin alterar la percepción del todo. “La apariencia encuentra su pleno desarrollo en... la brecha entre la realidad y la apariencia, con una constante “revolucionaria”: no es necesaria una transformación física para cambiar el paisaje, es suficiente y muchas veces, más incisivo efectuar una ‘intervención mínima’. Se abre una nueva interpretación de los paisajes... La apariencia condiciona lo concreto y aún más la conciencia. Entonces Lassus formula las técnicas de la apariencia que implican dos escalas: la del habitante y la del paisaje. Dos percepciones diferentes y dos paisajes diversos. La información, la redundancia y la miniaturización son algunos de los verdaderos artífices de las entidades de paisajes con el condicionamiento objetivo entre táctil y visual, entre el habitante y el paisaje” (Loc. Cit.).

A los elementos de esta propuesta metodológica: la conciencia permanente del vínculo entre el diseñador y el entorno; la gestión adecuada del tiempo y; la definición de las escalas del espacio, se incorporan ahora los pasos del método: el belvedere; la estructura y el funcionamiento de los actores y; la mínima intervención. ¿Cómo podrían aplicarse estos conceptos en proyectos como los de los paradores de las autopistas? Lassus nos propone dos ejemplos enriquecedores: el proyecto del aeropuerto de la ciudad de Nantes y el proyecto de los paradores de la autopista francesa 837 en la zona de Crazannes.

“Aeropuerto de Nuestra Señora de los Páramos, de Nantes. El problema del mejoramiento del paisaje relacionado con la arboleda

Bernard Lassus

La historia hortícola y agrícola de la región del «Pays de Loire» y su desarrollo

La presencia del aeropuerto en esta simbólica arboleda (Fig. 1) podría verse como una contradicción, pero también como el reconocimiento de este rincón de Francia, y de las regiones de la Loire y de Bretaña... como un polo hortícola en constante desarrollo:

- La ciudad de Nantes que, por su puerto, ha recibido durante siglos las plantas de América y de Asia, hoy aclimatadas y que pueden descubrirse en su famoso Jardín Botánico creado por Luis XIV en 1688;
- La ciudad de Angers, con su Instituto de Horticultura y su Escuela de Paisaje que albergan un Centro de los Vegetales de importancia nacional;
- La ciudad de Rennes y su polo universitario en agronomía y ambientalismo.



Fig. 1 – Las formas de la arboleda en la Región de «Pays de Loire».

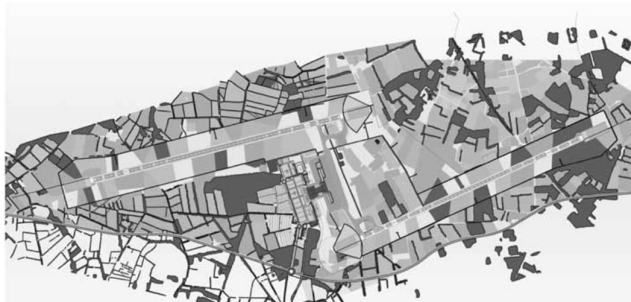


Fig. 2 – El aeropuerto y el mejoramiento del paisaje ligado a la arboleda. Taller de Bernard Lassus, 2013.



Fig. 3 – Plan de los nuevos setos. Taller de Bernard Lassus (en colaboración con JFA), 2013.

A nosotros nos toca incluir este aeropuerto en la arboleda, pero también el desarrollo vegetal a partir de él mismo, en varias dimensiones:

- Su historia,

- El futuro hortícola y agrícola de esta región.

Para este ordenamiento, distinguimos una multitud de escalas de intervención:

- El Gran Paisaje en el cual se encuentra el lugar del aeropuerto,
- El lugar del aeropuerto,
- La terminal aérea,
- Las superficies arboladas cercanas a las pistas.

El Gran Paisaje

Hemos previsto que los pasajeros que lleguen al aeropuerto se sientan acompañados de plantas mostrando y revelando con su presencia las diferentes formas de arboledas.

Los estudios se llevarán a cabo considerando los distintos servicios, locales y nacionales y en especial, a los responsables de la infraestructura con quienes se propondrá sustituir las fracciones lineales de los setos por alineamientos de árboles más convencionales (Fig. 4).

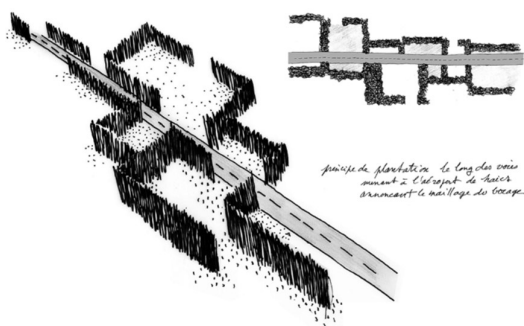


Fig. 4 – Principio de la plantación, a lo largo de las vías de acceso al aeropuerto, los setos anuncian la red de la arboleda. Taller de Bernard Lassus, 2013.

