



Colección I+D+i

Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria

Andalucía se mueve con Europa

Juan Vicente Caballero Sánchez, Juan José Domínguez Vela, Florencio Zoido Naranjo



Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Centro de Estudios
Paisaje y Territorio



Unión Europea

Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Experiencia del paisaje, movilidad y red viaria



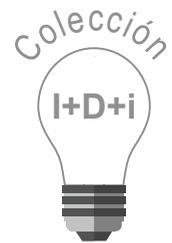
Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA

Centro de Estudios
Paisaje y Territorio



Unión Europea

Fondo Europeo
de Desarrollo Regional



Este proyecto se enmarca dentro de la Convocatoria de Proyectos I+D+i 2011-2012 realizada por la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, cofinanciada en un 80% con Fondos FEDER por la Unión Europea. El contenido de esta publicación es el resultado de la investigación llevada a cabo por los autores y por tanto no constituye información oficial de la Consejería de Fomento y Vivienda.

La investigación, la innovación y las nuevas tecnologías son ejes estratégicos en el avance socioeconómico y se configuran como elementos fundamentales para el modelo productivo de futuro en Andalucía. Por ello, la apuesta por los proyectos de I+D+i está en la primera línea de la gestión del Gobierno andaluz, conscientes del gran valor añadido que aporta a nuestro crecimiento y los múltiples beneficios que genera para el desarrollo de nuestro tejido productivo.

Este trabajo esencial de innovación e investigación tiene en las universidades andaluzas el escenario idóneo para su desarrollo, ya que son el lugar natural del conocimiento y del estudio al disponer de los medios y recursos adecuados para ello y, especialmente, de un capital humano sobradamente cualificado.

Conscientes de este papel crucial que juegan nuestras universidades, la Consejería de Fomento y Vivienda ha venido impulsando desde hace tiempo una estrecha colaboración con las mismas para incentivar su labor en materias claves en nuestro ámbito competencial, como las políticas referidas a la movilidad, infraestructuras, vivienda, arquitectura o puertos.

Esta tarea innovadora de nuestras universidades sólo puede resultar realmente rentable y eficaz si sus avances son aplicables a los proyectos, servicios y actuaciones que impulsa la Administración autonómica con el objetivo de contribuir al diseño de políticas transformadoras y modernizadoras de nuestra sociedad.

El respaldo otorgado por la Consejería a este trabajo se ha plasmado desde 2011 en el desarrollo de un total de 98 proyectos ejecutados en todas las universidades andaluzas, junto a la UNED, que han supuesto una inversión de 22,6 millones de euros, cuantía que ha contado con el apoyo financiero de la Unión Europea a través de Fondos Feder.

Toda esta actividad impulsada en el marco de estos proyectos ha movilizado a cerca de 4.000 investigadores pertenecientes a estas universidades y también a las pequeñas y medianas empresas que han colaborado en los mismos. Además, este esfuerzo en I+D+i ha puesto su acento especialmente en el empleo y más de la mitad de la inversión se ha destinado a la creación y mantenimiento de puestos de trabajo vinculados a la investigación y la innovación en Andalucía. Además, este reto es posible gracias también al compromiso de la iniciativa privada, ya que un total de 90 empresas colaboradoras se han implicado también para permitir que estos proyectos puedan tener una aplicación directa tanto en las políticas de la Consejería como en las actividades empresariales.

Se trata de que la transferencia y aplicación de este conocimiento generado a partir de la investigación tenga una repercusión beneficiosa, directa e inmediata en la sociedad andaluza, a través de una política de obra pública y vivienda que avance hacia

un modelo productivo más sostenible en su crecimiento económico, en la estabilidad y calidad del empleo y en el equilibrio medioambiental.

Un horizonte en el que venimos trabajando con ahínco en la Consejería a través de la defensa de la rehabilitación frente a la construcción en materia de vivienda, o con la apuesta de forma prioritaria por una movilidad sostenible en todos los ámbitos, por citar dos grandes ejes de nuestras actuales actuaciones.

Sabemos que para que la transferencia de este conocimiento sea una realidad es vital la divulgación de los resultados y propuestas de estos proyectos de investigación. Fruto de este empeño es esta colección de publicaciones que lanza la Consejería de Fomento y Vivienda como reflejo de la enorme y valiosa actividad desarrollada por todos sus participantes. Su esfuerzo es toda una contribución en el camino hacia un nuevo desarrollo fundamentado en un crecimiento inteligente, sostenible e innovador donde el conocimiento y la investigación deben estar integrados en las políticas públicas y en la malla emprendedora y empresarial de Andalucía.

Felipe López García
Consejero de Fomento y Vivienda

DIRECCIÓN FACULTATIVA:

Luis Ramajo Rodríguez. Biólogo. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA). Consejería de Fomento y Vivienda.

DIRECCIÓN CIENTÍFICA:

Florencio Zoido Naranjo. Geógrafo. Director del Centro de Estudios Paisaje y Territorio (CEPT).

INVESTIGADOR PRINCIPAL DE LA UNIVERSIDAD DE SEVILLA:

Victor Fernández Salinas. Geógrafo. Profesor titular de la Universidad de Sevilla.

COORDINACIÓN TÉCNICA:

Carmen Moniz Sánchez. Bióloga.

INVESTIGADORES:

Juan Vicente Caballero Sánchez. Geógrafo. CEPT.

Juan José Domínguez Vela. Geógrafo.

Florencio Zoido Naranjo. Geógrafo. CEPT.

© Junta de Andalucía. Consejería de Fomento y Vivienda. Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía
Universidad de Sevilla.

Centro de Estudios Paisaje y Territorio (CEPT).

Universidades colaboradoras: Universidad de Córdoba, Universidades colaboradoras: Universidad de Granada, Universidad de Jaén y Universidad Pablo de Olavide.

COORDINA LA EDICIÓN: Secretaría General Técnica. Servicio de Publicaciones

ISBN: 978-84-8095-577-5

Depósito Legal: SE49-2016

Número de Registro: JAFV/SGT-01-2016

DISEÑO Y MAQUETACIÓN: Antonio Ramírez Ramírez

CORRECCIÓN: Salud Moreno Alonso

COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA: Carmen Venegas Moreno

Índice

PRESENTACIÓN

1. LA PERCEPCIÓN DEL ESPACIO VIVIDO	17
1.1. Entre explicación y comprensión: la percepción del espacio vivido	18
1.1.1. Introducción	18
1.1.2. El período de emergencia filosófica y científica	20
1.1.3. El período de eclosión científica y cultural (1950-1990)	25
1.1.4. El debate contemporáneo: la cuestión del paisaje	30
1.2. La interpretación común del espacio vivido	34
1.2.1. Una postura integradora	34
1.2.2. Niveles de complejidad	39
1.2.3. Implicaciones éticas y políticas	40
2. PERCEPCIÓN DEL PAISAJE Y MOVILIDAD TERRITORIAL	43
2.1. Planteamiento general	44
2.2. Los modos de transportes y la experiencia del paisaje	45
2.2.1. La movilidad por tracción muscular/sangre	45
2.2.2. La movilidad por tracción mecánica	50
2.3. El desarrollo histórico de la movilidad y su incidencia en la percepción del paisaje	59
2.4. La movilidad contemporánea y el acceso al paisaje	62
3. LA RED DE CARRETERAS, HERRAMIENTA DE SENSIBILIZACIÓN PAISAJÍSTICA	67
3.1. La movilidad contemporánea por carretera: usuarios y experiencias	68
3.2. La red de carreteras y la sensibilización paisajística	72
3.2.1. La comunicación de valores paisajísticos	72
3.2.2. Los recursos paisajísticos de la carretera	74
3.3. La comunicación de valores paisajísticos con base en la red de carreteras: orientaciones generales	77
3.3.1. El mantenimiento de la legibilidad de los paisajes	77
3.3.2. Reconocimiento e inmersión sensorial en la diversidad y riqueza paisajística	77

	Pág.
3.3.3. La transmisión de interpretaciones paisajísticas integradas	78
3.3.4. Orientaciones para la comunicación paisajística basada en la red de carreteras	80
4. UNA NUEVA MIRADA A LA CARRETERA PAISAJÍSTICA: EL PAISAJE EN MOVIMIENTO VISTO POR EL EXPERTO	83
4.1. Las carreteras paisajísticas, nuevos enfoques	85
4.2. El desplazamiento en las carreteras paisajísticas desde el enfoque fenomenológico	86
4.3. El recorrido de la carretera paisajística y la mirada del experto	87
4.4. Las secuencias visuales encadenadas conforman el recorrido del paisaje en movimiento	90
4.4.1. Una interpretación sintética del paisaje de la carretera como resultado del desplazamiento: el mapa mental.	91
4.4.2. Los tramos, componentes básicos del mapa mental	93
4.5. A modo de recapitulación	95
ANEXO DOCUMENTAL. Movilidad y experiencia del paisaje en las representaciones culturales	97
Presentación	98
I. Aproximación teórica a la percepción del paisaje	101
II. La interpretación del paisaje	115
III. Percepción del paisaje y experiencia del caminar	129
IV. El ferrocarril y la experiencia del paisaje	139
V. La movilidad contemporánea. Carretera, automóvil y paisaje.	151
VI. Medios de transportes y movilidad presente, valores y conflictos	165
VII. Movilidad y formas alternativas de disfrute del paisaje	175
VIII. Recursos paisajísticos asociados al desplazamiento	181
FUENTES Y BIBLIOGRAFÍA	189

PRESENTACIÓN

La investigación realizada representa un punto de llegada en una línea de investigación sostenida durante los últimos años. Hay que destacar, en primer lugar, la importancia cuantitativa y el valor cualitativo del apoyo a la investigación y las ciencias que presta la Junta de Andalucía, no sólo en las entidades correspondientes a tal finalidad, sino también a través de distintas consejerías sectoriales. Particular mención, en dicho sentido, merecen las convocatorias públicas que para el fomento de la investigación en arquitectura, infraestructuras, urbanismo, ordenación del territorio y paisaje, surgieron de la antigua Consejería de Obras Públicas y Transportes y ha mantenido, en el ámbito de sus competencias, la actual Consejería de Fomento y Vivienda; sea para estas instituciones el agradecimiento de todos los integrantes del equipo de la investigación aquí presentada.

La investigación desarrollada bajo el título general de Infraestructuras, paisaje y sociedad. Potencial paisajístico de la red de carreteras de Andalucía y fomento del uso social contiene una amplia gama de análisis recogida en cinco documentos que abarcan desde los enfoques más teóricos y conceptuales a los más aplicados.

Dichos estudios han sido realizados por un amplio grupo multidisciplinar de 25 personas, con formaciones en distintas disciplinas (Arquitectura, Biología, Ciencias Ambientales, Geografía, Historia, Ingeniería y Pedagogía), pertenecientes a siete universidades (cinco de ellas andaluzas) y seis grupos de investigación del Sistema de Agentes del Conocimiento de Andalucía, e incluyendo también a profesionales libres. De este amplio equipo de trabajo es preciso recordar con el mayor agradecimiento a Ignacio Español Echániz, Doctor Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y profesor titular en la Universidad Politécnica de Madrid y de Castilla-La Mancha, pues fue el inspirador de la orientación principal de los presentes estudios (el disfrute social del paisaje desde la carretera); su temprano fallecimiento no ha impedido que sus discípulos, hayan sabido concluir los ambiciosos planteamientos de su maestro.

La presente investigación tiene interesantes antecedentes que ya han tenido repercusiones prácticas en diferentes actuaciones de la Junta de Andalucía y de otras administraciones. La relación entre carretera y paisaje abordada por el Centro de Estudios Paisaje y Territorio como primer cometido científico desde su creación ha aportado criterios generales para la cualificación paisajística de las diferentes vías terrestres, y ha iniciado el desarrollo en toda Andalucía de un nuevo tipo de vía entendida simultáneamente como una carretera y un equipamiento de uso público, las carreteras paisajísticas, vías que se suman a una amplia oferta de disfrute social del territorio andaluz previamente existente (senderos peatonales, vías verdes y ciclistas, rutas temáticas, etc.); la labor del CEPT ha potenciado también el debate intelectual y técnico con la realización de tres Congresos Internacionales sobre Paisaje e Infraestructuras (Sevilla, 2006; Granada, 2008 y Córdoba, 2010), el último de ellos auspiciado por el Consejo de Europa como 9º Taller para la aplicación del *Convenio Europeo del Paisaje*; igualmente se han alentado las mejoras formativas en esta materia al in-

cluirse módulos específicos relativos a las infraestructuras y paisaje en diferentes cursos y máster realizados por las universidades andaluzas y el Instituto Andaluz de Administración Pública.

El estudio específicamente aquí presentado (documento I de la investigación completa) constituye una verdadera innovación teórica, al relacionar en términos temporales y espaciales concretos la movilidad con un entendimiento del paisaje como "experiencia del espacio vivido". Como han expresado las aportaciones filosóficas más recientes relativas al paisaje, es el movimiento el hecho que lo crea, aunque la mayor parte del pensamiento europeo lo haya relacionado desde la Ilustración con la contemplación estática.

Este cambio de enfoque permite reconstruir con mayores posibilidades interpretativas las percepciones históricas del paisaje, al relacionar distintos modos de transporte con diferentes manifestaciones intelectuales, artísticas y de la sensibilidad social respecto al mundo exterior, pues con suficiente fundamento se han establecido paralelismos significativos entre el viaje en diligencia y el nacimiento del género pictórico, del desplazamiento en ferrocarril con impresionismo y expresionismo y de la movilidad contemporánea con el reflejo de la realidad exterior por la fotografía y el cine.

De la misma manera que los recientes movimientos sociales dedicados a promocionar el hecho de andar o recorrer a pie senderos naturales, caminos rurales o vías peatonales urbanas y periurbanas (Manifiesto sobre el andar, Walkscapes, etc.), han puesto de manifiesto que el modo contemporáneo de relacionarse con el paisaje de forma más vivida e intensa es caminando, es necesario partir también del hecho de que la forma más frecuente y cotidiana de recorrerlo es con un vehículo autopropulsado; esta reiterada forma de movilidad actual no debiera ser entendida como un hecho obligado y negativo, ni ser radicalmente separada de una experiencia positiva del espacio vivido. Es ciertamente difícil que un trayecto subterráneo aporte sensaciones ambientalmente favorables o estéticas, pero es también innegable la sensación liberadora experimentada al emerger, sobre todo cuando ello se produce ante un amplio espacio abierto o en un paisaje urbano de calidad. Una sociedad que aspira al bienestar no puede aceptar que el tiempo de la movilidad cotidiana tenga que ser vivido como un castigo inevitable.

Aunque los desplazamientos gratificantes se relacionan cada vez más con las prácticas de ocio y con el turismo, desde hace décadas en algunos países, su máxima expresión está vinculada con las carreteras paisajísticas. En España esta modalidad viaria apenas comienza: el presente estudio realiza la conexión entre los planteamientos relativos a la experiencia del paisaje en movimiento con este tipo de carreteras en Andalucía, aspecto sobre el que ya se hizo una primera aportación en 2009 y en el que ahora se insiste desde nuevas perspectivas.

El propósito de este documento, de carácter teórico, es dotar al proyecto Infraestructuras, paisaje y sociedad de unos fundamentos teóricos sólidos que sirvan de anclaje al desarrollo de diferentes estrategias y productos de comunicación paisajística. Pretende, por tanto, ser de utilidad a todo el proyecto y a tal fin define, en su capítulo 3, un conjunto de orientaciones estratégicas en relación con la comunicación paisajística basada en la red de carreteras. Sin embargo, para llegar a ese punto ha sido necesario, en los dos capítulos anteriores, adoptar una perspectiva propia de la investigación básica. Se ha comenzado por suscitar preguntas de alcance general que se van concretando y especificando a medida que se avanza en el documento.

El capítulo 1 plantea un marco teórico general sobre la percepción del espacio vivido o marco vital. Nótese que se utiliza la expresión "espacio vivido" en lugar de "paisaje". En un ámbito como el de la sensibilización paisajística es necesario arrancar de este punto y dilucidar los fundamentos últimos de esta actividad. Ello requiere, en primer lugar, hacer un recorrido histórico por las ideas que se han desarrollado, en el marco de diversas disciplinas, en relación con esta cuestión. Desde esa base se formula una determinada tesis: la existencia de capacidades comunes de interpretación del espacio vivido constituye la base sobre la que es posible cimentar la sensibilización paisajística y, más específicamente, la comunicación de valores paisajísticos a través de la red de carreteras.

El capítulo 2 da un paso más y desarrolla un conjunto de argumentos más específicos, que muestran de qué manera los diversos modos de transporte modulan las capacidades comunes de interpretación del espacio vivido. En efecto, dichas capacidades no existen en abstracto sino que tienen siempre un soporte material y concreto, constituido por los diversos modos de transporte. Se abordan aquellos que, en la actualidad, tienen más incidencia en la percepción del espacio vivido pero también de espacios ajenos a la vida cotidiana: el caminar, el ferrocarril y la carretera, prestando lógicamente una especial atención a esta última. En las sociedades avanzadas ha ido cobrando una importancia creciente el disfrute de espacios ajenos al espacio vivido o marco vital, y en ello la carretera ha tenido y sigue teniendo una importancia central; se ha desarrollado un disfrute desinteresado del paisaje, en el cual las capacidades de interpretación se desvinculan del componente práctico que inevitablemente tiene la vida.

Terminada una tarea que ha exigido casi dos años de dedicación no queda sino insistir en la necesidad de seguir profundizando en el conocimiento de los paisajes andaluces, con ello aumentarán las posibilidades de gestionar adecuadamente la calidad que aún mantiene la mayor parte del territorio de Andalucía, hecho que no solamente redundará en potenciar y mejorar la economía, sino también y muy especialmente en hacer posible una mayor calidad de vida de los propios andaluces.

Florencio Zoido Naranjo

Director del Centro de Estudios Paisaje y Territorio

CAPÍTULO

1

**La percepción
del espacio
vivido**

1.1. ENTRE EXPLICACIÓN Y COMPRENSIÓN: LA PERCEPCIÓN DEL ESPACIO VIVIDO

1.1.1. Introducción

En un proyecto de investigación como éste, cuyo hilo conductor es la sensibilización paisajística, es importante comenzar haciendo un recorrido histórico por las diversas escuelas y corrientes de pensamiento que, desde hace un siglo, han abordado la cuestión del espacio vivido y su percepción; es decir, el modo en el cual individuos y grupos codifican y conceptualizan el entorno en el que viven, qué significado le asignan y cómo ello repercute en su propia cultura y modos de vida.

En la base de la sensibilización paisajística, como actividad diferenciada, late la convicción de que en cada lugar existen valores paisajísticos que les son intrínsecos y que pueden ser comprendidos y compartidos socialmente, creándose así un vínculo afectivo y un compromiso ético. Esa convicción necesita ser explicitada y profundizada teóricamente, pero ello sólo puede hacerse desde el conocimiento de las reflexiones sobre la percepción del espacio vivido. Hemos de tener en cuenta que para que existan realmente, los valores paisajísticos han de ser percibidos como tales, interiorizados y compartidos socialmente.

Ello nos sitúa de bruces ante la cuestión de la percepción del espacio vivido, y ante la necesidad de disponer de una visión panorámica de los debates y aportaciones en este terreno. Ahora bien ¿cómo configurar un relato histórico sobre la cuestión de la percepción del espacio vivido? ¿Existe realmente un desarrollo histórico que pueda ser objeto de interpretación? ¿Existen claves que permitan trazar una visión panorámica acerca de esta cuestión? Para responder a esto es especialmente interesante acudir a la historia de las ideas sobre las relaciones entre naturaleza y cultura o, si se quiere, entre sociedad y medio. Un episodio en particular resulta especialmente clarificador: el debate entre determinismo y posibilismo durante el tránsito de los siglos XIX al XX. En este período tomó forma un debate en el que se oponían dos posturas. El determinismo geográfico, promovido por el geógrafo alemán Friedrich Ratzel, consistía básicamente en una transferencia de conceptos y teorías de las ciencias naturales, en concreto la biología evolucionista, a las ciencias humanas, postulando que el medio físico determina a las sociedades humanas como colectivo y a los individuos, así como a su nivel de desarrollo socioeconómico y cultural. En ese mismo

momento, y como respuesta directa a estos planteamientos, se desarrolla en Francia el llamado posibilismo geográfico. En esta corriente de pensamiento, cuyo principal promotor fue el geógrafo francés Paul Vidal de la Blache, el medio ofrece posibilidades y las sociedades humanas entran en diálogo con ellas ejerciendo creativamente su libertad. Puede decirse que el posibilismo es una postura de corte humanista, en el sentido que da a esa expresión la geógrafa irlandesa Anne Buttimer:

"Como postura ante la vida, entiendo que el humanismo da la bienvenida al reto de descubrir el potencial creativo de individuos y grupos para enfrentarse, de una manera responsable, con la superficie de la tierra" (BUTTIMER 1992: 51).

Sirva esta breve reseña como introducción general a la cuestión de la percepción del entorno: es decir, el modo en el cual individuos y grupos codifican y conceptualizan el entorno en el que viven, qué significado le asignan y cómo ello repercute en su propia cultura y modos de vida. Aun a riesgo de caer en una simplificación, puede decirse que el desarrollo de escuelas y debates a lo largo del siglo XX e inicios del XXI ha consistido en la alternancia, la coexistencia y en ocasiones la polémica, entre dos actitudes epistemológicas: una que privilegia la explicación, centrando su atención en las causas y en los efectos de las percepciones, considerándolas pues como un fenómeno asimilable a cualquier otro; y una segunda que adopta una actitud humanista, en la cual se parte de la base de que las percepciones y representaciones del entorno son productos de la creatividad y la experiencia humana y que, por lo tanto, han de ser comprendidos e interpretados.

No estamos, sin embargo, ante un escenario fácil, simple y bien estructurado, sino complejo y cambiante: no existe una postura homogénea sobre la explicación de las percepciones ni tampoco sobre su comprensión e interpretación, con sus respectivos líderes o portavoces. Antes bien, existe una multiplicidad de corrientes de pensamiento que no siempre adoptan el mismo ropaje conceptual; incluso las bases filosóficas, en uno y otro campo, han ido cambiando. Pero por debajo de esta complejidad puede identificarse una melodía de fondo, que no es otra que el debate entre dos concepciones de la percepción del entorno habitado y vivido por los seres humanos: la postura que privilegia la explicación y la postura que cabe denominar humanista, según la cual la percepción se inscribe siempre en un proceso creativo y de diálogo o, como se ha dicho recientemente, de "cofabricación del sujeto y el lugar" (BERDOULAY 2002: 54).

Este escenario intelectual tiene una gestación larga y compleja. La percepción fue un tema filosóficamente relevante, hasta el punto que llegó a identificarse percepción y Ser ("Ser es ser percibido" afirmaba el filósofo empirista George Berkeley en el siglo XVIII), pero no es hasta mediados del siglo XX cuando empieza a perfilarse y a eclosionar la cuestión del espacio vivido como tema científico nítido y definido. El terreno para esto venía preparándose desde principios de siglo. En el marco de la filosofía y la psicología, disciplinas en principio ajenas a la preocupación por las relaciones entre el ser humano y su entorno, se trazan dos líneas de pensamiento que marcan la pauta de los debates posteriores. A este periodo de emergencia filosófica y científica se dedica el siguiente epígrafe.

1.1.2. El período de emergencia filosófica y científica

Durante la primera mitad del siglo XX, la Geografía, como disciplina recientemente institucionalizada, centra su atención en las relaciones entre la sociedad y los sistemas ecológicos. En esta etapa, de emergencia filosófica y científica, el impulso inicial para que la cuestión del espacio vivido tome carta de naturaleza, proviene de la filosofía y de la psicología. Desde la primera, la fenomenología, en sus diversas tendencias, sienta las bases filosóficas para el enfoque humanista. En cuanto a la segunda, delinea un conjunto de posiciones sobre la percepción que serán reeditadas en momentos posteriores con un ropaje conceptual distinto, pero con una misma concepción de fondo.

La fenomenología

Durante las décadas iniciales del siglo XX se desarrolla, con origen en Alemania, un conjunto de escuelas y aportaciones que replantean el debate filosófico, buscando en la experiencia del mundo, más que en la especulación, el camino del pensamiento así como la respuesta a las preguntas filosóficas fundamentales. A pesar de sus indudables diferencias, éste es el hilo conductor que une la fenomenología de Husserl, la filosofía de Heidegger, el existencialismo de Sartre y el pensamiento de Merleau-Ponty.

De cara al ulterior desarrollo científico del tema de la percepción del entorno, la aportación más relevante de estos autores radica en un descubrimiento de gran alcance: el ámbito de la interacción o cofabricación entre el sujeto y el mundo, que permite superar la dicotomía entre el ámbito de lo subjetivo y el ámbito de lo objetivo que había marcado la reflexión filosófica de siglos precedentes. La primera formulación de este concepto se debe a la fenomenología de Edmund Husserl (1859-1938). A este filósofo alemán se debe el concepto de reducción trascendental. Se trata de una supresión de todos los preconceptos que un individuo pueda tener sobre la naturaleza de los objetos, tales como los provenientes de las perspectivas científica, naturalista y del sentido común. Ello permite descubrir de manera radical el mundo en tanto que mundo vivido por nosotros. Para descubrir la auténtica realidad del mundo es necesario deshacerse de la actitud natural, la creencia de que aquél exista con independencia de la experiencia que de él se tiene. Al hacer esto, se hace posible concentrarse necesariamente en el campo de la vida de conciencia en la que el mundo aparece y adquiere incluso su carácter de realidad. En definitiva, la experiencia vivida es elevada al rango de vía de acceso al conocimiento de la verdad.

Martin Heidegger (1889-1976), discípulo de Husserl, profundiza, en *Ser y Tiempo* (1927) en las ideas de su maestro, pero abordando además una crítica radical de la metafísica occidental. Centraremos nuestra atención en la dicotomía entre sujeto y objeto. La distinción de la filosofía moderna, desde Descartes, entre un sujeto encerrado en sí mismo que se enfrenta a un mundo totalmente ajeno, es considerada filosóficamente insostenible por este pensador que entiende que el auténtico ser del hombre se define por su relación con el mundo, que involucra el conjunto de su existencia. Más que de una relación, se trata de un vínculo que constituye al ser humano como tal, al cual Heidegger denomina *Sorge*, traducible por cuidado, implicación o preocupación.

La argumentación filosófica de Heidegger sobre el estar en el mundo tiene continuadores que profundizan en esta temática, y hacen aportaciones en las que se va explicitando la problemática de la experiencia del movimiento como un aspecto esencial de la experiencia de cofabricación entre el ser humano y el mundo. Exponente de ello son las reflexiones del filósofo francés Jean-Paul Sartre en *El Ser y la Nada* (1943). Allí se explicita la cuestión del espacio hodológico:

"El espacio original que se me descubre es el espacio hodológico, surcado de caminos y de carreteras" (*El Ser y la Nada*; cit. En BESSE 2008).

Según Jean-Marc Besse (2008: 203-205), este espacio hodológico tiene cuatro caracteres fundamentales:

1. Es un espacio vivido activamente, en el cual no existe la distancia abstracta, sino recorridos y acciones que tienen un significado concreto en el marco de nuestra existencia.
2. Ello no quiere decir que se trate de un espacio subjetivo o interior. El espacio hodológico es un medio en el que nos movemos y a través del cual nos relacionamos con nuestro entorno.
3. Ello implica un tercer rasgo: esta objetividad del espacio hodológico se configura en torno a usos o utilidades de cosas concretas. Esto es decisivo y nos indica que estamos en "el mundo original de la existencia humana", constituido por "caminos y rutas que llevan a las cosas" (Besse 2008: 204).
4. El espacio hodológico es también un escenario de posibilidades y promesas, es el marco en el cual el ser humano puede formular proyectos vitales.

La aportación de Sartre no es la única que, en esa época (años 40), aborda estas cuestiones. En 1945 se publica *Fenomenología de la percepción*, del filósofo francés Maurice Merleau-Ponty (1908-1961). Su importancia radica en que, dentro del movimiento fenomenológico, aborda en profundidad las cuestiones del movimiento y del espacio vivido, dentro de un proyecto filosófico que busca, al igual que Husserl y Heidegger, describir y comprender el modo humano de estar en el mundo.

En algunos aspectos, la argumentación de Merleau-Ponty es incluso más radical que la de sus antecesores alemanes. Ello se manifiesta, por ejemplo, en la importancia central que da a la experiencia del propio cuerpo. Para el filósofo francés la imposibilidad de situarse fuera del propio cuerpo evidencia que el cuerpo no es un objeto; antes

bien, "un cuerpo es aquello gracias a lo que existen los objetos" (MERLEAU-PONTY 1975: 110) o, dicho de otro modo, es el medio de nuestra comunicación con el mundo. Comprender la experiencia del cuerpo permite dar un paso más y esclarecer en qué consiste el espacio vivido y el propio movimiento. El primero es el espacio originario y experiencial que surge de la relación del ser humano con el mundo, mientras que el segundo es la expresión corpórea de esta íntima relación, el modo que tiene el cuerpo de estar en el mundo. Esto tiene importantes implicaciones: el movimiento no es, para Merleau-Ponty, una situación particular que se contraponga a la inmovilidad. Antes bien, es un hecho absoluto y constitutivo de nuestra experiencia del mundo. Llega a afirmar que, de manera general, las cosas se definen por su comportamiento más que por sus propiedades y que, por tanto, el mundo está hecho de transiciones más que de objetos.

En relación con el concepto de espacio vivido, puede decirse que, en esencia, coincide con el ya reseñado concepto de espacio hodológico de Sartre. Merleau-Ponty insiste también en la idea de un espacio existencial a través del cual el sujeto se abre al mundo; pero añade un matiz nuevo de gran interés: el sujeto tiene diversos modos de abrirse al mundo que le rodea en función de su situación existencial, de manera que no es lo mismo el espacio vivido de una persona sana que el de una persona enferma, o la experiencia del espacio en la noche que con la luz del día.

Todos estos desarrollos filosóficos tienen en común dos aspectos:

- En todos ellos, la experiencia del mundo consiste en un vínculo de cofabricación, de creación mutua.
- Ello implica necesariamente el desarrollo de una hermenéutica, de un aparato conceptual capaz de interpretar este tema en toda su complejidad y en todos sus matices. La exposición que hemos hecho muestra cómo el desarrollo de esa hermenéutica se va refinando progresivamente. Mientras que Husserl y Heidegger centran su atención en los aspectos más fundamentales y más generales, en Sartre y, sobre todo en Merleau-Ponty, se aprecia un refinamiento del método fenomenológico, que va penetrando en ámbitos cada vez más concretos, tales como el cuerpo, el espacio vivido y la experiencia del movimiento.

La psicología de la Gestalt

La palabra alemana *Gestalt* no tiene una traducción única, aunque se entiende generalmente como forma; sin embargo, también podría traducirse como figura, configuración, estructura o creación. Este universo de significado expresa bien el espíritu y objetivos de esta escuela psicológica que se desarrolló en Alemania durante las primeras décadas del siglo XX: su postulado básico es que existen ciertas leyes o configuraciones mediante las que la mente organiza los elementos que llegan a ella a través de los canales sensoriales o de la memoria. A título de ejemplo cabe citar alguna de las más conocidas:

- Principio de la Semejanza: nuestra mente agrupa los elementos similares en una entidad. La semejanza depende de la forma, el tamaño, el color y otros aspectos visuales de los elementos.
- Principio de Simetría: las imágenes simétricas son percibidas como iguales, como un solo elemento, en la distancia.
- Principio de Igualdad o equivalencia: cuando concurren varios elementos de diferentes clases, hay una tendencia a constituir grupos con los que son iguales.

Estos y otros principios suponen el desarrollo de un corpus teórico orientado a explicar el modo en el cual los seres humanos percibimos nuestro entorno habitado y vivido. Los postulados de la psicología de la Gestalt implican en definitiva que nuestro cerebro opera según determinadas pautas, de forma que lo que vemos está condicionado por esas pautas o configuraciones.

Entre los autores más relevantes de esta escuela psicológica, conviene prestar atención especial a Kurt Lewin (1890-1947). Este autor dedicó algunas de sus investigaciones a la experiencia del movimiento, acuñando para ello la expresión *hodología*. En las décadas de los 20 y los 30 elabora una teoría ecológica del comportamiento humano, en la cual se introduce la idea de que los individuos tienen un *lebensraum*, un espacio vivido o marco vital propio y específico (BESSE 2008: 196). Plantea Lewin que este entorno psicológico está organizado en regiones o ámbitos más o menos atractivos desde el punto de vista de la satisfacción de las necesidades del individuo. A esto hay que añadir que para alcanzar un determinado objetivo, cada persona sigue un determinado camino privilegiado, que le parece el más simple a recorrer en relación con los datos de situación y sus propias expectativas, incluso si desde el punto de vista de la geometría euclidiana ese camino no es el más directo ni el más fácil ni el más corto (BESSE 2008: 197).

1.1.3. El período de eclosión científica y cultural (1950-1990)

Entre los años 50 y 80 se asiste a un período de eclosión científica relacionado con la percepción del espacio vivido. Algunas de las corrientes que se desarrollan se orientan a la explicación, otras a la comprensión. Por otra parte, la atención que prestan a la experiencia del movimiento y su papel en la percepción del espacio vivido es muy desigual. En algunas está prácticamente ausente, mientras que en otras constituye el tema prioritario.

La geografía de la percepción y sus derivaciones

Los estudios de geografía de la percepción y del comportamiento se desarrollan inicialmente en los países de habla inglesa, apoyándose en las ideas del economista británico Kenneth Boulding (1956) sobre el concepto de imagen o realidad percibida, entendida como "el eslabón que media entre el medio real y la conducta del hombre" (ESTÉBANEZ 1982: 92). A este respecto, resulta muy expresivo el siguiente texto de Boulding:

"(...) es la imagen la que determina el comportamiento real de cualquier organización u organismo. La imagen actúa como un campo magnético: el comportamiento gravita hacia la parte más valorada de ese campo".

Es evidente que se está enunciando una ley universal, como si se tratara de una ley física ("de cualquier organización u organismo"), de forma que la imagen (o percepción) es considerada un factor determinante del comportamiento geográfico. Se trata de una nueva forma de determinismo, pero la determinación no procede directamente del medio, sino que pasa por el propio individuo y la imagen que éste se ha formado.

El hecho de que estamos ante un replanteamiento de la relación hombre-medio se hace también patente en el artículo del geógrafo español Horacio Capel "Percepción del medio y comportamiento geográfico" (1973):

"En el análisis tradicional de la relación hombre-medio se aceptaba implícitamente que el primero adaptaba su acción a las características del segundo. Se olvidaba así lo que ha sido precisamente uno de los grandes descubrimientos de la Geografía actual: el papel decisivo de la percepción humana en la formación de una imagen del medio real, la cual, y no éste, es la que influye directamente sobre su comportamiento" (CAPEL 1973).

En Francia el autor más representativo de esta corriente es Michel-Jean Bertrand, quien considera las prácticas determinadas por las imágenes más que por las realidades. Así, por ejemplo, este autor muestra en sus investigaciones cómo el centro de la ciudad atrae menos por su oferta o por su significación real que por su significación percibida:

"[el centro de la ciudad] no es un dato objetivo, ni un espacio homogéneo, se modela a partir de una imagen fundada en la experiencia y la percepción, incluso en la imaginación; se espera de él más de lo que puede dar y, aunque esté subequipado, está sobrepracticado" (BERTRAND 1978: 165-166).

Por último, conviene reseñar las aportaciones del arquitecto norteamericano Kevin Lynch que, aunque proceden del ámbito de la planificación urbana, pueden considerarse un episodio significativo de la geografía de la percepción. En su obra más conocida, *The Image of the City* (1960), Lynch examinó tres ciudades distintas (Boston, Jersey City y Los Ángeles) y, utilizando encuestas, entrevistas y observación, estudió la manera en que el ciudadano común imaginaba su ciudad, llegando a definir cinco elementos críticos que condicionan la percepción del espacio urbano:

1. Senderos: los canales a través de los cuales el observador se mueve.
2. Bordes, es decir, las fronteras entre dos lugares o ámbitos.
3. Distritos: son secciones de la ciudad que tienen una morfología y un carácter común.
4. Nodos: son los puntos que focalizan el tráfico de vehículos y el tránsito de personas.
5. Hitos: son elementos (edificios, infraestructuras) que pueden verse desde varios ángulos y distancias.

La conclusión general de esta obra es que, a pesar de que estos elementos tienen un papel fundamental, la imagen percibida de la ciudad varía significativamente entre los observadores, en función de su educación, preferencias u otros factores.

Influencia de la fenomenología

Hasta los años 50 del siglo XX no se registra, en el seno de la Geografía, el primer intento de desarrollar, a partir de la fenomenología, ideas sobre la percepción del espacio vivido. Ese primer hito es la obra *El Hombre y la Tierra*, del geógrafo francés Eric Dardel (1899-1967). Publicada en 1952, no creó una corriente pujante, ni siquiera una escuela de alcance limitado. En el panorama de la geografía francesa posterior a la Segunda Guerra Mundial, es una excepción, un hito aislado y marginal que, en esos momentos, apenas tuvo repercusión.

Por un lado, Dardel plantea el concepto de geograficidad; esto es, la relación concreta entre el hombre y la tierra, entendida como un aspecto de la condición humana:

"[...] Conocer lo desconocido, alcanzar lo inaccesible, la inquietud geográfica precede y conduce a la ciencia objetiva. Amor al suelo natal o investigación del desarraigo, una relación concreta se establece entre el hombre y la tierra, una geograficidad del hombre como modo de su existencia y su destino" (El Hombre y la Tierra; cit. En BESSE 2008).

Junto a ello, Dardel aborda el paisaje desde una perspectiva fenomenológica, considerándolo portador de un sentido existencial, en la medida en que es "la huella espacial del encuentro entre la Tierra y el proyecto humano" (BESSE 2000: 140).

Es en los países de habla inglesa donde se asiste a un desarrollo científico articulado, sobre todo durante los años 70 y 80, período durante el cual la aportación filosófica de la primera mitad del siglo se convierte en un corpus de ideas sobre el espacio vivido. Bajo los términos geografía humanista o geografía humanística se agrupará un conjunto de aportaciones que surgen como respuesta a la geografía cuantitativa, pero también a los enfoques de la geografía de la percepción. Se trata de una apuesta por un enfoque humanístico que dé una idea más completa de la realidad geográfica yendo más allá de las simplificaciones inherentes al positivismo y al conductismo, que se habían convertido en los paradigmas dominantes de la geografía anglosajona a partir de los años 50.

Esta visión humanística implica partir de una "comprensión de la naturaleza humana en toda su complejidad" (TUAN 1979: 422) con el fin de captar los modos con los que los seres humanos se vinculan a su espacio vivido. La geografía humanista anglosajona no busca explicar el espacio vivido, sino que parte de la base de que éste ha de ser comprendido e interpretado. De este modo, se configura un saber sobre el espacio vivido centrado en el lugar como centro de significado, identificación personal y foco de vinculación emocional (NOGUÉ y SAN EUGENIO 2009). Ello implica el objetivo de lograr un conocimiento holístico, subjetivo, vivido y empático del espacio a través de la inmersión en el medio. Otros aspectos de interés son un renovado interés por el paisaje y por una metodología que resalta la memoria histórica, la observación participativa, el trabajo de campo o el uso de la literatura como forma de aproximación al lugar.

Ecología humana y estética experimental

Una cuarta tendencia relevante es la que se define, en este período, en el seno de la Ecología. Desde una posición evolucionista, esta disciplina ha planteado la idea de que la percepción del entorno, especialmente los criterios de valoración estética del mismo, está fuertemente condicionada por el largo período durante el cual existía una relación primigenia entre la especie humana y su entorno natural. El siguiente texto de F. González Bernáldez ilustra bien esta posición:

"Aunque, a primera vista, el comportamiento del hombre respecto al medio natural no parezca tema de demasiada actualidad, la prolongada interacción de entornos salvajes con el hombre (y los prehomínidos) tuvo consecuencias adaptativas todavía vigentes" (GONZÁLEZ BERNÁLDEZ 1985: 11).

Desde esta premisa, este mismo autor, introductor en España de una corriente de pensamiento con origen en los países de habla inglesa, plantea que las preferencias estéticas relativas al paisaje tienen un fundamento biológico y adaptativo:

"Resultaría de gran interés poder deslindar la parte innata, preprogramada, de los sentimientos estéticos de las aportaciones e influencias culturales y debidas al aprendizaje. En el hombre además existen numerosos tipos de comportamiento que parecen relictos y que fueron adaptativos en otros contextos" (GONZÁLEZ BERNÁLDEZ 1985: 51).

Este párrafo resulta expresivo de una concepción de la percepción del entorno que linda el determinismo. Se trata de un determinismo biológico, diferente al determinismo psicológico de la geografía de la percepción. Desde esta posición de partida, esta corriente ha hecho contribuciones de gran interés al conocimiento de las preferencias paisajísticas de la población (SANCHO ROYO 1974) a través de estudios experimentales en los cuales se emplean sistemáticamente métodos estadísticos que permiten medir y cuantificar dichas preferencias.

Las vanguardias artísticas

La geografía de la percepción y la geografía humanista tuvieron la virtud de profundizar científicamente en las líneas abiertas por la fenomenología y la psicología de la Gestalt desarrollando sendos proyectos científicos que constituyen hitos importantes en el estudio del espacio vivido. Sin embargo, no puede olvidarse que ciertas vanguardias artísticas, especialmente el situacionismo y el *Land Art*, constituyen, en este periodo, otro campo relevante de reflexión y experimentación en torno a la cuestión del espacio vivido.

Estos movimientos hacen emerger cuestiones que hasta ahora habían permanecido inexploradas, especialmente la dimensión ética y política de la experiencia del movimiento. Éste es justamente el núcleo de la aportación del movimiento situacionista. Se trata de una mezcla de vanguardia artística y movimiento político que preconiza la reapropiación lúdica del territorio como vía para liberarse de los modos de alienación propios de lo que Guy Debord denominaba la sociedad del espectáculo. Esta orientación no es enteramente nueva. Cuenta con antecedentes en vanguardias anteriores, tales como el dadaísmo y el surrealismo. Los situacionistas prolongan y reformulan propuestas artísticas, poéticas y filosóficas más antiguas, tales como la excursión dadaísta y el deambular surrealista, que habían hecho de la experiencia física del espacio urbano "una de las vías de acceso a la comprensión de las formas de la cultura moderna, así como una de las condiciones posibles de superación del arte" (BESSE 2008: 218).