El lugar del aeropuerto

Los viajeros descubren la arboleda con su ordenamiento lateral específico hasta la entrada al aeropuerto (Fig. 2).

Algunos, después de cruzar una rotonda transformada en rectángulo para continuar con la geometría de la arboleda, podrán guardar sus vehículos en estacionamientos diferentes pero todos divididos en áreas rectangulares enmarcadas por setos a fin de eliminar cualquier árbol, arbusto o planta que pudiera atraer a las aves (Fig. 3).

En los estacionamientos, próximos o lejanos de las pistas, se plantaron varios tipos de setos. Por ejemplo, en los más distantes, tiras de diferentes especies de herbáceas separan las filas de aparcamiento. En este enfoque de biodiversidad, vamos a prestar especial atención a las plantas melíferas. Cerca de las pistas, para evitar los riesgos por las aves, los setos deberán, por ejemplo, ser enrejados con plantas trepadoras (Fig. 5).

Después, cuando los pasajeros llegan a la terminal aérea son invitados a ingresar mediante grupos de plantas exóticas: palmeras, camelias, magnolias, etc.

Hemos estudiado los reordenamientos a partir de puntos de vista preferenciales, descubiertos a partir de los dos movimientos invertidos:

- Las salidas,
- Las llegadas.

Tanto a la salida como a la llegada, el viajero descubre en la parte central; lo largo de las instalaciones aeroportuarias, un cierto número de jardines temáticos “del ayer al mañana”.

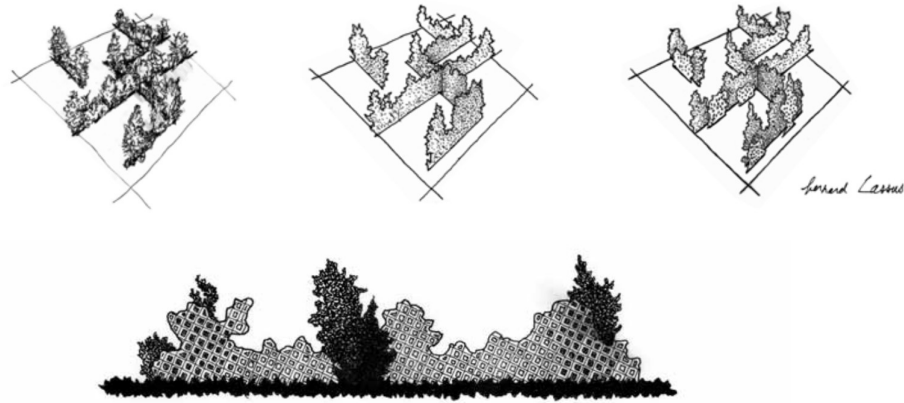


Fig. 5 – Setos para el lugar del aeropuerto. Taller de Bernard Lassus, 2013.

La terminal aérea

Ayer: a partir de las plantas exóticas de la entrada, puntualmente a lo largo de su camino de salida, el viajero descubre algunas representaciones del medio ambiente natural de Asia y América: algunos árboles y vegetales en invernaderos fríos (Fig. 6).

El jardín de aclimatación presentará algunos ejemplos de vegetales que hayan sido aclimatados en jardines botánicos locales; por ejemplo: dos palmeras, una “*Chamaerops humilis*” y una magnolia, árbol símbolo de la ciudad de Nantes, así como una camelia que podrá observarse un poco más lejos.

Después, más cerca de los cristales de la estación, en el campo visual de los pasajeros, algunos grupos de arbustos escogidos con los responsables del jardín botánico de la Ciudad de Nantes con quienes estamos en contacto.