En el movimiento situacionista puede encontrarse una peculiar combinación de determinismo y humanismo, de explicación y comprensión. Así se pone de manifiesto en Guy Debord, que hace referencia a un determinismo de las fuerzas naturales generales sobre las formaciones económicas de una sociedad. Sin embargo, "ese determinismo no es contrario a la afirmación de la libertad, podría representar la condición de partida de una acción crítica y revolucionaria" (BESSE 2008: 220) que permita a los seres humanos una reapropiación simbólica de su espacio vivido. Con este fin último, los situacio-

nistas centran su interés en el espacio cualitativo y vivido, el mismo que había sido teorizado por Sartre y Merleau-Ponty: se trata del llamado espacio psicogeográfico, caracterizado de este modo en uno de los textos del movimiento:

"[...] el aspecto visual de las ciudades no cuenta más que en relación con los efectos psicológicos que podrá producir, y que deben ser calculados en el total de funciones a prever. [...] Siendo conscientes de que el ocio del futuro, y las nuevas situaciones que comenzamos a construir deben cambiar en profundidad la idea de función [...], podemos ya ampliar nuestro conocimiento del problema por la experimentación de ciertos fenómenos vinculados al ambiente urbano: la animación de una calle cualquiera, el efecto psicológico de diversas superficies de construcción, el cambio rápido del aspecto de un espacio a causa de elementos efímeros, la rapidez con la cual el ambiente de los lugares cambia, y las variaciones posibles en el ambiente general de diversos barrios" (CONSTANT, 1959, cit. en BESSE 2008: 220-221).

Otra vanguardia artística con gran incidencia en esta época es el *Land Art*, desarrollado principalmente en los países de habla inglesa. Su pretensión fundamental consiste en la conversión del objeto escultórico en un elemento del paisaje que lo cualifica y lo singulariza, así como en la consideración de la acción de recorrer el paisaje como una forma de arte. Junto a ello, esta corriente insistió también en la dimensión artística de la acción de andar. Ésta hace que el paisaje sea desvelado como el reflejo de un estado del ánimo; esto es, cada vez que se camina se crea una obra de arte singular, que consiste en la experiencia paisajística subjetiva y singular del paseante.

1.1.4. El debate contemporáneo: la cuestión del paisaje

A partir de la década de los 90 hablar de paisaje y de percepción del espacio vivido se convierten en la misma cosa. Puede decirse que el primero absorbe la segunda y se vuelven sinónimos. Este proceso ocurre en dos etapas. En una primera etapa la geografía cultural de orientación crítica y otras ciencias sociales someten la idea de paisaje a una deconstrucción radical. En una segunda etapa, que se inicia con el cambio de siglo, se desarrollan concepciones de corte humanista que se centran en los anclajes ontológicos, existenciales y materiales del concepto de paisaje. Este debate contemporáneo reproduce la dicotomía entre explicación y comprensión, pero desde nuevos ángulos y perfiles: ahora se trata de un debate entre posiciones de corte culturalista y otras que, si bien son deudoras de la fenomenología, desarrollan planteamientos filosóficos con entidad propia.

La deconstrucción del paisaje por las ciencias sociales

A partir de inicios de la década de los 90 del pasado siglo, la geografía cultural de orientación crítica y otras ciencias sociales sometieron a un escrutinio en profundidad la concepción clásica del paisaje, entendido como parte del país que se ofrecía a la mirada de un espectador, al que generalmente se ubicaba desde cierta altura. Esta forma de concebir el paisaje es objeto de un amplio conjunto de trabajos de corte culturalista y semiótico, iniciados por el geógrafo norteamericano Denis Cosgrove. Estas investigaciones muestran cómo la mirada paisajística corresponde al despliegue y a la proyección sobre el mundo exterior de un determinado código cultural cuyos orígenes debían indagarse principalmente en la historia de la pintura. En este código cultural el paisaje clásico habría diseñado y construido una relación imaginaria con la naturaleza, gracias a la cual la aristocracia y la burguesía lograron representarse a sí mismas y también su rol en la sociedad. Esta percepción paisajística del mundo fue la que, según este enfoque, acompañó la aparición y el desarrollo del capitalismo europeo, es decir, la transformación del territorio en mercancía.

Las características de esta cultura visual han sido sintetizadas por J.M. Besse (2010) del modo siguiente:

1. Se trata de una cultura que pone el ojo y la visión en el centro del proceso de percepción del paisaje, en detrimento de los demás sentidos.
2. Es una cultura principalmente europea, occidental y blanca, en detrimento de otros modelos culturales de relación con el paisaje.
3. Es una cultura esencialmente masculina.
4. Es una herramienta fundamental para la constitución de los imaginarios nacionales e incluso nacionalistas.
5. Por último, la imaginaria paisajística, en todas sus formas, cumplió un rol decisivo en la naturalización de las empresas coloniales.

El resurgimiento de planteamientos humanistas

Uno de los hitos fundacionales que han marcado, en los últimos años, el resurgimiento de planteamientos humanistas es la obra *Écoumène. Introduction à l'étude des milieux humains* (2000), del geógrafo francés Augustin Berque. A pesar de que esta obra gira en torno a los conceptos de ecúmene y medio humano, es sin duda un episodio capital de la teoría paisajística contemporánea.

Para Berque, el ser humano también forma parte de ese tejido relacional, pero de un modo específico, que consiste en la "trayección de nuestra corporeidad en las cosas de nuestro medio" (p. 98), de forma que esas cosas devienen tan necesarias como nuestro propio cuerpo por el hecho de "haber instaurado con ellas, por el gesto y la palabra, un comercio que las ha investido de nuestra humanidad". Este despliegue tiene su contrapartida en un repliegue del mundo sobre nuestro cuerpo que se opera a través del símbolo. Mientras que la técnica es una exteriorización, que prolonga nuestra corporeidad fuera de nuestro cuerpo, el símbolo opera como una interiorización "que repatria el mundo en el seno de nuestro cuerpo". Es, en definitiva, una forma de formular la idea de cofabricación entre el ser humano y su espacio vivido:

"La trayección es ese doble proceso de proyección técnica y de introyección simbólica. Es el vaivén, la pulsación existencial, que [...] hace que el mundo nos importe. Nos importa carnalmente, puesto que ha surgido de nuestra carne bajo la forma de técnicas y vuelve allí bajo la forma de símbolos. Es por ello por lo que somos humanos, por lo que existe la ecúmene, y es por ello que el mundo tiene sentido" (BERQUE 2000: 129).

Desde estas premisas, Berque desarrolla la idea de los motivos de la ecúmene, que le permite explicitar que los medios humanos y la ecúmene en general son a la vez impronta y matriz de la existencia humana. Su posición en este punto puede sintetizarse como sigue: en todo medio humano se configura un conjunto de vínculos "que permiten a las diversas sociedades comprender la realidad de las cosas" (BERQUE 2000:...); es decir, interpretar el entorno en el que viven y establecer con él interacciones y vínculos. Es en este contexto cuando se explicita la doble condición de impronta y matriz de los motivos de la ecúmene y, por tanto, de los medios humanos:

"De manera general los motivos de la ecúmene llevan la impronta de los sistemas técnicos de la humanidad: [...] Pero al mismo tiempo, son la parte simbólica, la que nosotros no vemos pero que, repatriando el mundo en noso-

tros mismos, altera nuestro cuerpo animal a través de los signos. En este sentido, los motivos de la ecúmene son matrices de nuestra sensibilidad, así como, a su través, de nuestro comportamiento" (BERQUE 2000: 149).

Más recientemente (2012), Florencio Zoido ha mostrado la gran riqueza de manifestaciones propia de lo paisajístico, riqueza que puede asociarse sin dificultad a su carácter simultáneo de matriz e impronta, interioridad y exterioridad. Si bien este geógrafo español no usa de forma explícita el término, puede decirse que estamos ante una fenomenología de lo paisajístico que comienza por la conciencia de la dimensión espacial de la existencia, la cual se manifiesta, por ejemplo, en el acto de nombrar lugares. Esta conciencia primaria de la espacialidad constituye, para este autor, el punto de partida y fundamento para la noción de paisaje.

Una segunda manifestación de esta fenomenología de lo paisajístico es la capacidad de asombro ante lo que nos rodea, la cual implica "una reacción que va más allá del 'estoy aquí', percibe lo extraordinario, inicia la reflexión estética, e incluso la acción a causa de su intensidad y gran capacidad de sugestión" (ZOIDO NARANJO 2012: s/p). La contemplación y sublimación de la naturaleza constituyen una tercera manifestación. Implica una actitud serena y complacida vinculada a la trascendencia, no necesariamente religiosa.

La propia interpretación paisajística es considerada por este autor otra manifestación de lo paisajístico, si bien dentro de una más amplia voluntad de describir, representar, comprender y explicar el mundo exterior que incluye otras manifestaciones, tales como la pintura o la literatura, en tanto que manifestaciones artísticas capaces de proporcionar una comprensión y explicación holística de un determinado lugar. Estas manifestaciones aportan la capacidad de valorar un paisaje:

"Está primero en la conciencia del mundo y en el asombro ante lo exterior de los humanos, se enriquece con las aportaciones que crea la visión artística de la naturaleza y los lugares, y llega a la ciencia que, por una parte la desmenuza y analiza, contribuyendo poderosamente a explicar, prevenir y reproducir causas y procesos, pero sin renunciar a la comprensión de conjunto, a la captación del 'carácter' que hace distinto un paisaje de otro" (ZOIDO NARANJO 2012: s/p).

Finalmente, Zoido hace referencia al propósito de dar forma y ordenar el paisaje, a través de un diálogo capaz de armonizar el cambio con la continuidad de los elementos esenciales de los paisajes. En este punto, el autor propone tres postulados básicos en los que ha de manifestarse esta capacidad de armonización y diálogo: la necesidad de conocimiento del medio natural o base física del territorio; la búsqueda de una funcionalidad integrada de todos los elementos territoriales, y la búsqueda de la calidad escénica del conjunto, utilizando determinados hechos y formas para expresar valores culturales, identitarios o simbólicos.

Puede decirse que estos planteamientos humanistas revitalizan en nuevos términos la cuestión del espacio vivido, pero dándole un alcance más amplio, de forma que resulta inseparable de la condición del ser humano de habitante de la Tierra. De esta forma, la aportación de Eric Dardel sobre la geograficidad encuentra una vía de desarrollo y profundización, mostrando que se trataba de un camino fructífero: es posible, desde las disciplinas implicadas en el estudio del espacio vivido, desarrollar planteamientos que den un alcance filosófico a este concepto y a este tema de investigación.

1.2. LA INTERPRETACIÓN COMÚN DEL ESPACIO VIVIDO

1.2.1. Una postura integradora

A lo largo del epígrafe anterior se ha ido mostrando los diferentes paradigmas o enfoques a través de los cuales se ha ido abordando la cuestión del espacio vivido. De este corpus de conocimiento pueden extraerse dos ideas principales, de carácter transversal, de gran importancia para la formulación de un marco teórico sobre la sensibilización paisajística:

- El espacio vivido es una proyección subjetiva, en un sentido amplio (por parte de un individuo o de una cultura visual o de cualquier otro filtro cultural). Se trata del núcleo de las posiciones implicadas en la deconstrucción del paisaje occidental. Pero es una idea que también está presente en los planteamientos de la geografía humanista. Así, Yi-Fu Tuan profundizó, en su conocida obra *Topofilia*, en la idea de que cada cultura tiene su propia cosmovisión del entorno que habita y que ello configura unas determinadas actitudes hacia el mismo.

- En la percepción del espacio vivido se ejerce una capacidad de lectura o interpretación, lo cual supone un nivel intersubjetivo que va más allá de los filtros y condicionantes culturales. Ello implica que el espacio vivido es legible y que, por ello, puede ser interpretado de una forma coherente. Esta postura está implícita en la psicología de la Gestalt pero también en los desarrollos de corte fenomenológico. Así, por ejemplo, el concepto de geograficidad de Dardel implica un a priori sobre nuestra experiencia del espacio, que es la tensión entre una base y un horizonte, un aquí y un allá (BESSE 2010). En el espacio psicogeográfico de los situacionistas está implícito este carácter intersubjetivo de los lugares, dado que sus efectos sobre las personas podían objetivarse a través de mapas de intensidad. Esta idea no está tampoco ausente de la geografía de la percepción: así, por ejemplo, en Kevin Lynch la identificación de cinco elementos críticos supone el reconocimiento de un código básico de legibilidad del espacio urbano, que luego se diversifica según los individuos y los grupos.

Para este trabajo, tiene un especial interés adoptar una perspectiva integradora entre ambas posiciones, alineándose con líneas de pensamiento de este tenor desarrolladas en los últimos años (MALPAS 1999; BESSE 2010). Es necesario asumir que en toda percepción del paisaje opera un filtro cultural, y, más aún, que muchas percepciones pueden ser consideradas como representaciones culturales; es decir, que están fuertemente condicionadas por un determinado código cultural. Pero no es menos cierto que los seres humanos desarrollan una interacción real con los lugares que habitan o simplemente recorren o visitan. No nos limitamos a proyectar nuestros códigos culturales o nuestras preferencias sino que, además, los lugares, sus rasgos y valores intrínsecos dejan una impronta en los seres humanos, a nivel individual o social, lo cual induce y desencadena unas determinadas actitudes y pautas de comportamiento. Al igual que el disfrute y comprensión del arte transforma al espectador y deja en él una impronta duradera, en mayor medida aún y para todas las personas, no sólo para las que se relacionan con las diversas manifestaciones artísticas, el entorno que nos rodea tiene efectos semejantes pero de mucha mayor relevancia social. De este modo, es posible hablar de una capacidad humana para relacionarse intelectual y sentimentalmente con el espacio vivido, a través de la cual éste es codificado, leído, interpretado y comprendido.

En esta capacidad de interpretación y codificación del entorno reside además la clave de la relación entre paisaje y calidad de vida, puesta de manifiesto por el *Convenio Europeo del Paisaje*, pues dicha capacidad constituye el medio fundamental por el cual los seres humanos, implícita o explícitamente, establecen vínculos con los espacios que habitan o que conocen. Por esta vía y a partir de distintas experiencias (viajes, estancias, movilidad cotidiana..)

se trascienden las relaciones meramente utilitarias con el entorno y se entra en el territorio de la interacción creativa entre el ser humano y su espacio vivido. De este modo, los seres humanos lo hacen suyo e interiorizan sus valores paisajísticos, desarrollando una relación afectiva y un compromiso ético. Se trata de vínculos que, en la presente situación de desarrollo social y político, requieren de una acción pública que los proteja y fomente, en la medida en que son un aspecto muy relevante de la calidad de vida y de los derechos de la ciudadanía.

Por otra parte, esta perspectiva tiene una especial relevancia, pues nos muestra cuál es el fundamento último y el alcance de la sensibilización paisajística. Si todos compartimos la capacidad de interpretar, codificar e interiorizar el entorno que nos rodea, y ello incide en la formación de actitudes de aprecio y respeto al paisaje, la sensibilización adquiere un valor estratégico: a través de ella es posible, en última instancia, fomentar el desarrollo de compromisos éticos entre seres humanos y marcos vitales.

Partiendo de este enfoque general, planteamos a continuación un marco teórico sobre la capacidad común de interpretación del espacio vivido (o, lo que es lo mismo, del paisaje). Como se señaló al principio del presente capítulo, en la base de la sensibilización paisajística como actividad diferenciada late la convicción de que en cada lugar existen valores paisajísticos que le son intrínsecos y que pueden ser comprendidos y compartidos socialmente, lo cual lleva a la creación de un vínculo afectivo y un compromiso ético. Esta convicción supone asumir que el paisaje es realmente un hecho intersubjetivo, que es portador de unas claves de legibilidad que pueden llegar a ser compartidas socialmente. Como se ha dicho, ello no significa negar que exista una gran diversidad de percepciones que son, realmente, una mera proyección de códigos culturales o de preferencias individuales. De lo que se trata es de poner de manifiesto el tipo de percepción más relevante para la sensibilización paisajística: aquélla que tiene el molde y la estructura de una interpretación.

Ahora bien ¿en qué consiste esa capacidad de interpretación? Para responder esta pregunta es necesario en primer lugar entender la naturaleza y las condiciones generales de la interpretación. Si nos ubicamos en la situación más conocida, la interpretación de textos u obras de arte, cabe decir que en ella intervienen tres componentes:

- Todo texto u obra de arte es portador de un sentido complejo y holístico que ya ha sido interpretado de forma más o menos primaria según los casos.
- Tenemos, por otro lado, un público que tiene, como se ha planteado, unas determinadas capacidades de interpretación, las cuales le permiten llegar a captar ese sentido complejo.

- El tercer componente es un mediador o mediadores. Su misión primaria es la identificación y comunicación del sentido complejo del texto u obra de arte en cuestión. Para que esa labor de mediación tenga una eficacia real ha de usar como vehículo privilegiado el lenguaje común y, sobre todo, ha de conectar de forma real con las capacidades comunes de interpretación del público al que se dirige.

En el caso que ahora nos ocupa, la interpretación paisajística como capacidad común que se ejerce de forma cotidiana, los actores que intervienen se reducen a dos: el propio paisaje y el propio sujeto, que ejerce a la vez de público y de mediador. En este caso, la interpretación es una mediación, acuerdo o fusión entre la subjetividad del intérprete (incluyendo todo su universo cultural y de preferencias) y un sentido que trasciende esa subjetividad. Ahora bien ¿qué rasgos específicos tienen estos dos componentes de la interpretación paisajística, entendida como capacidad común?

1. En relación con la subjetividad del intérprete, cabe decir que se compone de una constelación de representaciones que están interiorizadas por el individuo. Para caracterizarlas tiene interés la clasificación de percepciones paisajísticas desarrollada por el geógrafo J. F. Ojeda, la cual, si bien tiene una intención diferente, resulta también útil para sintetizar el universo de representaciones que pueden integrar la subjetividad de quien ejerce la capacidad de interpretación de su paisaje o espacio vivido:
 - Identitarias o protopaisajísticas. Las de aquellas personas que construyen y viven en el propio paisaje, cuyas miradas probablemente no sean panorámicas, ni siquiera admirativas, pero cuyas percepciones sensoriales descienden hasta los más mínimos detalles, identificando paisajes de la vida, de los sueños, de los símbolos.
 - Connotativas o creativas. Las percepciones de artistas o creadores, cuyas expresiones literarias, pictóricas, fotográficas, cinematográficas... añaden a los paisajes un plus de valor connotativo.
 - Analíticas o científicas. Las basadas en informaciones contrastadas de elementos, relaciones y flujos, que se convierten en estudios o informes que analizan y diagnostican desde distintas ramas de la ciencia.
 - Institucionales o catalogadoras. Las percepciones de aquellos organismos que administran o gestionan el territorio, el medio ambiente, la cultura o el turismo y que suelen convertirse en catálogos o guías.
 - Comunes o modales. Las producidas por la publicidad, que suelen responder a unos tópicos o clichés muy definidos por las modas y que pretenden establecer unos precios de mercado a los valores paisajísticos (OJEDA RIVERA 2005).

2. En segundo lugar, tenemos el paisaje como espacio vivido. ¿Qué ha de entenderse, en este contexto, por vivido? Esta palabra ha de entenderse como sinónimo de recorrido y experimentado, en unos casos de forma asidua, en otros de forma fugaz. Partimos pues de la base de que la vivencia y experiencia directa del paisaje es relacionable, en gran medida, con la experiencia del movimiento. A través de ésta, el paisaje es experimentado *in situ* por un sujeto, que a su vez lo codifica y lo dota de significado. ¿Por qué usar la palabra movimiento? Porque, aunque el carácter concreto de esa experiencia puede ser muy diverso, siempre involucra un desplazamiento, un ir a o venir de. Incluso en el caso de la contemplación estática del paisaje, esa experiencia, por mucha fuerza que pueda llegar a tener, está inmersa en el contexto de un determinado desplazamiento, del cual no puede abstraerse.

Por otra parte, partiendo de las aportaciones de la fenomenología, cabe afirmar que la propia idea de contemplación estática es una abstracción que, sin embargo, ha tenido un fuerte arraigo en el contexto cultural occidental, gracias especialmente al género pictórico que conocemos como paisaje. La potencia de esta tradición no debe ocultar el hecho de que el sentido de la vista es intrínsecamente móvil, incluso aunque permanezcamos fijos en un determinado lugar y que, como ya señaló Merleau-Ponty, el movimiento es lo primario, lo intrínseco a la existencia humana, de forma que el mundo, para los seres humanos, no está hecho de propiedades, sino de transiciones, de actos de movimiento.

En definitiva, el movimiento, en el sentido expuesto, es el fundamento de un tipo peculiar de conocimiento e interacción, la percepción del paisaje, en el que el sujeto entra en diálogo con el mundo que le rodea: los paisajes adquieren significado y valor sólo si son recorridos y, a la vez, el sujeto se ve transformado por esa experiencia.

Vivir un espacio incluye una gran diversidad de experiencias. Sin ánimo de exhaustividad, cabe citar las siguientes:

- Las secuencias visuales de los recorridos cotidianos.
- Las secuencias visuales de recorridos no cotidianos o esporádicos.
- La frecuentación de lugares, la cual puede llevar a un grado importante de familiaridad con los mismos.
- La inmersión sensorial en un lugar determinado, de forma que se borran las fronteras entre el sujeto y el paisaje.
- Las experiencias de visión panorámica propias del paisaje clásico.
- Los recorridos ritualizados (romerías, festividades, etc.) en los cuales se produce una apropiación simbólica del espacio.
- Los recorridos programados, propios de los viajes turísticos.

La fusión de estos dos marcos de referencia, subjetividad del intérprete y experiencia del movimiento, tiene como resultado la interpretación paisajística, entendida como capacidad común que se ejerce cotidianamente. En este proceso, la experiencia del movimiento es filtrada por cada sujeto individual y ello desemboca en una interpretación que codifica el paisaje de un modo determinado. Pero, como se muestra a continuación, ese carácter necesariamente individual de la interpretación paisajística no implica siempre que sea parcial o fragmentaria.

1.2.2. Niveles de complejidad

Se plantea a continuación un marco teórico general acerca de las diversas manifestaciones de la capacidad natural de interpretación. Partiendo de la base de que los contextos en los que ésta opera son muy distintos (áreas rurales, ciudades medias, ciudades consolidadas, aglomeraciones metropolitanas) y que también pueden ser muy diferentes las situaciones del sujeto (habitante de un lugar de forma permanente o temporal, viajero, turista, visitante ocasional), puede establecerse una gradación de los niveles de complejidad que alcanza la percepción del espacio vivido, así como una caracterización básica de esos niveles:

- La memorización de secuencias visuales es el aspecto más básico de la percepción del paisaje a través del movimiento. Al hacer ciertos recorridos de forma habitual (entre domicilio y lugar de trabajo, entre domicilio y lugares más frecuentados) se retienen las secuencias formadas por sus hitos y por sus tramos. Sin embargo, en este último caso, la memorización tiene una intensidad desigual: los tramos que incluyen hitos u otros elementos característicos se memorizan con facilidad, mientras que los más banales no llegan a ser retenidos. Este proceso permite realizar los recorridos de forma casi automática y hace posible, además, la configuración de un tipo básico de interpretación a la que puede denominarse mapa mental, a través de la cual se sintetiza la estructura básica del entorno, formada por vías, tramos, hitos y puntos de partida y llegada.
- Los puntos de partida y de llegada, junto con los recorridos que los unen, forman una red, que une varios espacios discontinuos a modo de archipiélago fractal. Cada uno de esos puntos constituye un entorno especialmente conocido y frecuentado, con el que se tiene una especial familiaridad y puede llegar a establecerse un vínculo afectivo. Este contacto frecuente crea una imagen general, configurada por dos niveles: rasgos generales y detalles o elementos que dotan de identidad a un determinado lugar y lo simbolizan.
- Sin embargo, los lugares no se hacen reconocibles sólo a través del contacto frecuente. Otra vía para ello es lo que podemos denominar recuerdo sensorial; esto es, la capacidad de inmersión en un paisaje y de almacenar sensaciones que, para un determinado sujeto, llegan a estar asociadas de forma inde-

leble a un determinado paisaje, pasando a formar parte de su acervo emocional. En este contexto y a diferencia del reconocimiento de lugares, la vista es un sentido más: cualquiera de los otros sentidos, de forma individual o combinada, puede llegar a constituir la base de un recuerdo sensorial.

- Finalmente, pero no menos importante, hay que reseñar otra capacidad que se desarrolla especialmente cuando un lugar es muy conocido, frecuentado y, hasta cierto punto, modelado por parte de quienes lo habitan: la capacidad de comprender holísticamente un paisaje. Ello implica que un individuo o un grupo humano conocen e interiorizan sus límites y las partes que lo constituyen, y les atribuye, a unos y otras, determinados valores y características de conjunto. Esto se ve favorecido por la existencia de un vínculo previo, de índole utilitaria, afectiva y ética, pero también es cierto que la comprensión del paisaje fomenta el desarrollo de esos vínculos. Se trata en realidad de un fenómeno de retroalimentación e interacción continuas.

1.2.3. Implicaciones éticas y políticas

Interpretar y leer el paisaje que nos rodea a través de su frecuentación y recorrido incide en las actitudes y comportamientos que adoptamos hacia él, tanto a nivel individual como social. Individualmente, cuanto mayor intensidad tenga la percepción del paisaje, mayor será el vínculo afectivo y el compromiso ético que se contraiga. Socialmente, si un grupo humano tiene una especial familiaridad con un paisaje determinado ello desemboca en la formación de actitudes socialmente compartidas de aprecio y respeto. Por el contrario aquellos espacios que, por razones diversas, pasan desapercibidos, o permanecen ajenos a la movilidad y a la frecuentación, corren un serio riesgo de caer en un círculo vicioso: como no son frecuentados, no se llega a generar una percepción socialmente compartida y no se establece con ellos un compromiso ético. Esto refuerza su invisibilidad social y dificulta aún más que sean recorridos con frecuencia.

En este contexto, no puede obviarse el valor indudable de las representaciones artísticas del paisaje y de los materiales orientados a la sensibilización paisajística. Tienen la capacidad, hasta cierto punto, de incidir en la percepción del paisaje y en las actitudes hacia el mismo. Sin embargo, su mayor grado de efectividad lo alcanzan cuando sirven de apoyo al recorrido y frecuentación de los paisajes. Esta experiencia directa retiene siempre una especial capacidad para configurar la percepción del paisaje y para inducir el compromiso ético que de ella se deriva.

Partiendo de estas premisas, cabe plantear algunas ideas generales relativas al modo en que la interpretación paisajística llega a incidir en las actitudes hacia el paisaje (CABALLERO SÁNCHEZ 2012). Una de esas vías puede denominarse sensibilización, si usamos la terminología del *Convenio Europeo del Paisaje*. No olvidemos que los destinatarios de una interpretación tienen la misma capacidad natural de interpretación que el propio intérprete. Para un intérprete el proceso de interpretación implica una ampliación de su experiencia lingüística en relación con un paisaje determinado, de modo que establece un vínculo lingüístico y ontológico con el paisaje interpretado. Al utilizar el lenguaje como medio, el intérprete no permanece alejado de aquello que interpreta sino que salva la alteridad o distancia que lo separa de él, creándose un vínculo entre ambos en el que la propia interpretación, como hecho lingüístico, opera como puente o nexo de unión. Ese vínculo es de sentido, pero también afectivo y ético: el paisaje interpretado pasa a formar parte de él y él del propio paisaje interpretado. Es decir, su propia actitud cambia, pasando de una actitud de distancia a una actitud de conocimiento e implicación. Eso mismo es aplicable al destinatario de la interpretación, por lo cual toda interpretación paisajística genuina crea un vínculo afectivo y ético entre quien recibe la interpretación y un paisaje que previamente le resultaba desconocido o poco conocido.

Respecto a la recepción de la interpretación, es preciso retener la lección de las obras clásicas de la interpretación paisajística. En dichas obras, la experiencia sensorial o primaria de los paisajes es aprovechada para potenciar la interiorización de las interpretaciones que allí se plantean, es decir el núcleo de sentido propio de cada paisaje. Ello muestra el camino a seguir para que la interpretación paisajística contemporánea sea capaz de incidir en la formación de actitudes y comportamientos. De este modo, la experiencia sensorial del paisaje que puede tener y transmitir el intérprete tiene la máxima relevancia ética y política, pues es la vía más directa que tiene el intérprete para conectar con la capacidad natural de interpretación paisajística de los lectores, incidiendo así en sus actitudes y comportamientos.

Existe, sin embargo, otra vía por la que la interpretación paisajística puede incidir en las actitudes y comportamientos y, en definitiva, en la cultura territorial. Se trata de la formulación de escenarios prospectivos, lo que en el *Convenio Europeo del Paisaje* se denomina objetivos de calidad paisajística. Se definen allí como "la formulación, por parte de las autoridades públicas y competentes, de las aspiraciones de las poblaciones en lo que concierne a las características paisajísticas de su entorno" (artículo 1). Una primera lectura puede hacer pensar que se trata de un planteamiento poco realista, pues, en ciertos casos, las aspiraciones de las que aquí se habla pueden resultar perjudiciales para los valores paisajísticos. Pero la experiencia acumulada va mostrando el camino a seguir: la clave

de esta vía está en la interacción entre interpretación paisajística y procesos de participación o concertación social, interacción que ha de desembocar finalmente en la formulación de un escenario prospectivo relativo a los valores paisajísticos que han de proyectarse hacia el futuro. Dicho de un modo más intuitivo: los procesos de participación social son una vía privilegiada para que la interpretación paisajística, los valores paisajísticos que a través de ella se transmiten, sean asumidos e interiorizados socialmente.

CAPÍTULO

2

Percepción del paisaje y movilidad territorial

2.1. PLANTEAMIENTO GENERAL

El capítulo anterior ha planteado los fundamentos de la capacidad humana de interpretar el espacio vivido. La relevancia de esta cuestión radica en que nos muestra un aspecto clave para potenciar la sensibilización paisajística y cómo mediante ésta se puede llegar a transmitir el carácter del paisaje o los valores paisajísticos de un determinado lugar. Cuando esto sucede, lo que se está haciendo en definitiva es apelar a la capacidad humana de interpretación, que normalmente se ejerce en relación con el espacio vivido pero no respecto a espacios ajenos o no cotidianos. En este último caso lo más frecuente es que la percepción se vea mediatizada por imágenes estereotipadas que dificultan una verdadera interacción con el paisaje y una captación de sus valores. La misión de la sensibilización paisajística, en ese ámbito, ha de ser la de desarrollar las capacidades que, en general, ya se ejercen en relación con el espacio vivido.

Sin embargo, en un trabajo como el presente, centrado en el potencial de la red de carreteras para la sensibilización paisajística, es necesario dar un paso más y preguntarse si la manera de recorrer el territorio y el medio de transporte que se utiliza constituyen una variable significativa en el ejercicio de esas capacidades de interpretación. A este respecto resulta pertinente plantear tres grupos de preguntas:

- ¿Cómo contribuye, en términos generales, la movilidad a la legibilidad e interpretación del paisaje, de manera que se fomente su aprecio y respeto?
- ¿Hasta qué punto puede decirse que los diversos tipos de movilidad han inducido maneras distintas de interpretar el paisaje?
- ¿De qué manera las formas actuales de movilidad, donde la carretera es el soporte hegemónico, fomentan la capacidad humana de interpretación paisajística? ¿Alientan algunos aspectos de esta capacidad en detrimento de otros? ¿Las favorecen todas, pero de modos distintos a los de épocas anteriores? ¿Existen por todo ello medios más eficaces que otros para la sensibilización paisajística ?

La respuesta a estas preguntas permitirá valorar el potencial de las carreteras como herramienta adecuada para la sensibilización paisajística, sin perder de vista otras modalidades contemporáneas: el ferrocarril y, por supuesto, el caminar, que sigue teniendo gran importancia en relación con el modo de relacionarse con los paisajes que nos rodean, sean éstos cotidianos, banales, emblemáticos, exóticos, próximos o lejanos.

2.2. LOS MODOS DE TRANSPORTES Y LA EXPERIENCIA DEL PAISAJE

El enfoque aquí adoptado considera que a lo largo de la historia, y en la actualidad, los distintos modos de transporte (desde andar hasta el vehículo más sofisticado) inducen a percepciones del paisaje distintas y que, en consecuencia, proporcionan experiencias del paisaje diferentes. Debido a esta razón principal es preciso comenzar por establecer los modos de transporte que tienen interés desde una perspectiva paisajística. Las dos formas de desplazarse que poseen mayor potencialidad diferenciadora cuando se recorre un paisaje son: la tracción muscular/sangre de una parte y la tracción mecánica, de otra. Partiendo de esta distinción básica se puede llegar a una gran variedad de relaciones entre percepción del paisaje y movilidad (en el anexo documental se mostrarán diversos ejemplos relativos a las percepciones y sensaciones que producen algunas de ellas). Algunas han caído en desuso y son en la actualidad marginales: se entiende que correspondería estudiarlas en otros trabajos de investigación. En el que ahora nos ocupa se considera que lo más pertinente es atenerse a los tipos que, siendo dominantes en la actualidad, tienen además un mayor potencial como herramienta de sensibilización paisajística: caminar, ferrocarril y automóvil.

2.2.1. La movilidad por tracción muscular/sangre

La movilidad por tracción muscular/sangre (caminar, pedalear, cabalgar, remar...) tiene una importancia crucial en el desarrollo de la capacidad humana de interpretación del paisaje. No obstante, por las razones que se acaban de exponer únicamente se abordará con cierto detalle la marcha a pie.

Caminar es una manera de recorrer el territorio que permite desarrollar todas las capacidades de percepción del paisaje, desde la configuración de un mapa mental hasta la comprensión holística. Es por ello una herramienta eficaz para la interpretación del paisaje, relevante en la historia de la cultura occidental (desde los peripatéticos griegos a los *flâneurs* o deambulantes bohemios). Ello le confiere un gran potencial para la sensibilización paisajística al hacer posible cambiar el significado del paisaje que se recorre, realizar su mapa mental, reconocerlo, interactuar con él y finalmente interpretarlo. Recientemente, profesionales de la arquitectura del paisaje (Stalker/Observatorio Nómada) han explicado que el acto de andar en grupo proporciona nuevas claves que permiten profundizar en dicha interpretación. Es una experiencia que permite desarrollar nuevas formas de comprender los lugares de una

forma sensible e imaginativa, en la cual el camino es utilizado como hilo conductor. En esta experiencia sucede que la atención no es siempre uniforme, las escenas recorridas despiertan una atención desigual, quedando en la memoria una impresión abstracta que se puede recordar, describir, interpretar o verificar y se configura bajo la forma de un relato. Este relato se debe contrastar con las experiencias que cuenten o narren otros integrantes que hayan llevado a cabo el mismo itinerario, para posteriormente elaborar cierta síntesis común y compartida por el conjunto del grupo. De esta manera se obtiene el resultado de la investigación del recorrido.

Dichos planteamientos se fundamentan en los siguientes argumentos:

1. Andar, recorrer un camino ha de ser considerado un aspecto básico y constitutivo de la existencia humana. Se trata de la primera experiencia personal que modifica el entorno, así como de una afirmación de la vida y de la libertad de movimiento. A través de la acción de caminar, el ser humano empezó a construir el paisaje que lo rodeaba y a modificar el espacio atravesado. Todo ello ha dejado su impronta en diversas manifestaciones culturales. Ciñéndonos a la cultura occidental, puede citarse, por ejemplo, uno de los poemas más reconocidos y citados de Antonio Machado, incluido en uno de sus libros, *Proverbios y cantares* (1917): "Caminante, son tus huellas/ el camino y nada más; /caminante no hay camino,/ se hace camino al andar" [...]. Este uso alegórico de la acción de caminar como trasunto de la vida confirma que ese acto supone una acción primigenia, constitutiva del ser humano y modificadora del entorno. Otro ejemplo relevante puede encontrarse en el Evangelio de San Juan: cuando Cristo resucita a Lázaro de Betania con la voz "¡Levántate y anda!", explícita y reconoce el acto de andar como acción constitutiva de la existencia humana.
2. La experiencia de caminar supone una transformación cultural del paisaje. Aunque no deje una impronta visible, los caminantes invisten de significado el entorno que los rodea. Ese significado puede llegar a tener una dimensión social e intersubjetiva cuando permite a los individuos identificarse, por medio de una experiencia emocional compartida, con los mismos lugares, generándose así un sentimiento de aprecio que deviene en muchos casos en compromiso ético.

3. Caminar es el modo más natural de retener y memorizar el espacio recorrido, y en ello siempre tiene un papel relevante la formación y preferencias del sujeto. En la experiencia de caminar se reconoce el espacio atravesado, los elementos que lo conforman y a los cuales se les atribuyen valores reales o simbólicos. Simultáneamente, cuando se recorre un paisaje andando se conserva en la memoria el itinerario llevado a cabo, a modo de mapa cognitivo, sensible, visual, sonoro, táctil..., de dicha experiencia. Además, a los componentes y atributos que conforman el espacio recorrido se les confiere un valor y significado que existe exclusivamente en la mente del transeúnte. De este modo, las percepciones que se reciben de un recorrido transforman el paisaje; esto es, aunque el sujeto no deja señales tangibles, modifica culturalmente el significado del espacio recorrido y experimentado (CARERI 2003: 51).
4. Caminar puede considerarse un método perceptivo de conocimiento del entorno basado en asociaciones de ideas generadas por las propias condiciones de la marcha. Ello permite un conocimiento detallado de los espacios recorridos a diferentes escalas espaciales y temporales de manera original e improvisada. Gracias a esta práctica se pueden delimitar fronteras de lugares; identificar zonas; reconocer intersticios y límites poco definidos; es decir, se pueden comprender algunas de las características materiales e inmateriales de los lugares atravesados y revisar imágenes mentales preestablecidas. En definitiva, la lentitud, la proximidad del objeto de estudio y la multiplicidad de sensaciones facilitan que los paisajes sean realmente descubiertos por el sujeto, el cual elabora, a partir de esa experiencia, su propia síntesis interpretativa.
5. En consecuencia, la acción de caminar permite el despliegue de la capacidad humana de interpretación del paisaje. Como se mostró en el capítulo 1, esa capacidad surge de la fusión entre dos marcos de referencia: la subjetividad del caminante (cultura, preferencias...) y una experiencia del movimiento que es siempre diferente. En este proceso de interacción con su entorno el caminante interpreta el espacio recorrido, identificando en primera instancia los elementos que lo dotan de inteligibilidad: hitos, límites, zonas homogéneas...

6. Además de una experiencia cotidiana que permite dotar de inteligibilidad el entorno que nos rodea, la acción de caminar puede considerarse una experiencia individual de índole estética, similar a la contemplación de una obra de arte. Ello depende de la actitud que se adopte. Así lo expresa M. Kessler: "solo el viajero, el paseante tiene una relación auténtica con el paisaje. Su intención está por completo en la comprensión estética del lugar con independencia de un objeto práctico" (2000: 21). Ello implica que la marcha a pie potencia la capacidad de aprehender las formas de la naturaleza en su apariencia, en su aspecto externo, de modo que su juicio estético no dependa de un interés ajeno al propio objeto de contemplación. El paisaje se convierte así en un objeto de placer que permite aflorar la sensibilidad y fijar la atención sobre el espectáculo que ofrecen la naturaleza, el espacio y el entorno al margen de su utilidad práctica. Para ello es necesario que el sujeto mantenga, entre otros condicionantes, cierto grado de ociosidad, soledad, silencio, reposo y ensoñación. De este modo el acto de andar toma una dimensión iniciática y el paseo en sí mismo supera el simple ejercicio físico para convertirse en una intensa actividad de los sentidos en profunda comunión con el paisaje. Se trata, en definitiva, de otra dimensión de la capacidad de interpretar el paisaje, la cual se orienta ahora al disfrute sensorial y estético; aunque, conviene insistir en ello, dicha capacidad está siempre mediatizada por las experiencias previas, la cultura y el grado de sensibilidad del propio sujeto (DURÁN 2007: 25-83).
7. La acción de caminar ha alcanzado relevancia en diversos momentos de la historia de la cultura occidental, situándose en el núcleo de corrientes muy distintas entre sí, las cuales la han considerado una herramienta privilegiada para el reconocimiento del entorno y la interpretación del paisaje. Una breve reseña de algunos de estos movimientos, desarrollados a lo largo de los siglos XIX y XX en el seno de élites sociales y culturales, permite entender con mayor profundidad el alcance de la experiencia de caminar.

A lo largo del siglo XIX surgen en Europa distintas agrupaciones de intelectuales que entienden el estudio de los fenómenos naturales *in situ* como herramienta válida de acercamiento al conocimiento científico. En ese sentido, en la segunda mitad del siglo XIX y en algunas regiones de España, se constituyen sociedades excursionistas, tales como *l'Associació Catalanista d'Excursions Científiques*, que se plantean como objeto de estudio la naturaleza desde la perspectiva de las ciencias naturales y sociales. Posteriormente, con el paso de los años, cambia este enfoque y se impone una perspectiva de corte historicista, neo-romántica y nacionalista (Renaixença), que fomenta el excursionismo y que identificará la montaña como símbolo propio, no reconociendo la costa y la campiña como espacio nacional catalán.

En Andalucía estos precedentes se encuentran en el grupo fundador del Ateneo de Sevilla. Manuel Sales y Ferré, destacado miembro del movimiento folclorista andaluz, impulsa, junto a otros intelectuales como Antonio Machado Álvarez, el desarrollo de las ciencias sociales en la región, en un movimiento de regeneración regional de corte positivista y evolucionista. En 1887 refundan, con esta orientación, el antiguo Ateneo con el nombre *Ateneo y Sociedad de Excursiones de Sevilla*, entidad que tiene, entre otros objetivos, estudiar aspectos históricos regionales y que cristalizará en una determinada visión de la historia regional. En una tercera etapa el excursionismo se interesa por los paisajes impresionantes y sublimes y, en algunas personas, esta actividad se orienta hacia la práctica deportiva del alpinismo.

Respecto a las tendencias recientes, cabe destacar el auge de las asociaciones cercanas a la actividad deportiva (senderismo, eco-turismo...). Se muestran atraídas por lugares considerados de interés paisajístico, cultural o histórico, y entienden que pasear, andar pausadamente es una manera de conocerlos, además de una experiencia física y mental saludable. Influidos por estos postulados postmodernistas, se redescubre el caminar como fuente de estímulos y la lentitud como un modo de percibir la belleza del camino en sí: esto es, la extensión del paisaje en sus márgenes y sus detalles. Se trata de una visión estética de la naturaleza asociada a una emoción vivencial enriquecedora y agradable que aporta calidad de vida, en línea con los postulados del *Convenio Europeo del Paisaje* (2000). Estas prácticas implican también un modelo instrumental o terapéutico de contacto con la naturaleza, cercana a la práctica deportiva tal como es concebida desde el Consejo de Europa (Carta Europea de Deportes para Todos, 1975). Se trata, en definitiva, de movimientos internacionales de corte eco-turístico que intentan descubrir los paisajes y señalarlos, creando vías peatonales que permitan demorarse en la contemplación del paisaje. De este modo, se asiste, en las últimas décadas, a la recuperación de caminos históricos, cañadas reales y vías verdes en un proceso que, en España, implica a las distintas administraciones del Estado, especialmente comunidades autónomas y ayuntamientos .