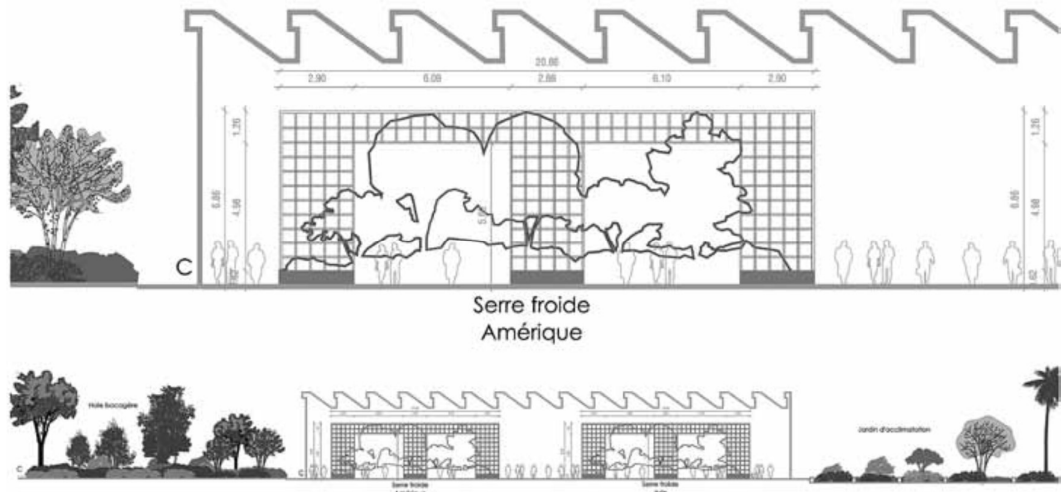


Fig. 6 - Invernaderos fríos de América y Asia, cortes y principios. Taller de Bernard Lassus, 2013.

Mañana: algunos pasos hacia adelante...

Otras flores y arbustos aclimatados figuran contenidos en los jardines lineares en pendiente para continuar en el campo visual de los mismos pasajeros. Se encuentran pintados con colores con base en la teoría de los colores de M.E. Chevreul, siguiendo la ley del contraste simultáneo y sus aplicaciones a la horticultura y a las investigaciones más recientes de Bruno Munari acerca de la ecualización. De esta forma, la yuxtaposición de los colores complementarios a los de las flores les dará un cierto valor e ilustrará una de las corrientes actuales del arte de los jardines, uniendo la ciencia de los colores con la horticultura.

Al conjunto de las jardineras lineares le seguirán jardineras, en forma cilíndrica, llenas de rosáceas, de arbustos y flores colocadas de igual forma, en superficies en pendiente de acuerdo con sus colores complementarios.

Una cascada en una pendiente similar, en madera de teca, llegando a un pequeño lago rectangular será la parte final del recorrido por la terminal aérea.

Al pasar, en la zona comercial, se presentan también unas maquetas y exposiciones mostrando el papel que ha jugado la madera en la aventura aeronáutica, por ejemplo, las hélices: como una manufactura local tradicional.

El Recorrido

A la salida: Plantas exóticas > Invernadero de Asia > Invernadero de América > Jardín de Aclimatación > Jardín de las Plantas Aclimatadas > Jardín de la Cascada.

A la llegada: Bocage¹ 1 Agricultura experimental > Bocage 2 Agricultura experimental > Bocage

Las superficies arboladas cercanas a las pistas

¹ El **bocage** es un paisaje compuesto de pequeñas parcelas irregulares (tierras de cultivo y prados), también llamados bardisas, separadas entre sí por setos vivos, muretes y terraplenes, y por árboles que a menudo bordean los caminos.

En el sentido contrario de su llegada, el viajero se encuentra con dos pequeñas superficies arboladas que incluyen experimentaciones de plantas relacionadas con este apoyo de explotación del espacio limitado por los setos altos del bocage tradicional.

Anteriormente, desde el avión y en su desembarco, pudo percatarse del bocage en la plenitud de las superficies fraccionadas y de sus combinaciones de colores.

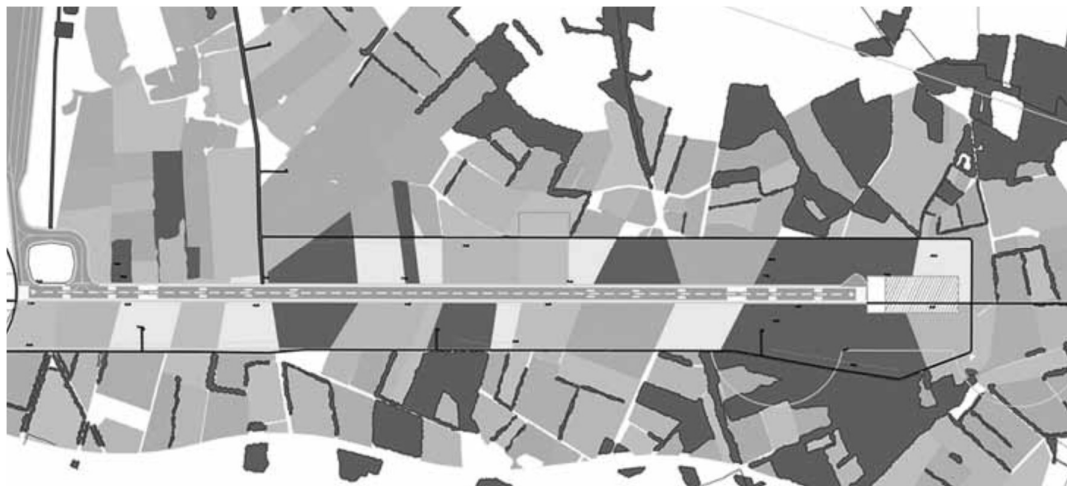


Fig. 7 – Iniciación visual al bocage por tapices simbólicos. Pista Este. Taller de Bernard Lassus, 2013.

Para mostrar adecuadamente su importancia, incluso las superficies más próximas de las pistas de aterrizaje están cubiertas de hierbas razas de diferentes tonalidades, lo que recuerda la geometría de las superficies encuadradas por los setos, pero sin ellos, cuidando siempre el riesgo de pájaros. Los diferentes tipos de herbáceas han sido seleccionados para permitir por un lado las diferenciaciones visuales en contraste y por otro lado una gestión común. El conjunto de los colores de los cultivos de los bocages variará con el cambio de las estaciones (Fig. 7).

En el expediente entregado para el concurso de esta obra, habíamos manifestado la imperante necesidad de evitar los riesgos aviarios, lo cual encuentra un primer nivel contradictorio en el hecho de que el bocage alberga y favorece a 61 especies de aves. El bocage debe también ser reordenado en la perspectiva de una limitación a la presencia de aves. Abordamos este problema con el siguiente cuestionamiento: ¿la elección de los vegetales puede desalentar su presencia?

Por lo que toca a la selección de los cultivos internos del bocage, se trata ahora de eliminar, por ejemplo, el trigo, es decir su comida favorita.

Lo anterior implica el establecimiento de acuerdos con los agricultores vecinos, a fin de coordinar la producción agrícola. Esta coordinación permite también la limitación de la presencia visual del aeropuerto. De esta forma, tanto el bocage externo como el interno presentarán similitudes. La asociación de los bocages permitirá encarar la limitación visual del impacto del aeropuerto al ligar una parte de su espacio a la actividad agrícola local y no ocuparlo todo en actividades tradicionales ligadas a los territorios portuarios.

Esta afirmación visual nos conduce al nivel del reordenamiento paisajista del lugar aeroportuario a relacionar adecuadamente su propia actividad con la del bocage.

Resulta conveniente entonces afirmar el contraste, de lo contrario tendríamos el riesgo de asimilar el «bocage aeroportuario» lo que incrementaría el impacto.

Esta intervención implica que todo lo que pueda aparecer de manera artificial sea mostrado claramente sin magnificación y limitado por la naturalización de lo que podría ser lo artificial.

Este enfoque permite evitar que el conjunto de la superficie sea visualmente identificado como el aeropuerto, limitando el impacto visual” (Lassus 2013).

“El proyecto de paisaje de las Canteras de Crazannes a lo largo de la autopista 837 es único en Francia. Su proceso de diseño no convencional es el resultado de la colaboración estrecha en el lugar entre el diseñador, los ingenieros, los trabajadores y la población local. La preocupación de Bernard Lassus fue desde el origen del proyecto: Evitar cualquier afectación contundente a lo largo del sitio, el criterio central nunca fue penetrar el lugar y dejar cicatrices, sino más bien encontrar la mejor forma de descubrirlo al recorrerlo. El diseñador partió de la conciencia del tiempo de los visitantes para conocer el sitio. Solamente 2 minutos mientras conducen sus vehículos a través de 3 kilómetros del tramo de la carretera. De esta manera se decidió excavar, limpiar y esculpir la cantera en ambos lados de la carretera a fin de poder apreciar el paisaje en alta velocidad. De igual forma, para fomentar la exploración y disfrute de la naturaleza y el conocimiento de la historia del lugar se diseñaron dos estaciones de descanso” (Lassus, 2015).



El templo de las Rocas, Crazannes. Autopista 837. Diseño de Bernard Lassus



Cantera de Crazannes Autopista 837

Si se observan las características de los espacios diseñados por Lassus en la zona de Crazannes, es clara la forma como se mantienen integrados al paisaje como en el caso del aeropuerto de Nantes



Autopista 837

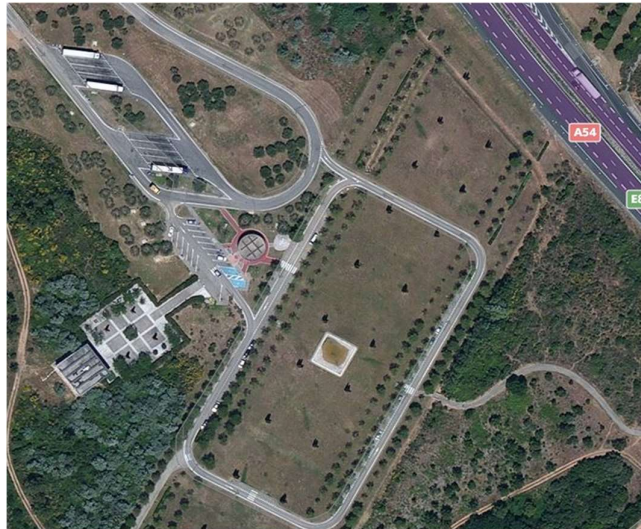
En ambos espacios se observan unos circuitos formados por círculos para los vehículos. Este elemento, aunque de forma ligeramente variada se encuentra en la mayoría de las áreas de descanso de las autopistas de otros países. Puede ser para internarse en el espacio correspondiente, para darse una idea del todo o incluso para ayudar a moderar la velocidad en la zona correspondiente (ver las siguientes figuras)