Una tendencia similar a la expuesta en el párrafo anterior, pero desarrollada en un contexto urbano, son los movimientos sociales que, en los últimos años, reivindican, a través de manifiestos, cartas y panfletos, el andar por la ciudad como derecho cívico fundamental. En el marco de una movilidad sostenible, proponen el caminar como forma de desplazamiento y por ello, la necesidad de eliminar obstáculos y barreras que dificultan la accesibilidad, asociados a la edad, la condición física, el género, el nivel de ingresos, la etnia, cultura o religión...; reivindican, de esta manera, la posibilidad de disfrute de los espacios y lugares que cuentan con aprecio y estima social, sean calles, plazas, monumentos, edificios, parques o paisajes urbanos; en definitiva, los espacios de movilidad comuni-

taria cuyo disfrute favorece el espíritu democrático, la cohesión social, la calidad de vida y la salud (ver <http://www.walk21.com> 27/02/2013). Por estas y otras razones, estos movimientos reivindican la máxima accesibilidad a estos espacios públicos y demandan a las administraciones correspondientes que no permitan su ocupación por los vehículos automóviles y que aquéllas regulen de forma restrictiva otras actividades privadas y sectoriales.

2.2.2. La movilidad por tracción mecánica

En relación con los modos de transporte de tracción mecánica, surge primero el ferrocarril y posteriormente la carretera, como es bien sabido. Son los modos de transporte que en la actualidad cuentan con mayor demanda pública y más reconocida. Cada uno de ellos configura visiones distintas del espacio recorrido, e induce a experiencias sensoriales diferentes, así como a una manera particular de vivir el paisaje y de interpretarlo. Ambos marcarán una determinada visión del paisaje y del mundo, la cual se implanta a lo largo de los dos últimos siglos.

El ferrocarril

El ferrocarril es una consecuencia del desarrollo tecnológico del siglo XIX. Tiene como características principales que no comparte sus instalaciones con otros medios de transporte; su infraestructura es propia y particular, obligando a seguirla a quienes lo toman; las condiciones del desplazamiento no pueden ser modificadas por el usuario.

Aspectos técnicos:

1. El tren se desplaza mediante un movimiento mecánico de carácter uniforme y necesita sus propias condiciones técnicas de construcción, nivelación y aplanamiento del terreno. Además no puede superar rampas de un determinado grado de inclinación, de modo que se multiplican túneles y viaductos que favorecen la línea recta y el plano horizontal. Esto no impide que, hasta principios del siglo XX, la administración responsable del sector mantenga, en determinados tramos, un diseño con cierto regusto por la monumentalidad, de modo que el trazado viario no sinuoso y la continuidad del plano horizontal a lo largo de los itinerarios condicionan la manera de ver el paisaje.

2. Por otra parte, en los trazados del ferrocarril se imponen los itinerarios de largo recorrido a los de escala local, siendo por entonces esta cuestión tema de discusión en los medios de comunicación escritos; es decir, se favorecen los trazados directos origen-destino, entre áreas de producción y áreas de consumo, con el objetivo de evitar gastos excesivos en su construcción, de modo que las líneas del ferrocarril dejan de pasar por muchos núcleos de población. Todo ello implica una mayor accesibilidad a los paisajes, así como una nueva mirada sobre ellos.
3. Con el desarrollo del ferrocarril aparece un nuevo concepto del viaje. La posibilidad de recorrer rápidamente el territorio sin riesgo importante de ser atracado por salteadores introduce un nuevo entendimiento del espacio geográfico y de la movilidad. El tren es glorificado como elemento de progreso debido a que tiene la posibilidad de relacionar todos los espacios, todos los pueblos del mundo. Este nuevo modo de transporte supone, en definitiva, que la acción de viajar a media y larga distancia disminuye significativamente su carácter azaroso y arriesgado.

La percepción del paisaje

1. La radical novedad que introduce este modo de transporte, de especial relevancia para el presente trabajo, afecta al modo de experimentar el paisaje. Gracias al ferrocarril, el espacio y el tiempo son reducidos drásticamente; la velocidad se convierte en un nuevo prisma para ver el paisaje, un paisaje que se percibe ahora a distancia, dinámico y dotado de una dimensión temporal. Ahora es el movimiento el que moldea la forma de las cosas a la vez que dificulta su retención y memorización.

La marcha rápida del tren dificulta la percepción detenida y sosegada del paisaje, de modo que el plano cercano se convierte en una sucesión de imágenes fugaces que fatigan la vista. En cambio, los objetos lejanos desfilan con mayor claridad. Con estas condiciones, el viajero ha de contentarse con los elementos que aparecen en la lejanía. A la vez, para ver con nitidez, es necesario distinguir, seleccionar, desde la subjetividad y las preferencias personales, algunas de esas imágenes distantes y fugaces. En definitiva, es necesario detener la mirada en algún punto del paisaje que llame la atención, el resto en gran parte desaparece. En este proceso el viajero no participa con todos los sentidos de la acción del viaje.

Estamos pues ante una nueva manera de mirar el paisaje, en la cual el pasajero es más bien un espectador pasivo que ve cómo se encadenan las imágenes desde la ventanilla de su compartimiento. Estas condiciones

generales se acentúan cuando aumenta el confort de los asientos y de los camarotes, lo que induce a una especie de sopor, de adormecimiento de las sensaciones. Incluso puede suceder que algunos pasajeros se dediquen a leer o dormir, de modo que el paisaje no sea un objeto relevante de atención.

2. El paisaje en movimiento del ferrocarril es un paisaje visto, el resto de sentidos no participa activamente de su percepción. Es importante destacar que el viajero no puede orientar la mirada en la dirección de la marcha, no tiene la posibilidad de ver a lo lejos lo que más tarde desfilará ante sus ojos. Para formar la percepción del paisaje es necesario recurrir a asociaciones de imágenes que se relacionan mediante elementos como la línea del horizonte u otros hitos muy visibles que aparecen y desaparecen rápidamente y que no pueden ser aprehendidos por completo debido a su fugacidad. Ello implica la necesidad de poner en juego aptitudes como la atención, la imaginación y la memoria, para poder llevar a cabo la síntesis, la interpretación que supone el paisaje que muestra el ferrocarril. En definitiva, el usuario del ferrocarril tiene con el paisaje una relación efímera y artificial. En las imágenes que se ven, en los paisajes que se recorren, los contornos aparecen difuminados, no se reconocen personas, ni casi lugares, sólo aparecen indicados sus contornos mientras la naturaleza en panorámica llama la atención por su pintoresquismo. De este modo aparece un nuevo paradigma: "aquello que es digno de ser pintado"; paisajes pintados que serán captados con perfiles imprecisos debido a la propia aceleración de la marcha y que ha recogido de manera magistral el movimiento artístico impresionista .

3. Estas condiciones de percepción del paisaje influyen en el desarrollo de un nuevo enfoque en la manera de ver y representar el paisaje. El paisaje del ferrocarril está ligado a la distancia, no existe una experiencia directa del espacio recorrido, la naturaleza aparece en la distancia. Con el paisaje en movimiento se elabora una nueva visión de la naturaleza que es la panorámica. El panorama muestra un paisaje bello, lejano e inaccesible y que la fotografía había logrado fijar en un instante. De esta manera se reduce la realidad del paisaje a sus aspectos visibles. Esta experiencia influye en la pintura, que irá descartando el uso de la perspectiva. El punto de fuga y la profundidad del espacio se sustituyen por elementos que desfilan de modo impreciso. Es una nueva experiencia estética que según Baudelaire (citado por M. DESPORTES 2005: 116) no es poética, es un paisaje sin profundidad ni memoria, pero voluble, distraído y lleno de aspectos fugaces. Estamos ante una nueva sensibilidad cultural basada en la apreciación de lo efímero, lo transitorio, lo fugaz, lo contingente como rasgos distintivos .

La carretera

Por la importancia que este soporte de la movilidad tiene en el presente proyecto de investigación, se le dedica una especial atención, en la medida en que constituye la infraestructura del medio de transporte más popular: el vehículo a motor.

En este caso, su potencial para la percepción del paisaje depende de diversos condicionantes (tipo de vía, velocidad, trazado...), así como del papel que asume el sujeto (conductor o pasajero) y del tipo de vehículo (utilitario, taxi, bus de excursionista, bus de línea regular de transporte...). Es decir, que puede ser utilizada por medios de locomoción muy diversos y proporcionar experiencias muy distintas entre sí.

Aspectos técnicos:

1. La formación de la actual red de carreteras, adaptada en sus condiciones técnicas a la circulación de los automóviles, tiene su origen en el desarrollo de los ejes principales. Son éstos los que potencian y permiten que muchos sectores de población tengan posibilidades de moverse a través del territorio y disfrutar del paisaje más allá de su marco vital cotidiano. El resto de la red (comarcal, local y vecinal) tardará aún muchos años en acondicionarse para la circulación, con cierta seguridad y comodidad, de los vehículos motorizados. Esta importancia y ese carácter pionero las hace merecedoras de una cierta atención en el curso de nuestra exposición.
2. La carretera es un espacio público, accesible, visible, plural, de encuentro y de confrontación, diseñada para el desplazamiento a cierta velocidad a través de vehículos motorizados y dotada de una reglamentación y jerarquización específica.
3. La función principal de la carretera es, en determinadas condiciones, llevar a un destino o lugar, sea para el transporte de personas o de mercancías, especialmente las carreteras de gran capacidad. Las primeras carreteras de gran capacidad o autopistas que se construyen específicamente para el tráfico del automóvil se diseñan en Estados Unidos a partir de la década de 1920, recibiendo el nombre de *parkways*. En este país, su construcción obedece a una serie de causas interrelacionadas: mejorar el transporte, ordenar el territorio,

facilitar los accesos a las ciudades e intereses inmobiliarios. El *New Deal* supone un impulso aún mayor al perseguir aumentar la inversión pública y favorecer el consumo para de esta manera superar la Gran Depresión. Progresivamente, se configura una verdadera red a distintas escalas espaciales que permite un fácil acceso y tránsito a través de los grandes espacios abiertos de las praderas del oeste americano.

En Europa las primeras autovías se construyen en la década de 1930 en la Alemania nazi y la Italia fascista. Se proyectan como vías reservadas para el uso exclusivo del automóvil, para la mejora de la seguridad en la circulación, para aumentar el rendimiento técnico del vehículo y la conectividad del transporte. En la Alemania nazi las autovías se conciben como verdaderas obras de arte insertadas en el paisaje, siendo también un formidable soporte propagandístico del régimen, un signo de identidad nacional que además de una función económica es una forma más de disfrute y placer.

El equivalente en España a las autopistas europeas son las carreteras que conforman el Circuito Nacional de Firms Especiales (1926). En la década de 1920-1930 no se construyen autopistas en España, entre otras razones porque el número de automóviles que circulaban por sus carreteras era escaso por los grandes costos que suponía su construcción. No obstante se lleva a cabo un programa de actuación de gran trascendencia: el Circuito Nacional de Firms Especiales. No se trataba de un plan de carreteras, pues su ámbito afectaba sólo a algunos de los principales itinerarios nacionales y no a la totalidad de la red del Estado. Tenía como objetivo básico lograr la mejora de las carreteras principales, es decir aquéllas que enlazaban las poblaciones de mayor importancia con la capital del Estado, y otros itinerarios de valor histórico o artístico que favoreciesen el desarrollo de la actividad turística (URIOL SALCEDO 1992). De hecho, el primer parador de turismo se proyecta en 1926 en la Sierra de Gredos (Alto del Risquillo) para dar a conocer los paisajes de este lugar. Una vez inaugurado este primer establecimiento, se constituye en este mismo año la Junta de Paradores y Hosterías del Reino, y sus esfuerzos se encaminan a perfeccionar la idea original y servirse de escogidos monumentos históricos artísticos y parajes de gran belleza natural para instalar nuevos paradores. En paralelo, en 1927 se comienza a construir albergues de carretera para automovilistas, que posteriormente se integrarán en la red de paradores participando de sus mismos objetivos. De este modo, aunque en España no se construyen autopistas, distintas administraciones públicas comparten los planteamientos vigentes entonces de que la carretera posee un potencial como vía de acceso a la naturaleza y el paisaje. Idea que se refuerza en la década de 1960, coincidiendo con el importante desarrollo de la actividad turística que se desarrolla

en España. Es decir, que las autovías podían contribuir a magnificar el paisaje y favorecer la economía, el turismo y la cultura.

El verdadero desarrollo de las autopistas en Europa tiene lugar entre 1950 y 1970, periodo de fuerte crecimiento económico, industrial y de expansión urbana. En España, después de algunos intentos parciales (REDES ARTERIALES, 1961) y otros frustrados, este proceso finalmente se lleva a cabo en la década de 1980, con gobiernos de orientación socialista que llevan a cabo distintos programas de construcción a escala nacional (Programa de Autovías), integrados en el Plan General de Carreteras del Estado (1984-1991). En paralelo la Junta de Andalucía establece en 1984 un Avance de Plan General Viario. A partir de entonces se han desarrollado distintos planes y programas de actuación a nivel regional que han conseguido, entre otros objetivos, estructurar el territorio, dotar a las carreteras de una verdadera funcionalidad económica y garantizar una determinada velocidad y seguridad de circulación a los vehículos. Además, mediante estas infraestructuras se ha intentado garantizar la igualdad de todos los andaluces en el acceso a los transportes y servicios públicos (OBRAS PÚBLICAS EN ANDALUCÍA, 2002).

Este énfasis en las carreteras principales no debe hacer que se pierda de vista la diversidad tipológica real de la red de carreteras, recogida en las clasificaciones legales a nivel nacional y regional vigentes en España. En el caso concreto de Andalucía, la Ley 8/2001, de 12 julio, de Carreteras de Andalucía las agrupa en varios tipos, en su artículo 3.2 . En general, dichas clasificaciones tienen como criterios básicos la funcionalidad que prestan respecto al transporte y las comunicaciones, las características técnicas, la máxima velocidad de circulación permitida y el tamaño de los núcleos de población que relacionan. En Andalucía, la relación entre las prestaciones de las carreteras y el tamaño de los núcleos de población se formula de manera estructurada y para toda la región en el documento *Bases para la Ordenación del Territorio de Andalucía* (1990).

La función paisajística

La carretera puede tener distintas funcionalidades y, desde hace algunas décadas, ha incorporado la función paisajística, según establece, por ejemplo, la Ley de Carreteras (8/2001) de la Junta de Andalucía. En España, el reconocimiento de carreteras que atraviesan paisajes singulares o representativos es un hecho reciente tanto en la legislación como en los planes y programas sectoriales. No obstante, existen, precedentes legales que de manera

tangencial se han ocupado de la relación carretera y paisaje, fundamentalmente a partir de la década de 1960. Desde entonces, muchos planes, leyes y normas formuladas tienen un intención cautelar y conservacionista: protección de vistas que se pueden apreciar desde la carretera; prohibición de determinadas actuaciones que devalúen el paisaje; fomento de la construcción de elementos auxiliares de la carretera que revaloricen los paisajes recorridos; en algunos casos, se presta atención a la integración de la carretera en el paisaje (RODRÍGUEZ RODRIGUEZ y VENEGAS MORENO 1996).

Sin embargo, conviene centrar la atención en un aspecto específico de esa función paisajística, a saber, el potencial de la red de carreteras para la sensibilización paisajística. Para desarrollar cualquier argumento en esa dirección es necesario, en primer lugar, caracterizar cuál es la experiencia del paisaje que se consigue a través de la carretera:

1. Un aspecto clave de la funcionalidad propia de las carreteras es su capacidad de proporcionar acceso a los lugares y por tanto de hacer socialmente reconocible y, si se trata adecuadamente esa función, hacer relevante un paisaje. Pero ese potencial es diverso. A modo de ejemplo, se podría decir que los paisajes que son vertebrados por carreteras de la llamada Red de Alta Capacidad y Red Principal alcanzan un elevado grado de frecuentación o intensidad media de circulación diaria (I.M.D.) y por esta razón pueden ser reconocidos a fuerza de repetir los recorridos. Este potencial de reconocimiento se reduce notablemente en el caso de paisajes percibidos desde carreteras de menor categoría que vertebran lugares de difícil acceso o menos frecuentados.
2. Otra consideración en relación a la percepción del paisaje desde la carretera es la idea, comúnmente aceptada, de que dicha percepción se modifica en función de la velocidad media de circulación de un vehículo; a mayor velocidad de circulación se produce mayor reducción del ángulo de visión o concentración escénica, de modo que el paisaje próximo a las márgenes es difícil de reconocer. No obstante, ello no impide un determinado entendimiento del paisaje que se recorre, a través de la memorización de secuencias visuales.
3. El automóvil posibilita aprehender el entorno de manera eficiente. Actualmente, es sabido que la apreciación de la distancia no depende sólo del sentido de la vista y que es inseparable del movimiento; de modo que mediante la visión asociada al movimiento, se percibe la distancia, se definen contornos, se aprehenden las formas del paisaje.

4. El automóvil, por la flexibilidad espacial y temporal que proporciona, permite al conductor y a los otros usuarios del vehículo cierto control de su propia interacción con el paisaje. De este modo tienen la posibilidad de construir, disfrutar y apreciar el paisaje de manera individualizada y con distinto grado de intensidad.
5. En el caso de las autopistas, existe una relación clara entre legibilidad del paisaje y seguridad en la conducción. Cuanto mayor es para el usuario el entendimiento de la carretera mediante una señalización adecuada, explicitada con hitos y elementos morfológicos o simbólicos significativos que sirvan de referentes visuales, mayor será la seguridad en la conducción (ver recuadro 6e). Ello permite un menor nivel de atención en las maniobras sobre el vehículo y mejorar las posibilidades de llevar a cabo una lectura del paisaje o de otras experiencias que considere oportunas.
6. La carretera permite reconocer paisajes. A este respecto, un factor clave es el grado de frecuentación o número de veces que se repite un mismo recorrido. La familiaridad con la carretera (tipo, densidad de tráfico, grado de seguridad vial...) facilita al usuario una conducción semiautomática por parte del mismo y cierto grado de seguridad. Bajo estas condiciones el usuario llega a memorizar los rasgos del paisaje circundante y por tanto dicho paisaje se hace reconocible .
7. En cuanto a la inmersión sensorial a través del uso de la carretera, cabe decir que cuando se conduce un vehículo o se acompaña como pasajero, se construyen unidades de paisaje significativas a partir de los patrones presentes en el sistema cultural y se desechan percepciones indefinidas o ambiguas. Esto es, las sensaciones se sintetizan en forma de cualidades atribuidas a cada paisaje. Esta potencialidad, propia del paisaje en movimiento, se desarrolla en mayor medida cuando se recorren carreteras secundarias. Sus propias condiciones de servicio y su mayor grado de permeabilidad en el territorio permiten una mayor captación de información y, por tanto, una mayor precisión en la atribución de cualidades sensoriales al paisaje que se recorre.
8. Estas carreteras secundarias permiten también, bajo ciertas condiciones (baja velocidad media de circulación, intensidad reducida de tráfico, parámetros de trazado integrados en el territorio, ausencia de equipamientos en su márgenes...), llegar a la comprensión holística de un paisaje, de los atributos y componentes que lo conforman. Su mayor capilaridad en el territorio y el paisaje facilita la captación de los detalles del recorrido, los cambios de paisajes, incluso los matices sensoriales que diferencian a un paisaje de otro y que no escapan al conductor o acompañante que posea cierto grado de sensibilidad. La adecuada gestión de este potencial convierte a esta parte de la red viaria en una herramienta de gran relevancia para la sensibilización paisajística.

Cabe decir finalmente que estas apreciaciones generales del binomio carretera-paisaje en movimiento han de ser contrastadas con la realidad específica de cada caso: el entorno que se recorre (paisajes cerrados, abiertos...), la composición escenográfica (en profundidad, lateral...), el momento del día, la estación del año, la velocidad del recorrido, intensidad del tráfico y su composición, intención del viaje, etc. Todo ello debe considerarse a través de los protocolos pertinentes que hagan posible un mejor acercamiento al conocimiento de la experiencia del paisaje que proporciona la carretera.

Junto con los planteamientos analíticos, es necesario realizar una síntesis de las principales propiedades de la percepción del paisaje en movimiento: existencia de un sujeto activo (conductor o pasajero); carácter polisensorial o háptico de la percepción; heterogeneidad del paisaje percibido (detalles, intersticios, fronteras); carácter de espacio vivido; importancia de la temporalidad como aspecto clave del paisaje en movimiento. Un reto que ello plantea es conseguir que estos parámetros puedan ser aplicados a la evaluación y gestión de la red de carreteras, partiendo de la base de que mejoras de distinta naturaleza, como la reducción de la velocidad media de circulación, la disponibilidad de lugares estratégicos de parada, una señalización vertical temática, el diseño de trazados, etc... pueden significar, en el futuro, una mejor interpretación del paisaje en movimiento.

Otro planteamiento de síntesis que es necesario incluir es el relativo a las actitudes que subyacen a la movilidad. Mientras que algunos usuarios tienen un interés real por comprender el paisaje que les rodea, en el otro extremo tenemos aquellos para quienes el paisaje no merece una especial atención, considerándolo un mero telón de fondo que sirve en todo caso para orientarse. En general, se puede asegurar que los motivos y la actitud del conductor o pasajero guarda relación con la atención que se le presta al paisaje que se desarrolla a lo largo de un recorrido.