Área de Descanso en "Caissargues" entre Nimes y Arles. Región de la "Languedoc-Roussillon". Autopista E-80 y A-54



Área de Descanso en “Caissargues” entre Nîmes y Arles. Región de la “Languedoc-Roussillon”. Autopista E-80 y A-54



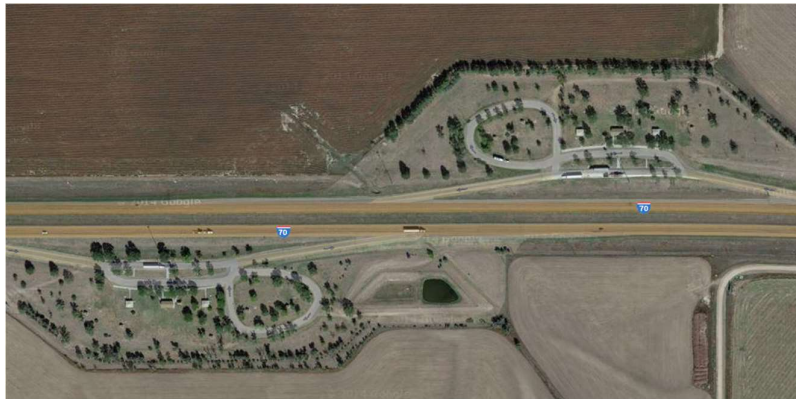
Área de Descanso en “Caissargues” entre Nîmes y Arles. Región de la “Languedoc-Roussillon”. Autopista E-80 y A-54



Área de Descanso 1 en la Autopista “70” entre Kansas City y Denver



Área de Descanso 1 en la Autopista "70" entre Kansas City y Denver



Área de Descanso 2 en la Autopista "70" entre Kansas City y Denver



Área de Descanso 2 en la Autopista "70" entre Kansas City y Denver

Hasta este punto se han presentado zonas diseñadas exclusivamente para el descanso. Otro elemento a considerar es el atractivo del espacio o territorio donde se ubica la zona. Cuando además existe un atractivo turístico, los elementos señalados adquieren connotaciones particulares para lo cual podemos analizar tres ejemplos: paradores en la autopista de 'Los Cayos' en la Florida; el parador de la presa Hoover y el del gran 'Cráter' en Arizona Estados Unidos de América.



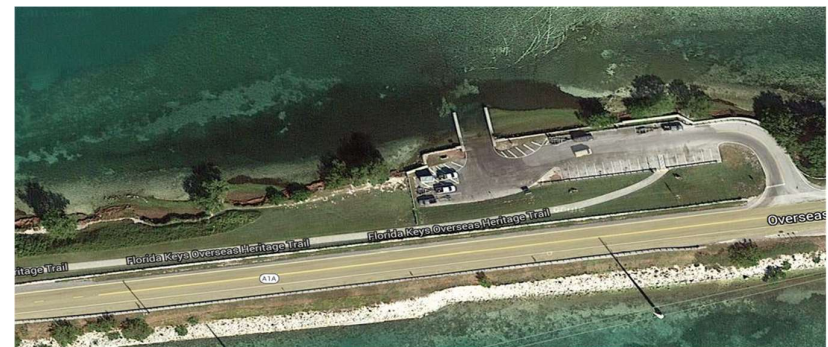
Área de Descanso en la Autopista "1" Entre los Cayos



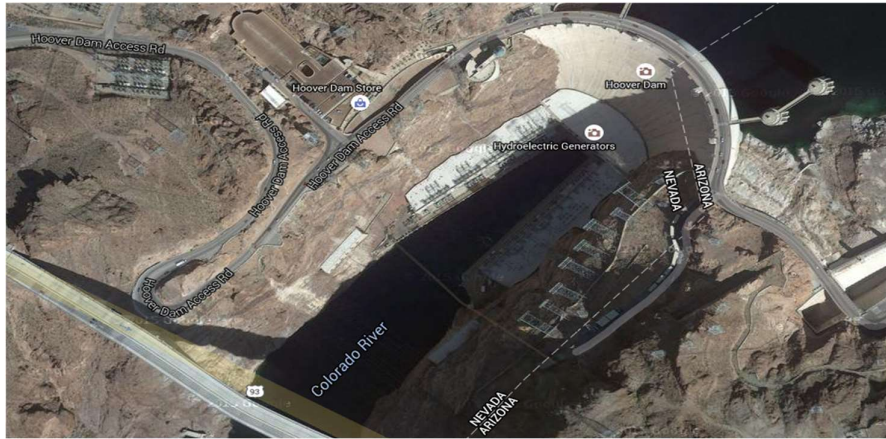
Área de Descanso en la Autopista "1" Entre los Cayos