2.3. EL DESARROLLO HISTÓRICO DE LA MOVILIDAD Y SU INCIDENCIA EN LA PERCEPCIÓN DEL PAISAJE

Una vez que se ha dado una visión general y teórica de los diversos tipos de movilidad y su relación con el paisaje, este epígrafe y el siguiente tienen como objetivo ofrecer una perspectiva histórica, de carácter sintético, sobre cómo han ido variando los modos de desplazamiento a lo largo de la historia y cómo ello ha favorecido determinadas formas de percepción y experiencias del paisaje.

Si bien la carretera es actualmente, en la cultura occidental, la principal infraestructura de transporte, esto es un fenómeno relativamente reciente. No siempre la carretera ha sido el principal elemento estructurante del territorio y la vía privilegiada para la lectura del paisaje.

Las mejoras en las técnicas de construcción de las carreteras son anteriores a la aparición del automóvil y se llevan a cabo a partir del siglo XVIII. En este sentido, lo más significativo parece ser la rectificación o sustitución de itinerarios. De modo que caminos relevantes desaparecen o pierden importancia y otros se consolidan; aunque, por encima de cualquier variación, se impone, al menos en España, un sistema centralizado de comunicaciones. Todo ello supone, entre otras mejoras, rectitud de trazados, desaparición de tramos tortuosos y plantaciones de árboles laterales..., de modo que se marca la dirección a seguir y se orienta la mirada según la lógica que diseña el técnico de la administración correspondiente. Además, las mejoras en los vehículos de tracción animal (carruajes, carromatos, diligencias, calesas...) permiten que el viajero se sienta cómodo a lo largo del recorrido; se relacione con el entorno y lo perciba con mayor grado de intensidad; atienda a los elementos que subjetivamente le atraen; aprehenda el paisaje y lo memorice; aunque siempre dependiendo, todo ello, de la propia sensibilidad. Aparece así una nueva mirada codificada por señales abstractas y subjetivas. En sus inicios, este acceso al paisaje es exclusivo de una clase social adinerada.

Es a partir de la segunda mitad del siglo XX cuando se inicia el gran salto cualitativo en lo referido a los medios de transporte y el acceso de amplias capas sociales a las nuevas formas de movilidad. Existen estudios que avalan la aseveración de que a lo largo de estos dos siglos se produce una alternancia entre el ferrocarril y la carretera como principales medios de transporte (DOMÍNGUEZ VELA, 2008). Este hecho sucede, principalmente, en lo referido a los

trayectos largos, porque en las distancias medias y cortas la carretera mantiene su papel principal: se trata de un proceso que tiene gran trascendencia, pues cada modo de transporte induce percepciones y maneras distintas de entender el paisaje en movimiento. Se considera que cada gran cambio en la tecnología de los transportes guarda relación con nuevas formas de mirar el paisaje, como se recoge con cierto detalle a lo largo de su desarrollo histórico.

En España, a mediados del siglo XIX el estancamiento del transporte estaba ocasionando cierta parálisis económica, debida a que las carreteras habían sido construidas más en función de las comunicaciones que como una red o un sistema de transporte en sí mismo. Ante la dificultad de poder transportar por el sistema tradicional de carretería y arriería los excedentes procedentes de la agricultura, surge el ferrocarril con capital privado y mayoritariamente foráneo que se impone rápidamente como principal medio de transporte, de modo que sus estaciones se convierten en referentes básicos para la construcción de carreteras. También se convierte en modo hegemónico de acceso al paisaje, gracias a que progresivamente se abarata el precio del ticket de viaje. Existe numerosa literatura de autores españoles y extranjeros que cuentan la experiencia del paisaje desde el tren: Andersen (1863), Bécquer (1864), Unamuno (1903), Ortega y Gasset (1957) y en los últimos años Antonio Ferres (2004).

A principios del siglo XX el desarrollo científico-técnico favorece, en lo relativo al transporte, la sustitución de la tracción animal por la tracción mecánica en las carreteras españolas. Gracias a este desarrollo tecnológico aumenta en gran medida la producción del automóvil y se generaliza su uso entre distintos sectores de la sociedad. En ello influye también el relevante papel que juega en la Primera Guerra Mundial, donde demuestra mayor eficacia y agilidad respecto al ferrocarril, así como las mejoras de la producción en serie mediante cadena de montaje que introduce Henry Ford. Todo ello permite disminuir los precios de fabricación; junto a ello los aumentos de salarios favorecen el consumo y posibilitan el acceso de ciertos sectores de clase media a este nuevo modo de transporte.

Las constantes mejoras técnicas del automóvil obligan a mejorar las carreteras. Hasta entonces las carreteras se habían diseñado para el paso de carros y carretas, con firmes de macadán, radios de curvas cerradas y pendientes acusadas. Los automóviles demandan cambios en las condiciones facultativas de las carreteras, especialmente respecto a trazado de curvas, pendientes y afirmado (riego bituminoso y asfaltado), así como respecto a regularización de circulación. El aspecto más destacado de la motorización radica en la multiplicación de las comunicaciones entre el mundo rural y urbano. Uno de los primeros usos del automóvil es el turismo (la primera *Guía Michelin*

data de 1900). Se señalan rutas, lugares, monumentos.... un placer reservado a las clases adineradas, como queda recogido en las excursiones que realiza Marcel Proust (DESPORTES 2005: 237). El automóvil será muy valorado por este sector de la sociedad, debido a que genera una sensación de libertad, permite el control del vehículo, la parada arbitraria..como si se tratara de un caballo incansable. Se trata de nuevas experiencias que las asociaciones turísticas intentan desarrollar. Muchos clubs de turismo nacen con el objetivo de proteger lugares y paisajes especiales: una paradoja, puesto que a su vez el turismo será considerado con el paso de los años como factor de degradación ambiental.

La segunda mitad del siglo XX es el periodo de desarrollo definitivo del automóvil, el cual favorecerá nuevos modos de ocio y de aprecio de la naturaleza. El viaje se convierte así en una experiencia sensual por el hecho de conducir un vehículo motorizado y permitir descubrir nuevos paisajes, aunque ambos hechos dependan de la propia sensibilidad. En dicha experiencia, el ritmo viene dado por el tiempo que se emplea en el descubrimiento de nuevos lugares, por los cambios de puntos de vista y por la sensación de encontrarse en el centro del paisaje. Un paisaje que no ofrece grandes perspectivas, ni profundidades inmensas, que viene definido por el encadenamiento de secuencias visuales unidas por la actividad de la propia acción de conducir. El paisaje atravesado es fruto de esta relación. El automóvil establece así nuevas interacciones con el paisaje a modo de mediador, de articulador de secuencias, de experiencias inéditas. Este desarrollo de la movilidad por carretera es recogido por el género cinematográfico *road movie*, desde entonces hasta la actualidad, a través de películas pioneras como *Easy rider* dirigida por Dennis Hopper (1969) y otras posteriores como *París, Texas* de Wim Wenders (1984) , *Thelma y Louise* de Ridley Scott (1991), *Carretera perdida* de David Lynch (1999), y otras de reciente producción como *Camino a la perdición* de Sam Mendes (2002), *Diarios de motocicleta* de Walter Salles (2004), o la española *Airbag* de Juanma Bajo Ulloa (1996).

Desde finales del siglo XX el tren de alta velocidad viene adquiriendo una importancia creciente en lo referido a distancias medias y largas y como elemento estructurante del territorio y el paisaje. La experiencia del paisaje que ello proporciona a una velocidad extrema es recogida, por ejemplo, en la obra fotográfica del almeriense Carlos Pérez Siquier (2004), aunque en la revista *Paisajes desde el tren* que Comfersa edita bimensualmente para los trenes de alta velocidad de RENFE, el paisaje, paradójicamente, es tratado como un valor de relevancia para el viaje sin que aparezca representado desde el parámetro de velocidad.

2.4. LA MOVILIDAD CONTEMPORÁNEA Y EL ACCESO AL PAISAJE

La movilidad contemporánea y su relación con la manera de entender el territorio y percibir el paisaje se puede explicar mediante los siguientes argumentos principales:

1. El progreso económico y el desarrollo tecnológico reciente han permitido el acceso a la movilidad de amplias capas de la población, convirtiéndose en un fenómeno de relevancia social que, junto con el intenso desarrollo mediático de la información, favorece nuevas maneras de entender el paisaje.
2. En el momento presente, la manera de percibir el paisaje en movimiento viene condicionada en gran medida por el tipo de infraestructura y el modo de transporte que se utilice. Así pues, cada uno de los desplazamientos que se realizan tiene sus particularidades cuando se enfrentan al paisaje; las diversas secuencias visuales se organizan de modo distinto; cambia la inmediatez de las percepciones, la coherencia de los recorridos según sea la escala del trayecto que se lleva a cabo, los símbolos asociados, las historias que contienen.
3. Los modos contemporáneos de movilidad tienen un gran potencial para proporcionar experiencias paisajísticas de gran intensidad y de gran valor formativo. Además permiten interpretar el significado de espacios que no forman parte del marco vital cotidiano. De hecho, puede decirse que gracias a los modos contemporáneos de movilidad el conjunto de la sociedad han accedido a experiencias que anteriormente estaban reservadas a minorías sociales: la experiencia de crear un vínculo afectivo con un paisaje a través de su vivencia, conocimiento e interpretación.

Partiendo de estos argumentos generales se pueden detallar algunas de las principales propiedades de la movilidad actual en relación con el paisaje: velocidad, conectividad, reversibilidad, y multiplicación de imágenes.

1. La velocidad. En general, la sociedad occidental contemporánea ha asumido unos determinados planteamientos respecto a la movilidad, de forma que ésta se caracteriza, entre otras cualidades, por el deseo de alcanzar la máxima velocidad y completar los recorridos en el menor tiempo posible. Con ello, el espacio se comprime, (se considera como un obstáculo que se debe eliminar) y el recorrido se reduce a un vector origen/destino. En este sentido, como señala Ignacio Español (2007), la sociedad occidental en su aspiración de inmediatez y

ubicuidad tiene en muy alto valor la capacidad de desplazarse a altas velocidades. No es casual que en la clasificación de las carreteras españolas uno de los parámetros utilizados sea la velocidad máxima de circulación, tal como, por ejemplo, recoge la Ley 8/2001, de 12 de julio, de Carreteras de Andalucía.

Las carreteras que permiten mayor velocidad de circulación al público general son las autopistas. En general, la conducción del automóvil en las autopistas es considerada poco exigente, entre otras razones debido a que su trazado se desarrolla según normas estrictas muy estudiadas por los técnicos y en función de una velocidad reglamentada. Dicha velocidad viene asegurada por las propias normas de trazado con referentes continuos que permiten al conductor prevenir y ejecutar las maniobras futuras sin precipitación ni dificultad; de modo que orientando su mirada siempre hacia delante el sujeto descubre el trazado que viene señalado poco a poco. Además, por seguridad en la conducción, nunca debe ser mirado con detenimiento lo próximo debido a que no hay nada que observar en el lateral.

El espacio descubierto en la autopista es una especie de salida hacia delante. Los elementos muy lejanos parecen inmóviles, formando el telón de fondo del decorado y los elementos distantes se presentan según vistas cambiantes, mientras que los próximos a la vía participan de un vivo movimiento y fugacidad. La velocidad y la orientación de la mirada impiden mirar el menor detalle que se desarrolla próximo al lateral.

La velocidad disminuye el tiempo de información, de reflexión e impone una decisión rápida que puede llegar a ser peligrosa, pero la experiencia de conducir un automóvil por una autovía no es difícil sino sensual. El placer de conducir produce un sentimiento de exaltación, de estar en movimiento en el espacio donde el conductor es el actor principal. Dicha sensación según D. Appleyard, K. Lynch y V.R. Meyer en su trabajo compartido *The View from the Road* (1964) es el resultado del movimiento en sí, del desfilar del entorno lateral y de los cambios progresivos del recorrido. Algunos autores han comparado la experiencia del viaje en autopista a la del cine sonoro (DESPORTES 2005: 338), donde el espacio que se presenta delante es confrontado, aprehendido, envuelve al espectador y lo hace partícipe de la escena a modo de protagonista, aunque condicionado por las características técnicas de la carretera y por la propia cultura del conductor. A veces sucede, cuando la velocidad es uniforme, que se disocian estos componentes y el conductor tiene la sensación de estar parado, como si estuviera flotando en el espacio, mientras el entorno se modifica continuamente. En definitiva, la velocidad permite distintos puntos de vista que ponen fin a la imagen única, impuesta por la tradición clásica, del observador desde un punto fijo o mirador.

Se ha comprobado en diversos estudios que existe una correlación inversa entre la calidad de percepción y el aumento de la velocidad de circulación. La velocidad reduce el ángulo de visión de la escena (NAGELEISEN 2007). Sin embargo, el hecho de recorrer un paisaje en poco tiempo tiene el efecto positivo de obtener una imagen global del territorio, y poder llevar a cabo con mayor fiabilidad la elaboración de un mapa mental del itinerario recorrido. No obstante, el espacio recorrido es un espacio frágil, especialmente cuando la velocidad implica monotonía en el trayecto debido, entre otras causas, a simplificaciones en la percepción. La simplificación se genera, muchas veces, por falta de referentes o hitos que orienten sobre el espacio recorrido. El espacio de la carretera se convierte entonces en un territorio desconocido, dominado por una lógica de flujos (los objetos próximos se mueven a gran velocidad de modo irreconocible) ajena a la vida cotidiana del conductor. A veces, sucede en estos casos que aparece el pánico como fruto de la desorientación. Los estudios de ergonomía, de seguridad en la conducción, de coordinación entre el conductor y el recorrido tratan de analizar estos casos extremos para evitarlos.

2. La conectividad. En la actualidad y en la mayoría de los países europeos la red mallada de carreteras favorece la conectividad, el aumento de la movilidad, de nuevas relaciones que confieren un sentido distinto al espacio al permitir recorrer muchos kilómetros, frecuentar más lugares, cambiar la naturaleza de los desplazamientos, combinar motivos, asociar actividades... De este modo se crean trayectos complejos y pocos sistemáticos gracias a la libertad e independencia que proporciona el automóvil. El radio de acción del desplazamiento aumenta y el tiempo se mantiene o disminuye. Ello conduce a una saturación de imágenes que para muchos conductores pierden significación debido a que se perciben vagamente y por ello el paisaje deviene como espacio banal. Se podría decir que cada usuario practica el espacio de manera individualizada y según su conveniencia y sensibilidad, aunque para la mayoría de los conductores los territorios resultantes son confusos y difíciles de aprehender debido a la desaparición de lugares de referencia socialmente compartidos, tal como predecía el antropólogo francés Marc Augé en su obra *Los no lugares* (1992).
3. La reversibilidad. Las redes muy malladas permiten realizar mayor número de giros, cambiar el sentido de la marcha, acentuando el efecto de reversibilidad del desplazamiento y permitiendo mayor grado de movilidad. A veces se llega al extremo de perder el sentido de la dirección de la marcha, y no se llega a comprender con exactitud si se está avanzando hacia el destino del viaje o se está metido en un giro a modo de bucle y repitiendo el recorrido. Todo ello dificulta la lectura del entorno, la cual se hace compleja y necesitada de grandes dosis de atención y memoria.

4. La multiplicación de imágenes. Actualmente el espacio geográfico es considerado como un espacio de flujo. Ello supone que los objetos próximos se desplazan rápido debido a la velocidad y que el espacio recorrido no se llega a entender en su totalidad. No obstante, la legibilidad de esta multiplicación de imágenes depende, entre otros factores, de la naturaleza cultural de los objetos, así como de las condiciones de percepción del conductor en relación a los mismos.

Como resultado de la combinación de todas estas variables (velocidad, conectividad, multiplicación de imágenes...) se produce, entre otros efectos, la posibilidad de estar presente en muchos lugares en poco tiempo y de modo casi simultáneo. Esta ubicuidad de los desplazamientos dificulta la interpretación del paisaje que se recorre, que puede llegar a ser percibido como un archipiélago, un conjunto de islas sin conexión real entre sí, más allá de su carácter de escenarios de la vida cotidiana para los individuos que los usan. De ahí que junto al deseo moderno de movilidad aparece un anhelo de estabilidad, de pertenecer al territorio, de tener puntos de referencias sólidos que nos vinculen a nuestro marco vital. Dicho deseo está en el origen de la emergencia del movimiento *slow*, el cual postula llevar una vida menos acelerada que permita disfrutar con serenidad, de modo pausado y razonado de la actividad diaria (NADOLNY 1983) y cuestiona determinados parámetros propios de la modernidad que asocian de modo negativo la lentitud con la torpeza o pereza. Se trata de una reacción de rechazo a las condiciones de la movilidad contemporánea, pero que en realidad viene a enriquecerla y a hacer más complejo el panorama de la misma.

CAPÍTULO

3

**La red de carreteras,
herramienta de
sensibilización
paisajística**

3.1. LA MOVILIDAD CONTEMPORÁNEA POR CARRETERA: USUARIOS Y EXPERIENCIAS

Diversos autores han propuesto clasificaciones acerca de los perfiles que revisten los usuarios del paisaje, los modos de recorrerlo y relacionarse con él. A finales de los años 90 del pasado siglo el filósofo francés Mathieu Kessler proponía una genealogía del paisaje, una tipología constituida por:

- El *viajero*, que recorre el paisaje de forma desinteresada. Atraviesa el paisaje "para la felicidad, para la dicha de su situación, se abre camino sin método preciso y descubre un itinerario, una perspectiva singular" (KESSLER 2000: 18).
- El *turista*, en cambio, "toma la pista completamente trazada de una vía racionalmente determinada, donde todo está regulado lo mejor posible para sus impresiones" (KESSLER 2000: 19).
- El *explorador* es un científico que "cartografía una tierra que todavía no se reconoce como un espacio geográfico determinado" (KESSLER 2000: 20).
- El *aventurero* tiene una perspectiva práctica sobre el paisaje, de modo que "trafica, se consagra a comercios de toda clase, explota el espacio geográfico con vistas a su mejor provecho" (KESSLER 2000: 21);
- Por último, el *conquistador* es "un aventurero político convencido de la racionalidad de su empresa" (KESSLER 2000: 21).

Se trata de una clasificación general, aplicable a cualquier momento histórico y que, en realidad, define actitudes básicas ante el espacio geográfico, con mayor o menor consideración del paisaje. Sin embargo, en el presente proyecto tiene un especial interés la distinción entre viajero y turista, pues en ambos casos estamos ante actitudes que, a pesar de sus indudables diferencias, pueden considerarse como desinteresadas y carentes de un interés práctico más allá del disfrute. Esto tiene una importancia vital, como luego se verá, pues la sensibilización, como forma de acción, apela justamente a esta esfera no estrictamente práctica del ser humano, en definitiva, al ámbito de los valores simbólicos, éticos, estéticos o de cualquier otra índole.

Sin embargo, en el contexto del presente proyecto, es necesario también tomar en consideración clasificaciones de tipos de desplazamientos en función del aprecio o disfrute del paisaje que, en la actualidad, realizan los usuarios de la red de carreteras. A este respecto tiene interés considerar la siguiente clasificación propuesta en la revista francesa *Hypergéó*.

- El *atravesador* es un usuario que no usa la carretera para admirar el paisaje, sino para realizar sus recorridos cotidianos o esporádicos asociados a un interés estrictamente práctico y funcional. Sin embargo, no es ajeno a una cierta receptividad de las escenas paisajísticas que atraviesa y la información que recibe se encuentra doblemente filtrada por el trazado y la arquitectura del eje, y por la velocidad de desplazamiento.
- El *contemplador* es un usuario adepto a la salida dominical o esporádica. Tiene una especial preferencia por el mirador dotado con estacionamientos, y se presta deliberadamente al consumo de una experiencia panorámica del paisaje en la que éste es considerado como un espectáculo, algo digno de admirar o un elemento de identidad cultural o social.
- El *excursionista* se sumerge en el tejido paisajístico. Su experiencia no es panorámica, sino en movimiento. La carretera permite que ante su mirada se desarrolle, de forma secuencial, un escenario paisajístico.
- El *incursionista* incluye al caminante, al ciclista, al jinete o al remero u otros usuarios que acceden al paisaje por medios no motorizados. En este caso, la carretera es, sobre todo, un medio de acceso al paisaje, el cual experimentan a través de los diferentes sentidos.

Esta clasificación permite dar un paso importante desde el plano filosófico al plano sociológico, confirmando, a este nivel, la existencia en los países desarrollados de un público que considera la carretera, además de un modo de transporte, como un canal de comunicación con el paisaje, con el cual entabla una relación de disfrute que

contribuye a su bienestar y a su calidad de vida. En el caso que nos ocupa, eso es lo que une al contemplador y al excursionista, que parecen corresponder, respectivamente, al turista y al viajero tal como los entiende Kessler. Cada uno de ellos busca una experiencia distinta pero igualmente desinteresada y exenta de contenido práctico. En cuanto al excursionista, cabe interpretar que en unos casos adoptará la actitud del viajero y, en otros, el objetivo prioritario de su inmersión no es exactamente el disfrute del paisaje sino la realización de una actividad deportiva concreta. Se trata, en definitiva, de una tipología útil para caracterizar situaciones y comportamientos diferenciados, que se entremezclan, en mayor o menor medida, en la vida de las personas, tanto en momentos concretos como a lo largo de su existencia.