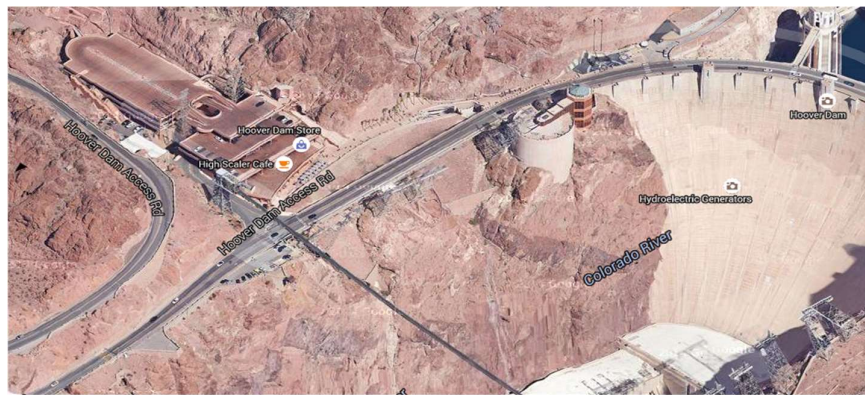
Área de Descanso del "Veterans Memorial Park" en la Autopista "1" Entre los Cayos



Área de Descanso con "Botadero de Lanchas" en la Autopista "1" Entre los Cayos



Presa Hoover entre Nevada y Arizona Autopista "93"



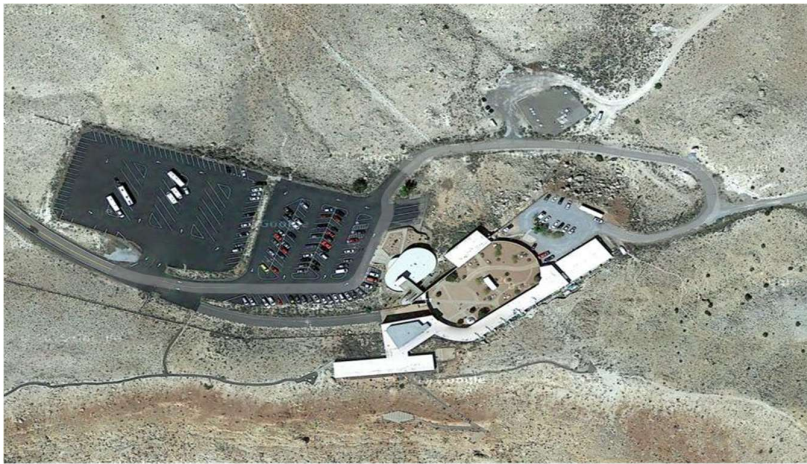
Presa Hoover entre Nevada y Arizona Autopista "93"



Presa Hoover entre Nevada y Arizona Autopista "93"