De este modo, parecen perfilarse dos modos de disfrute del paisaje: una actitud que se encuentra condicionada por imágenes preestablecidas y estereotipadas, definidas por los medios de comunicación o por acciones de promoción turística; y una actitud mucho más abierta y receptiva a lo inesperado que, en realidad, pretende establecer un diálogo con el paisaje que le rodea y ampliar el ámbito de su experiencia.

Sin embargo, para trazar el perfil de estas actitudes es también necesario incorporar una tercera consideración: la capacidad de interpretación del usuario en cada caso. La introducción de este criterio aporta un nuevo punto de vista pues, más que tipos o perfiles, es necesario definir actitudes, que pueden coexistir en una sola persona y aparecer y desaparecer según las distintas circunstancias.

De este modo, se plantean cuatro actitudes ante el paisaje de los usuarios de la carretera:

1. La actitud propia del usuario cotidiano: es la actitud obligada y rutinaria de quien recorre de forma reiterada y cotidiana su espacio vivido. Implica utilizar la red de carreteras con el fin de unir lugar de residencia, lugar de trabajo y otros lugares especialmente frecuentados. En este contexto, la familiaridad con esos recorridos, generalmente de corta duración, lleva a la memorización de secuencias visuales, si bien con un grado de intensidad variable.
2. La actitud propia del transeúnte. Al igual que la anterior, es una actitud utilitaria o práctica, pero con la diferencia de que los recorridos transcurren fuera del espacio cotidiano. Puede tratarse de alguien que por motivos varios se traslada de una ciudad a otra, de un profesional del transporte o de un usuario ocasional del ferrocarril

o del autobús, entre otros. Como se ha expuesto con anterioridad, aunque no estemos ante una actitud desinteresada, si existe una cierta receptividad ante el paisaje, sobre todo ante los que tienen gran potencia visual y espectacularidad en el contexto de recorridos de larga duración.

3. La actitud propia del visitante que recorre el paisaje en su tiempo de ocio persiguiendo un disfrute y un enriquecimiento personal. Contempla algunos paisajes de forma panorámica y se interesa por determinados elementos naturales o culturales; puede llegar a reconocerlos y a apreciar sensaciones, al tiempo que puede realizar ciertas actividades que implican una inmersión intensa en el paisaje. Desde esta actitud se ejercen tres de las cuatro capacidades de interpretación: la elaboración de un mapa mental, el reconocimiento de paisajes y la inmersión sensorial. Sin embargo desde esta actitud no se está, en principio, interesado en una comprensión en profundidad del paisaje como un todo, es decir, en llegar a captar los atributos y las cualidades que lo conforman. Esta actitud es propia del contemplador que visita espacios cercanos en una salida dominical pero también del turista que viene de otro país y visita, por ejemplo, un espacio natural o un paisaje de gran singularidad o exotismo.
4. Finalmente, existe una cuarta actitud, más intensa paisajísticamente, que cabe denominar holística o integradora, propia de las personas con apertura y sensibilidad al conjunto de valores paisajísticos de un ámbito determinado. Desde esta actitud el paisaje es afrontado de una manera sensorial, pero además se aspira a entender de un modo integrado y totalizador sus atributos y cualidades, así como el significado o relato de conjunto que unos y otras conforman. Es una actitud claramente minoritaria, que exige cierto nivel de conocimiento y que suele presentarse sólo en ciertos colectivos, tales como científicos, docentes o artistas. Esta actitud se fundamenta en la capacidad de comprender holísticamente el espacio vivido pero se aplica de forma desinteresada en cualquier otro lugar. Dicha capacidad está relativamente extendida en relación con el espacio vivido propio y cotidiano, de forma que, al vivir en un lugar durante un período prolongado de tiempo, se llega con frecuencia a comprender en profundidad sus atributos, cualidades y componentes; es lo que A. Berque denomina pensamiento paisajero (sic). Lo que resulta minoritario es el ejercicio de esa capacidad ante paisajes no cotidianos. Pero esto no significa que este ejercicio no sea posible o incluso pueda potenciarse con herramientas de sensibilización paisajística. De hecho puede afirmarse que el fomento de esta capacidad es uno de los objetivos fundamentales de la sensibilización paisajística y del presente proyecto.

3.2. LA RED DE CARRETERAS Y LA SENSIBILIZACIÓN PAISAJÍSTICA

3.2.1. La comunicación de valores paisajísticos

Según I. Español (2012) la sensibilización puede definirse como el "conjunto de acciones formativas que persigue, mediante el uso de la emoción y el entendimiento, la asimilación de cualidades de valor (calidad, fragilidad) de aspectos de la realidad". Esta orientación es seguida también en una publicación reciente, *Sensibilización en paisaje. Un reto para el siglo XXI*, del proyecto PAYS MED URBAN, 2011, en la cual se aborda esta cuestión del modo siguiente:

"La sensibilización es la revelación de una realidad que hasta un determinado momento no se percibía como la adopción de un punto de vista diferente que permite descubrir nuevas perspectivas (...). La sensibilización es un proceso similar al aprendizaje porque, gracias a la experiencia y a la influencia de las otras personas, el sujeto descubre realidades desconocidas hasta un momento determinado (...). Tiene una dimensión ética que le aleja de la manipulación o el adoctrinamiento". (Sensibilización en paisaje. Un reto para el siglo XXI, 28-29).

Por tanto, la sensibilización paisajística consiste en la acción de revelar una dimensión de la realidad, la dimensión paisajística, que permanece oculta, a través de diversos medios. Situándonos en el plano de la comunicación paisajística, es necesario en este punto plantear una pregunta crucial: ¿en qué consiste revelar un paisaje a través de la comunicación paisajística? ¿Qué es lo que se revela?, o planteado de otro modo: ¿cuáles son los valores específicos que puede comunicar un paisaje? ¿Qué diferencia existe entre esos valores y los valores patrimoniales o valores ecológicos? ¿Realmente es posible establecer valores paisajísticos comunicables teniendo en cuenta la diversidad de percepciones existentes en torno a cualquier paisaje?

Para responder a estas cuestiones es necesario retomar ciertos argumentos planteados en el capítulo 1. En dicho capítulo se planteó la existencia de unas determinadas capacidades comunes de interpretación del espacio vivido. Estas capacidades, sin embargo, pueden, por así decirlo, desligarse del espacio vivido y convertirse en una capacidad más amplia a través de la cual se adopta una actitud desinteresada de disfrute, aquélla que une al viajero y

al turista según Kessler. Esta idea, antes apuntada en relación con la actitud integradora, tiene un alcance más general: el objetivo básico de la comunicación paisajística consiste en convertir la actitud desinteresada de disfrute y aprecio en una capacidad común de interpretación del espacio vivido, de forma que cualquier lugar, propio o ajeno, puede ser vivido como una experiencia de descubrimiento y revelación. Es la transición del espacio vivido al paisaje.

Ahora bien, ¿cómo hacer esa transición? El punto de partida para ello ha de ser lo que denominamos valor paisajístico. Se trata de un ámbito que no es enteramente objetivo ni subjetivo, y que podría denominarse intersubjetivo. Es el ámbito de lo que ha sido percibido como valioso y definitorio de un paisaje, justamente desde una actitud desinteresada. Cualquier paisaje ha podido ser percibido desde esa perspectiva por viajeros, artistas, naturalistas o científicos, y por los propios habitantes de un lugar. En todos estos casos pueden existir condicionantes de la percepción, pero también una identificación de valores propios y definitorios a partir del ejercicio desinteresado y orientado al disfrute paisajístico y de la capacidad común de interpretación del espacio vivido.

Esos valores pueden identificarse a través de un proceso de interpretación en el que es necesario mediar entre fuentes muy distintas, buscando ejes temáticos e hilos conductores. Una clasificación útil de éstos puede ser la siguiente, basada en las capacidades de interpretación común:

- Grupo 1: Secuencias generales características que dotan de inteligibilidad general a un paisaje.
- Grupo 2: Atributos y elementos que hacen reconocible un paisaje y lo diferencian de otro (carácter).
- Grupo 3: Experiencias sensoriales de carácter holístico e integrador.
- Grupo 4: Imbricaciones que explican los valores de los tres anteriores grupos:
 - Fundamentos naturales, especialmente en su incidencia en la acción humana.
 - Asentamientos y comunicaciones y su imbricación con los fundamentos naturales.
 - Formas de organización de los recursos y su relación con los fundamentos naturales.
 - Lugares conspicuos y su interacción con los fundamentos naturales y el orden territorial.

3.2.2. Los recursos paisajísticos de la carretera

La comunicación de estos valores puede seguir cauces muy diversos. En este sentido, la publicación citada anteriormente (*Sensibilización en paisaje. Un reto para el siglo XXI, 2011*) plantea un amplio elenco de canales: comunicación oral (conferencias, jornadas...), comunicación escrita (trípticos, publicaciones divulgativas, atlas de paisaje...), comunicación audiovisual (programas de televisión, documentales...), comunicación experimental (talleres, eventos ciudadanos, visitas guiadas...), comunicación virtual (blogs, redes sociales...) y comunicación museográfica (museos, centros de interpretación, exposiciones...).

Por nuestra parte, resulta pertinente añadir un canal más que puede denominarse potencial paisajístico de la carretera. Con ello se quiere poner de manifiesto que la experiencia de utilizar la carretera, de forma exclusiva o complementada con otros canales, es un medio de comunicación paisajística de gran potencial. A nivel general se pueden aducir tres argumentos principales:

1. Incorpora a la comunicación paisajística la experiencia *in situ*, el contacto directo con el paisaje, extendido al conjunto del territorio, a los paisajes propios y a los ajenos.
2. El acceso generalizado de la población al automóvil (ver *supra*, capítulo 2) ha implicado, en las últimas décadas, la extensión y masificación social del disfrute desinteresado del paisaje, en el cual las capacidades comunes de interpretación del espacio vivido amplían su alcance y su sentido.
3. Ese mismo fenómeno, junto con la capilaridad de la red de carreteras, permite el acceso, a un bajo coste y en poco tiempo, a prácticamente cualquier paisaje que esté relativamente próximo al espacio vivido del sujeto.

Pero aún es necesario dar un paso más e identificar cuáles son los recursos paisajísticos que ofrece la carretera o, dicho de otra manera: ¿Qué experiencias concretas pueden utilizarse y aprovecharse en un contexto de comunicación paisajística?

Se plantea a continuación, sin ánimo de exhaustividad, una relación, de alcance general, de los recursos paisajísticos de la carretera; esto es, de aquellas experiencias, propias de este modo de transporte, con potencial para ser integradas en instrumentos y estrategias de comunicación paisajística. Se trata de recursos que se experimentan *in situ* pero que pueden también integrarse en algunos de los canales de comunicación antes citados. Algunos de ellos han sido objeto de estudios específicos y, por tanto, pueden exponerse de una manera más detallada. Desde esta premisa, cabe distinguir cuatro grupos de recursos:

1. La legibilidad y claridad del paisaje circundante es un recurso de primer orden, tanto a nivel general (hitos que integran la secuencia visual de cualquier recorrido paisajístico) como a nivel de detalle: un paisaje en el que domina la contaminación visual difícilmente será apreciado y disfrutado.
2. Recursos relacionados con el reconocimiento y disfrute de la diversidad y riqueza paisajística:
 - a. Un recorrido por carretera puede cruzar, en poco tiempo, paisajes diversos (por ejemplo, varias unidades o ámbitos paisajísticos), incluyendo los límites y transiciones entre ellos. Esto puede ser comunicado a los usuarios de la carretera, de forma que tomen conciencia del tipo de paisaje que están atravesando y de cuándo están transitando de uno a otro.
 - b. De ello se deriva la posibilidad de percibir umbrales, límites, cambios y transiciones que, en ocasiones, pueden ser también objeto de disfrute por su espectacularidad o por su singularidad.
 - c. Otro recurso de gran interés para el disfrute de la diversidad y riqueza paisajística es la propia diversidad cualitativa de los tramos que componen un recorrido por carretera: algunos tramos son idóneos para el reconocimiento de los paisajes, otros para la inmersión sensorial, o bien pueden permitir ambas experiencias a la vez.
 - d. Un recorrido por carretera puede combinar diversas condiciones de percepción: en movimiento, percepción a alta velocidad o percepción más reposada a baja velocidad, y contemplación estática (en miradores o áreas de servicio).

- e. Otro recurso relevante son los nodos o cruces que permiten el acceso a otros paisajes, a puntos de especial valor para la contemplación del paisaje o a áreas de especial interés paisajístico. Esos nodos pueden ser objeto de modos diversos de señalización.
 - f. Cabe citar, por último, los elementos o puntos de especial interés paisajístico, patrimonial o ecológico, a los cuales la capilaridad de la red de carreteras puede permitir un acceso generalizado.
3. Recursos asociados a elementos significativos que permiten la comprensión de claves específicas. Se incluyen en este grupo aquellos recursos paisajísticos que pueden facilitar la comprensión de valores paisajísticos específicos de una manera integrada:
- a. La carretera permite, en poco tiempo, cambios de escala en la percepción: un asentamiento puede ser visto en su conjunto y contextualizado en su entorno y, en pocos minutos, mostrarnos su morfología a nivel de detalle.
 - b. La carretera proporciona la posibilidad de ver un mismo elemento desde perspectivas distintas en poco tiempo: por ejemplo en dirección sur-norte y posteriormente desde el lado opuesto.
 - c. Una variante del recurso anterior es la posibilidad de ver un mismo elemento desde perspectivas distintas sin perderlo de vista en ningún momento. Por ejemplo, si se rodea un asentamiento dominado por un castillo, se hace posible apreciar la situación en relación con la cuenca visual y, por consiguiente, las razones estratégicas de su situación y emplazamiento.
 - d. La carretera permite combinar, en relación con un mismo elemento significativo, la percepción fuera-dentro y dentro-fuera. Ello hace posible combinar dos tipos de comprensión: desde fuera hacia dentro se captan las condiciones locales, y, desde dentro hacia fuera, la situación y relaciones con el contexto paisajístico.
4. Recursos que permiten la comprensión de conjunto: los itinerarios paisajísticos. Este último grupo de recursos integra las distintas posibilidades para diseñar itinerarios a partir de la red de carreteras con el fin de llegar a transmitir la comprensión del conjunto de valores paisajísticos de un área determinada (ámbitos comarcales o locales).
- a. Itinerarios diseñados a partir de ciertos puntos de observación panorámica que sean idóneos para la comprensión del conjunto de valores paisajísticos de un ámbito.
 - b. Itinerarios diseñados a partir de elementos significativos. En este caso, la materia prima del itinerario está constituida por dichos elementos y sus recursos paisajísticos, empleados de forma sistemática y estructurada.
 - c. Itinerarios mixtos. Constituyen el tipo de itinerario más completo pues combina el acceso a puntos panorámicos concretos con los recursos paisajísticos asociados a los elementos significativos.

3.3. LA COMUNICACIÓN DE VALORES PAISAJÍSTICOS CON BASE EN LA RED DE CARRETERAS: ORIENTACIONES GENERALES

3.3.1. El mantenimiento de la legibilidad de los paisajes

A primera vista puede parecer paradójico que una actitud de índole estrictamente práctica, como son las del usuario cotidiano y del atravesador, tenga una faceta desinteresada y de disfrute. Sin embargo, es necesario aclarar que no existe un corte radical entre las actitudes prácticas y las actitudes desinteresadas orientadas al disfrute. Como antes se ha dicho, se trata de actitudes que pueden coexistir en una sola persona, desplegándose según el momento y la circunstancia. En consecuencia, cualquier recorrido que, en principio, no tiene un contenido paisajístico y de disfrute puede llegar a tenerlo, aunque sea a un nivel superficial.

Ahora bien, esto se ve obstaculizado por una gran diversidad de fenómenos y de procesos que hacen difícil y compleja la lectura e interpretación del paisaje. Algunos afectan a la calidad paisajística a nivel de detalle mientras que otros llegan a afectar al conjunto del orden territorial. Tanto en un caso como en otro, se ve mermada la legibilidad y claridad del paisaje y, en consecuencia, la posibilidad de su disfrute.

3.3.2. Reconocimiento e inmersión sensorial en la diversidad y riqueza paisajística

El aprovechamiento de la carretera como medio de acceso a la diversidad y riqueza paisajística y al disfrute de las mismas tiene una amplia tradición. Como estrategia de sensibilización se caracteriza por conectar puntos de observación y disfrute con los recursos paisajísticos.

1. En cuanto a los objetivos que esta orientación ha perseguido en el pasado y persigue en la actualidad cabe destacar:
 - a. El reconocimiento de la variedad y riqueza de paisajes regionales.

- b. El aprovechamiento de una parte de la red viaria como recurso económico asociado al paisaje como marca de calidad de un territorio.
 - c. El acceso a paisajes e hitos de alto valor simbólico para las identidades en cualquier nivel.
 - d. Facilitar el acceso a recursos paisajísticos, así como a bienes culturales y ambientales.
2. Partiendo de estos principios generales y objetivos caben diversos modos de actuación:
- a. La formulación y acondicionamiento de una red de carreteras paisajísticas.
 - b. El diseño de itinerarios (regionales, comarcales, locales) con un significado general o específico. Por ello, cabe considerar los itinerarios paisajísticos de larga distancia como una variante de los objetivos y principios que guían las carreteras paisajísticas.
 - c. La implantación de una red de miradores.

Cabe señalar, por otra parte, que son muy diversos los recursos paisajísticos que puede incluir una carretera paisajística. Así, por ejemplo, en *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía, 2009*, se hace mención a los siguientes:

1. Recursos ambientales, patrimoniales y escenográficos.
2. Interpretaciones conjuntas e integradoras de los recursos ambientales, patrimoniales y culturales.
3. Los itinerarios históricos y patrimoniales.
4. Las lecturas claras y ordenadas de los procesos definitorios de los paisajes atravesados.
5. Los lugares que representan de forma arquetípica el carácter paisajístico de las áreas que conforman el entorno viario.
6. Las vistas capaces de transmitir el carácter del paisaje.
7. Las secuencias nítidas de las transiciones y cambios paisajísticos.

3.3.3. La transmisión de interpretaciones paisajísticas integradas

En esta orientación, el objetivo fundamental es comunicar una interpretación paisajística de cierto nivel de profundidad combinando la experiencia directa con otros canales de comunicación; de forma que ambas herramientas se puedan utilizar conjuntamente, creándose una sinergia entre ellas. Esto implica una situación interpretativa en la

cual intervienen tres componentes: un paisaje portador de un sentido complejo, un público capaz de ejercitar sus capacidades de interpretación y percepción, y un mediador que trata de establecer una conexión entre esos dos ámbitos. Los tres agentes que intervienen pueden caracterizarse del modo siguiente:

1. Todo paisaje es portador de un conjunto de valores paisajísticos, un sentido complejo y holístico que, a lo largo del tiempo, ya ha podido ser interpretado por la sociedad y los especialistas de forma más o menos profunda según los casos. Dicho sentido puede hacer referencia bien a las interrelaciones que definen un paisaje, bien a su significado geohistórico, bien a ambas cuestiones a la vez.
2. Tenemos, por otro lado, una sociedad receptora, la cual tiene, como se ha planteado, unas determinadas capacidades de interpretación común del espacio vivido: codificación de la estructura básica de un paisaje, reconocimiento, inmersión y recuerdo sensorial sintético, e identificación de atributos. Esas capacidades le permiten interpretar su entorno a través del movimiento y la experiencia directa, y, posteriormente, son la base del desarrollo de un vínculo afectivo y de un compromiso ético.
3. El tercer componente es un mediador o mediadores (equipo multidisciplinar de científicos, escritor, especialista en cualificación del paisaje). Su misión primaria es la identificación y formalización lingüística del sentido complejo del paisaje en cuestión. Para que esa visión del paisaje tenga una real eficacia comunicativa ha de usar como vehículo privilegiado la cultura, las tradiciones y el lenguaje común y, sobre todo, ha de establecer una conexión entre el sentido mencionado y las capacidades de percepción que comparte el conjunto de la sociedad. Esto es, ha de servirse de las segundas para expresar y transmitir el primero. Si la interpretación conecta de forma real con las capacidades comunes, será una herramienta efectiva de comunicación y sensibilización. Si no es así, su alcance en este sentido será mucho más limitado. Ello implica que la experiencia directa del intérprete o intérpretes y el ejercicio de sus propias capacidades comunes, ha de ser un componente fundamental de la interpretación.

Una vía de gran interés para ello consiste en importar y adaptar los principios de la interpretación patrimonial, implantando en un determinado territorio, con base en la red de carreteras, un nuevo tipo de interpretación, la interpretación paisajística. En principio, ello permite potenciar y movilizar todas las capacidades comunes de interpretación del paisaje (mapa mental, reconocimiento, inmersión sensorial y comprensión holística).

3.3.4. Orientaciones para la comunicación paisajística basada en la red de carreteras

Cada una de estas orientaciones tiene sus propias peculiaridades a distintos niveles: destinatario a las que se dirige, valores que se comunican, capacidades de interpretación que se potencian, recursos paisajísticos de la carretera que se utilizan y recursos de comunicación que cabe utilizar en el contexto de una estrategia de comunicación. Se incluye a continuación el cuadro nº 1, que sintetiza y compara, a partir de los planteamientos que se han ido haciendo en este capítulo, las claves que definen cada una de las tres orientaciones de la comunicación paisajística basada en la red de carreteras.