Cráter de Arizona Autopista "40" entre Winslow y Flagstaff

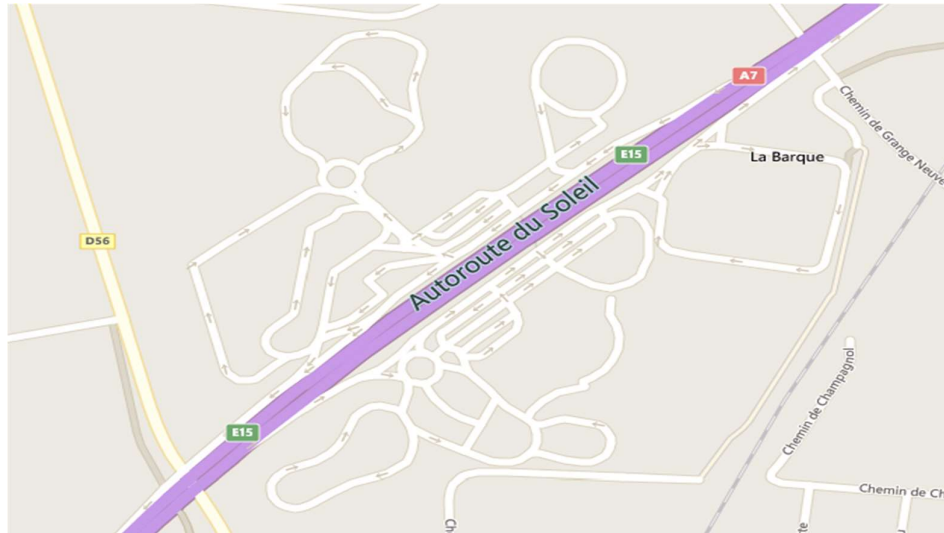


Cráter de Arizona Autopista "40" entre Winslow y Flagstaff

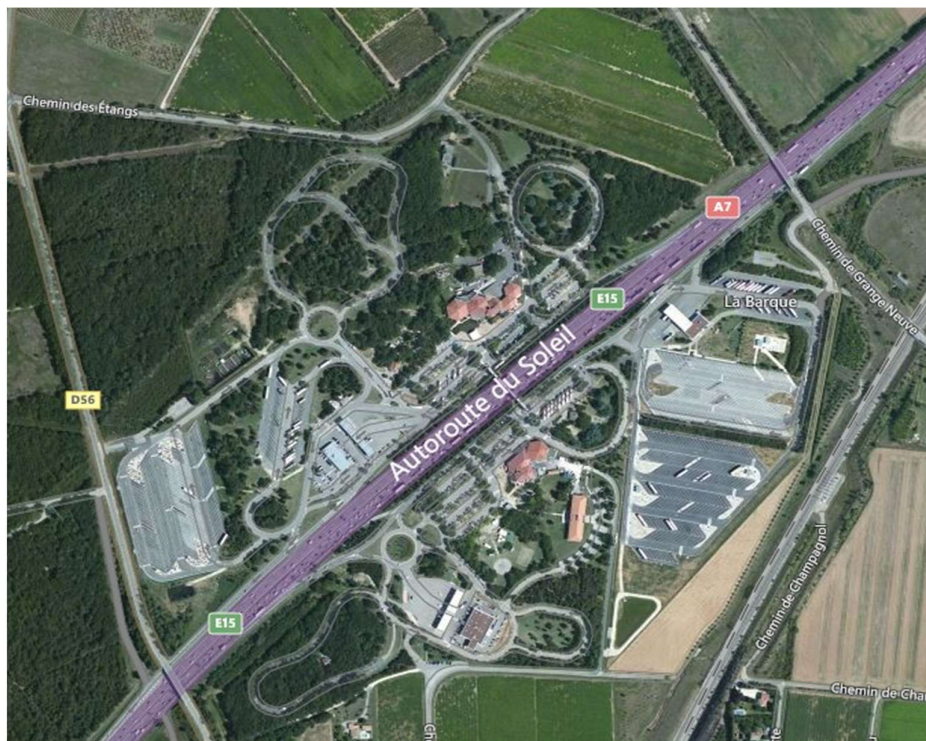


Cráter de Arizona Autopista "40" entre Winslow y Flagstaff

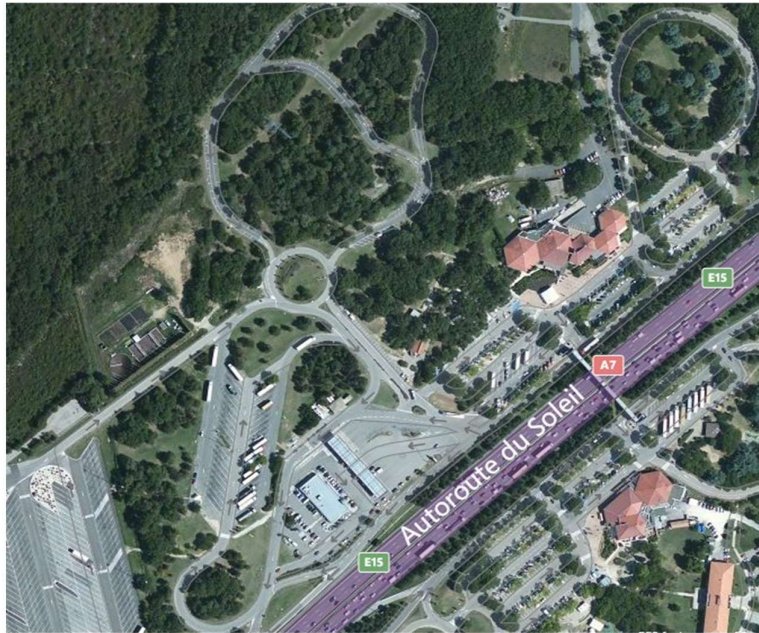
Para concluir es importante tener una idea de hasta dónde podría abarcar un parador en las diferentes autopistas y como se podrían ordenar sus elementos de la forma más completa, adecuado y cómoda posible. Para ello presentamos las imágenes del parador de servicio de “La Barque”, en la autopista del sol en Francia y que se trata del parador más grande, integrado y completo de Europa. Su imagen contrasta con el I-80 en los Estados Unidos de América.



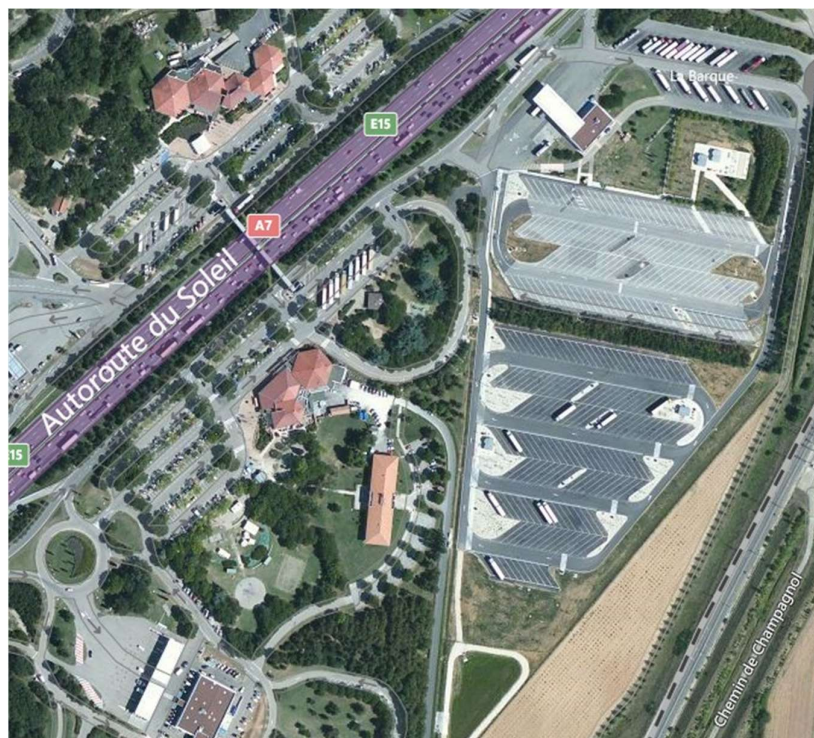
Proyecto Integrado de Área de Servicio y Área de Descanso (El más grande de Europa) en “La Barque” entre Lyon y Marseille.
Región “Rhone-Alpes”. Autopista E-15 y A-7



Proyecto Integrado de Área de Servicio y Área de Descanso (El más grande de Europa) en “La Barque” entre Lyon y Marseille.
Región “Rhone-Alpes”. Autopista E-15 y A-7



Proyecto Integrado de Área de Servicio y Área de Descanso (El más grande de Europa) en “La Barque” entre Lyon y Marseille.
Región “Rhone-Alpes”. Autopista E-15 y A-7



Proyecto Integrado de Área de Servicio y Área de Descanso (El más grande de Europa) en “La Barque” entre Lyon y Marseille.
Región “Rhone-Alpes”. Autopista E-15 y A-7



Estación Iowa 80. USHwy 6, Condado de Scott cerca de Walcott

Bibliografía

- ✓ Clément, G., Jones, L. (2006). *Une écologie humaniste*, Paris, Les Éditions Aubanel.
- ✓ Corajoud, M. (2006). *Le Projet de paysage*. Versailles. Lettre aux étudiants. Communiqué à l'École nationale du paysage de Versailles.
- ✓ Hong Zhu (2010). *Peut-il exister une universalité du projet de paysage?* En *Projets de paysage*.
http://www.projetsdepaysage.fr/fr/peut_il_exister_une_universalite_du_projet_de_paysage. 03/01/2010.
- ✓ Lassus, Bernard (2013). *Aeropuerto de Nuestra Señora de los Páramos, de Nantes: El problema del mejoramiento del paisaje relacionado con la arboleda*. En, Lambertini, Anna. *The Role of Open Spaces in the Transformation of Urban Landscape*. Páginas 185 a 191. Bologna. Editrice Compositori.
- ✓ Lassus, Bernard (2004).- *Couleur, lumière...paysage. Instants d'une pédagogie*, París. Monum, Edition du Patrimoine.
- ✓ Venturi Ferriolo, Massimo (2009). *Bernard Lassus: une pratique démesurable pour le paysage*. En: *Projets de paysage*.
http://www.projetsdepaysage.fr/fr/bernard_lassus_une_pratique_demesurable_pour_le_paysage. 16/02/2009
- ✓ Lassus, Bernard (2015). *Paisaje de Rocas*. Proyectos. Autopista 837, Crazannes, Francia.
http://www.doaks.org/library-archives/icfa/document-collections/contemporary-landscape-design-collection/bernard-lassus/copy_of_doaks-gal-dc-lassus-projects. Consultado el 4 de julio del 2015.