CUADRO N° 1: ORIENTACIONES PARA LA COMUNICACIÓN
 PAISAJÍSTICA BASADA EN LA RED DE CARRETERAS

	Mantener la legibilidad general del paisaje	Acceder a la diversidad y riqueza paisajística	Transmitir interpretaciones paisajísticas
Actitudes del destinatario	Actitudes propias del usuario cotidiano y del transeúnte	Actitudes propias del transeúnte y del visitante	Actitud holística o integradora
Valores paisajísticos	Grupo 1 - Secuencias generales características	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo 1 - Secuencias generales características • Grupo 2 - Carácter del paisaje • Grupo 3 - Experiencias sensoriales de carácter holístico e integrador 	<ul style="list-style-type: none"> • Grupo 1 - Secuencias generales características • Grupo 2 - Carácter del paisaje • Grupo 3 - Experiencias sensoriales de carácter holístico e integrador • Grupo 4 - Imbricaciones
Capacidades de interpretación a potenciar	Memorización de secuencias visuales	<ul style="list-style-type: none"> • Memorización de secuencias visuales • Reconocimiento de paisajes • Inmersión sensorial 	<ul style="list-style-type: none"> • Memorización de secuencias visuales • Reconocimiento de paisajes • Inmersión sensorial • Comprensión holística
Recursos paisajísticos de la carretera	Legibilidad y claridad del paisaje circundante (Nivel I)	<ul style="list-style-type: none"> • Legibilidad y claridad del paisaje circundante (Nivel I) • Recursos para reconocimiento y disfrute de diversidad y riqueza paisajísticas (Nivel II) 	<ul style="list-style-type: none"> • Legibilidad y claridad del paisaje circundante (Nivel I) • Recursos para reconocimiento y disfrute de diversidad y riqueza paisajísticas (Nivel II) • Recursos para comprensión de claves específicas (Nivel III) • Recursos para la comprensión de conjunto (Nivel IV)
Recursos para la comunicación	<ul style="list-style-type: none"> • Hitos • Elementos significativos que aportan legibilidad y claridad al paisaje 	<ul style="list-style-type: none"> • Miradores • Señalización • Publicaciones (guías divulgativas y didácticas...) • Medios audiovisuales (documentales...) • Medios virtuales (Internet, redes sociales...) 	<ul style="list-style-type: none"> • Miradores • Señalización • Publicaciones (guías divulgativas y didácticas...) • Medios audiovisuales (documentales...) • Medios virtuales (Internet, redes sociales...) • Recursos museográficos (centros de interpretación...)

Fuente: Elaboración propia.

CAPÍTULO

4

**Una nueva mirada
a la carretera
paisajística:
el paisaje en
movimiento visto
por el experto**

CONSIDERACIONES PREVIAS

En trabajos anteriores realizados por el CEPT, se han definido y explicado de manera exhaustiva las características de las carreteras paisajísticas, específicamente en la publicación *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía* (2009). En dicho trabajo se aborda el estudio de estas infraestructuras desde un enfoque principalmente formal/causal junto con los planteamientos que aporta la metodología británica *Landscape Character Assessment* (LCA). Teniendo como base fundamental estos postulados, se intenta en el presente capítulo ampliar o matizar estos análisis, con nuevas aportaciones basadas en teorías que vinculan el paisaje con la percepción y el desplazamiento y que expliquen en cierta medida la experiencia compleja que permite interpretar el paisaje en movimiento.

En este capítulo se trata por tanto de profundizar en el análisis de las relaciones que se establecen entre la carretera como lugar de experiencia y el paisaje percibido básicamente en movimiento, teniendo en consideración que, en general, la carretera será recorrida por un usuario mediante un vehículo automóvil, a baja velocidad de circulación y percibida fundamentalmente a través del sentido de la vista; una mirada inducida culturalmente y asociada a la perspectiva.

En este sentido, parece pertinente explicitar cierta paradoja y es que en el recorrido de una carretera paisajística se pueden articular dos o más tipos de experiencias o modos de enfrentarse al paisaje: la experiencia de un espectáculo para ser contemplado en la perspectiva de la distancia y la visión sintética obtenida gracias al distanciamiento; por otro lado, la experiencia dinámica de moverse por el espacio vivido, realidad material de proximidad y del compromiso diario. Es decir, se entiende que el paisaje de la carretera es al mismo tiempo lugar de observación y lugar de experiencia, proximidad y lejanía, estar fuera y estar dentro, inmersión sensorial y observación en la distancia. De este modo, los usuarios conductores o acompañantes se convierten en espectadores que contemplan un panorama estético de la naturaleza, pero al mismo tiempo están en la carretera y conforman sus paisajes como espacios de vida o marcos vitales. Aunque esta polisemia dificulta la comprensión completa y ontológica del paisaje, el enfoque de este proyecto trata de conciliar estos dos modos de relacionarse con el paisaje (ver BERQUE, A. 2006) y se entiende que se puede conseguir mediante las posibilidades que ofrece el desplazamiento y la parada.

Ello conlleva asumir plenamente la concepción integradora del paisaje propia del *Convenio Europeo del Paisaje*, que implica considerar a un tiempo sus aspectos subjetivos y objetivos, formales y causales, naturales y culturales, que con mucha frecuencia han estado parcialmente ausentes en los estudios de los paisajes de las carreteras. Para formalizar dicha propuesta, desde este trabajo de investigación se considera necesario adoptar la mirada del experto o el enfoque institucional que garantice en cierta medida llevar a cabo dicha integración.

4.1. LAS CARRETERAS PAISAJÍSTICAS, NUEVOS ENFOQUES

Existen estudios hodológicos que consideran que las carreteras paisajísticas pueden ser explicadas desde un triple enfoque: como medio de acceso al paisaje, como elemento que forma parte del paisaje y como paisaje en sí misma (ver JACKSON, J. B. 2010). Este apartado se centrará en el aspecto que considera a la carretera como una doble experiencia paisajística: de una parte como percepción estática, externa a la carretera, que observa el paisaje con sus componentes y atributos y por otra parte como una percepción en movimiento de quien por ella circula y según la cual la carretera se convierte en hilo conductor de una sucesión de paisajes que se viven como espacios de vida; esto es, como una experiencia fenomenológica y de la sensibilidad que un usuario elabora o construye a medida que avanza en el recorrido. En resumen, como una infraestructura de acceso al paisaje o como un lugar donde vivir el paisaje. En este contexto, los usuarios adoptan aleatoriamente la actitud de observador o actor, la del transeúnte o la del visitante expreso.

Esta complejidad propia de las actitudes del usuario de la carretera constituye una oportunidad para fomentar el disfrute y aprecio del paisaje. Para ello tiene una importancia fundamental la figura de un experto que, a modo de mediador, induzca a los usuarios a mirar, sentir o interpretar el paisaje, creando una experiencia que sea un gozo para el conocimiento, la imaginación y los sentidos. Ello puede implicar que, desde la legalidad vigente, las distintas administraciones del Estado regulen, modifiquen o preserven determinados rasgos del paisaje de modo que fomente su aprecio y disfrute.

4.2. EL DESPLAZAMIENTO EN LAS CARRETERAS PAISAJÍSTICAS DESDE EL ENFOQUE FENOMENOLÓGICO

Para construir la experiencia paisajística mencionada en el epígrafe anterior es necesario conocer de modo transdisciplinar, entre otras, las siguientes cuestiones:

- Los territorios y paisajes donde se inserta una carretera.
- El paisaje específico que recorre la propia carretera.
- La experiencia que proporciona el desplazamiento en la carretera paisajística.

En este proceso el primer paso es analizar cuáles son los elementos fundantes y los atributos de los tipos de paisajes considerados en el contexto donde se desarrollan, de manera que ello nos lleve a descubrir los principales rasgos formales que los definen. En definitiva, es necesario llevar a cabo una caracterización general de los paisajes recorridos con sus valores y potencialidades; valores que pueden estar relacionados con espacios naturales, culturales, vernáculos o históricos, corredores visuales y vistas significativas.

Una vez reconocidos los paisajes, se deberían explicar las emociones o sentimientos que pueden despertar en los usuarios cotidianos o turistas forasteros. Se considera que también en este caso, el experto, a modo de mediador, puede favorecer o potenciar este tipo de experiencias con sus formulaciones referidas al paisaje en movimiento a través de las técnicas de comunicación pertinentes.

Para explicar las emociones o sentimientos que despierta la experiencia del paisaje en movimiento se asume un enfoque fenomenológico en el que el sentido de la vista es hegemónico, aunque también intervengan otros canales sensitivos como el kinestésico, el olfato, el oído... y sus complejas operaciones. Aunque el análisis de los complejos mecanismos perceptivos desborda los objetivos de este trabajo, interesa subrayar las percepciones visuales debido a que se entiende que la mirada paisajística es una construcción cultural que es posible explicar (ver ROGER, A. 2007). En este sentido, se considera que a la percepción e interpretación del paisaje se puede llegar a través de la experiencia que proporciona su recorrido mediante un vehículo en movimiento, sea como vivencia sensorial personal e íntima, de la imaginación o del conocimiento.

En las percepciones relacionadas con la vista, ésta capta los rasgos formales, la fisonomía del territorio que dota al paisaje de una ontología propia. En cuanto a las percepciones en movimiento, proporcionan el conocimiento del ritmo de los elementos, su secuencia, la relación entre lugares..., teniendo en consideración el carácter fragmentario y selectivo de dicha información que viene deformada muchas veces por la manera de cómo se percibe, condicionada a su vez por las propias aspiraciones de los usuarios y por el sistema de valores culturales individuales o compartidos socialmente (ver CAPEL, H. 1973). Para ello se necesita de cierto esfuerzo intelectual que tiene como base principal el flujo de la conciencia; flujo que no sigue un orden lineal, cronológico y estructurado, sino que a modo de improvisaciones y disgregaciones ligadas al desplazamiento, el pensamiento desarrolla mediante asociaciones de imágenes e ideas. De manera que al término del recorrido, éste se puede contar a modo de relato, ya sea como descripción de mapa cognitivo, como inmersión sensorial o como interpretación paisajística.

En resumen, el usuario, en el proceso de la experiencia visual y kinestésica relacionada con el recorrido paisajístico construye un paisaje con un enfoque nuevo al modificar culturalmente los significados del espacio atravesado y, de este modo, elabora su propia síntesis inimitable a modo de mapa mental, aunque haya sido inducido inicialmente por los expertos mediante un proceso de comunicación. Se trata de una síntesis personal que permite conocer las complejas relaciones emocionales que establece el usuario respecto al paisaje que recorre.

4.3. EL RECORRIDO DE LA CARRETERA PAISAJÍSTICA Y LA MIRADA DEL EXPERTO

El trabajo *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía* (2009) muestra de modo certero la dimensión objetiva y cuantitativa del paisaje. En el presente apartado se incorpora la dimensión temporal a la carretera paisajística; una dimensión que guarda relación con los aspectos visibles del paisaje y la experiencia escénica del movimiento interpretada desde la mirada del experto.

El enfoque del experto tiene entre otros objetivos explicar las percepciones que el usuario recibe del paisaje cuando lo recorre mediante un vehículo automóvil a baja velocidad de circulación y a través de una carretera específica,

en el sentido de clasificarlo, analizarlo, desvelarlo en todas sus dimensiones y significados, tratando de estudiar aquellas percepciones que tienen el potencial de provocar sensaciones múltiples y emociones diversas entre los usuarios de esta actividad recreativa. Se toma para ello la experiencia de la mirada y la percepción del movimiento como medios para estimular la interpretación del paisaje.

Esta dimensión no es fácil de explicar; sin embargo se debe intentar llegar a formulaciones concretas debido a que las distintas administraciones necesitan parámetros específicos que permitan clasificar los paisajes en movimiento. La intención que preside esta valoración es conectar con el aprecio que tiene del paisaje la mayoría de la población, que acude a un lugar para identificar y contrastar lo que ve en ese lugar de acuerdo con aquella información que le proporcionan las interpretaciones culturales y los medios de comunicación de masas.

El sentido del paisaje que se estudia tiene como objetivo general analizar la apariencia visible de una parte del espacio, en sus aspectos hermosos, amenos, agradables, deliciosos... (ver MADERUELO, J. 2006, pág. 173), a través del desplazamiento o paseo recreativo que proporciona el vehículo automóvil, intentando dar formulaciones que permitan intervenir a las distintas administraciones implicadas. De tal manera que será la actitud que adopte el usuario el límite que se establezca (superficial, formal, analítica, artística, etc.). En cualquier caso, la misma experiencia de recorrer un paisaje en un vehículo automóvil, como se ha dicho en otros apartados de este trabajo (Cap. 2), supone una limitación en el sentido que no constituirá una experiencia holística multisensorial, sino una experiencia limitada, en cierta medida, a sus aspectos formales o visuales.

Para abordar las claves de los expertos sobre el paisaje en movimiento habría que conocer aquellos aspectos que proporcionen las claves espaciales, territoriales o perceptivas que permitan analizar sus rasgos principales, partiendo de la base de que se trata de una infraestructura de uso público que es recorrida mediante un vehículo automóvil con sus limitaciones escénicas. Para que el experto o grupo de expertos pueda tener una visión completa del paisaje en movimiento y poder llegar a realizar formulaciones rigurosas desde planteamientos transdisciplinarios habría que responder a las siguientes cuestiones principales:

- ¿Cómo valorar el paisaje recorrido por la carretera teniendo en consideración las muchas y complejas variables que lo conforman?
- ¿Cómo se combina su situación y emplazamiento para que revele los aspectos fundamentales del paisaje?
- ¿Cómo se estructura su contenido paisajístico existente o latente, teniendo en consideración que será

percibido en movimiento y principalmente mediante el sentido de la vista?

- ¿Cuáles son los mejores puntos para situar el inicio de la propia carretera paisajística, de manera que dicho inicio proporcione una imagen global y potente del espacio que recorre?
- ¿Cómo determinar los tramos de una carretera de manera que permitan entender los distintos paisajes que atraviesa y que informen de modo indicativo de la interrelación de estos lugares, de sus valores y potencialidades relacionados con sus componentes significativos y vistas emblemáticas?
- ¿Cuáles son los nodos o umbrales que permiten delimitar áreas paisajísticas diferenciadas, fronteras, enlaces o intersticios de manera que no escapen a la observación?
- ¿Cuáles son los hitos, lugares conspicuos o elementos significativos de las carreteras que atribuyen valor al paisaje y cómo potencian su cualificación según sea su localización, disposición, accesibilidad...?
- ¿Qué sentido de la marcha se debe seguir cuando se toman estas carreteras para que favorezcan, en mayor grado, la mejor visión e interpretación de su contenido paisajístico?
- Cuando se considera que una carretera posee cualidades para la sensibilización paisajística se deben tener en cuenta aquellos elementos externos y cercanos a la misma que por su valor patrimonial (natural o cultural) o estético pueden contribuir a la comprensión de sus rasgos dominantes, de su carácter, su significado, su función estructurante, etc. Pero ¿hasta qué distancia?, ¿con qué criterios de valoración?

Una vez conocidos estos planteamientos en relación con las carreteras paisajísticas, se dan las condiciones oportunas para explicar de manera plena el conjunto de rasgos que hacen exclusivo el paisaje en movimiento de la carretera, a la vez que sus valores paisajísticos, siempre ayudado por el conocimiento que aportan los distintos tipos de representaciones sociales o culturales respecto a la vía que se transita, así como los recursos para la comunicación que se hayan establecido para, finalmente, llegar a su interpretación. En definitiva, se trata de conocer los componentes y atributos del paisaje en movimiento, la capacidad escénica que posee el trazado de la carretera y sus condiciones de observación de manera que permitan transmitir su núcleo de sentido o carácter. Para este propósito, se trata de incorporar a la carretera paisajística cualidades relacionadas con los aspectos perceptivos, y a la vez dotar a las administraciones públicas de parámetros específicos que les permitan llevar a cabo formulaciones que puedan aplicar a la intervención. Además, se considera que el desplazamiento por las carreteras despliega un potencial paisajístico de primer orden que las administraciones públicas pueden utilizar de modo instrumental, ya sea como valor económico, social, cultural o de fomento de la calidad de vida de la población.

4.4. LAS SECUENCIAS VISUALES ENCADENADAS CONFORMAN EL RECORRIDO DEL PAISAJE EN MOVIMIENTO

En las carreteras recorridas mediante un vehículo automóvil, el territorio y el paisaje se perciben mediante secuencias visuales encadenadas a modo de corredor visual. Los corredores visuales se conforman mediante secuencias escénicas constantemente renovadas pero que mantienen presentes ciertos elementos reales o simbólicos que se constituyen en puntos de referencias que permiten desarrollar la lógica del relato o mapa mental.

En el paisaje en movimiento, uno de los elementos más significativos es la secuencia visual. La secuencia visual trata de reflejar el carácter de temporalidad o cadencia que adquiere la imagen que se percibe y que puede venir dada por el ritmo, la homogeneidad, la diversidad, etc. Es decir, que en el recorrido de una carretera, las cuencas visuales deben permitir la legibilidad en sentido paisajístico del entorno y especialmente del trazado viario, anticipando las condiciones de visibilidad y seguridad de la carretera. De este modo el paisaje que se ve en ese momento se interpreta y valora no sólo por lo que se ve, sino en función de lo que se acaba de ver en un tiempo inmediatamente anterior y la vez sugiere lo que se puede ver a continuación (SANCHO ROYO, F. 1999, pág. 16). En ello juega un papel importante la interpretación que realiza el experto o mediador.

Los estímulos proporcionados por los expertos o mediadores, en la forma de comunicación considerada, vendrán referidos a la potenciación del paisaje visible que tenga como referentes principales el relieve, la vegetación, los usos del suelo, los núcleos de población con sus texturas, líneas, colores, formas y dimensiones y que en conjunto permitan la apreciación del paisaje que la carretera estructura. Para ello los expertos deben dar indicaciones que permitan leer con claridad suficiente el recorrido establecido de antemano, que lleve a entender con nitidez el mapa mental considerado. Principalmente, debido a que la legibilidad del paisaje se consigue a través de la interpretación de las formas y volúmenes de los componentes y atributos que conforman el entorno y la diversidad y el orden en que se muestran. Así el paisaje pierde detalle y se convierte en muchos casos en comunicación sensorial. De modo que entendiendo el paisaje en movimiento como un proceso de comunicación sensorial, se pueden indicar algunas pautas y referentes básicos que el usuario pueda elegir selectivamente por su representatividad, singularidad o rareza. Así, los usuarios reciben distintos estímulos que le llevan a su propia interpretación del paisaje como resultado de su propia experiencia de aproximación al entorno, aunque se encuentre mediatizada por

las interacciones dadas por los expertos, pero principalmente vendrá condicionado por sus propias preferencias y expectativas personales y culturales. En este proceso el experto debe tener muy en cuenta el protagonismo que adquieren las cuencas visuales a la hora de establecer criterios de valoración.

4.4.1. Una interpretación sintética del paisaje de la carretera como resultado del desplazamiento: el mapa mental.

La primera aproximación a este tipo de experiencia es la elaboración del mapa mental. El mapa mental viene conformado por secuencias visuales encadenadas a modo de escenas en movimiento o *travelling*, que permiten interpretar la organización del espacio a través de valores escénicos, teniendo presente que no será posible explicarlo en su pleno significado sino simplemente aproximarse mediante signos codificados de la representación convencional. Se trata de la experiencia más básica y se puede considerar que existen coincidencias fundamentales de esta experiencia entre los usuarios pertenecientes a una cultura común; en este sentido es una de las razones para que pueda ser inducida. Es la primera interpretación que puede llevar a cabo cualquier usuario en relación con un recorrido determinado. Para entender de modo básico el paisaje en movimiento habría que conocer las siguientes cuestiones:

- ¿Qué se entiende por mapa mental o cognitivo?
- ¿Cómo se configura dicho mapa mental?

Para responder a la primera cuestión se parte de un punto de vista hermenéutico basado en el supuesto de que cualquier persona puede elaborar un mapa mental (sistema de signos codificados), debido a que todos tenemos capacidades naturales de aprehensión, comprensión e interpretación del entorno en donde nos desarrollamos o espacio de vida.

El mapa cognitivo se podría definir como la imagen abstracta a modo de croquis que simplifica las complejidades del espacio y que elabora o construye el conductor o acompañante de un vehículo en relación con las experiencias de un recorrido establecido, y que es interiorizado mediante percepciones de determinados elementos, principalmente de carácter fisonómico, sean de tipo estático o dinámico y a modo de referentes físicos o simbólicos relacionados con el relieve, la vegetación, los núcleos de asentamientos de población, los sistemas de aprovechamientos agrarios, el hábitat faunístico, o elementos funcionales de la propia carretera y su señalética (conjunto de significados codificados), claramente identificables. Estos elementos se interrelacionan y encadenan según la

cultura y sensibilidad del propio sujeto hasta llegar a comprender los rasgos distintivos o núcleo de sentido de la carretera paisajística. De modo que a medida que el usuario avanza en el recorrido de una carretera elabora su propio esquema mental del paisaje que posteriormente puede recordar e interpretar. En definitiva, el mapa mental no es más que el recorrido codificado de una distancia que puede estar deformada, fragmentada, debido a que el proceso perceptivo elimina aquellas sensaciones indefinidas o ambiguas, creando secciones de paisajes a modo de archipiélagos que ignoran unos espacios y sobrevaloran otros y que no siempre guardan relación con una distancia objetiva. Además, variará de un usuario a otro debido al libre albedrío y según los propios sistemas de valores individuales, aunque sea también un producto social. Se trata de imágenes estructuradas en función de una serie de elementos espaciales memorizados que dotan al recorrido de legibilidad real o simbólica. En definitiva, el desplazamiento por una carretera mediante un vehículo automóvil conlleva la lectura del territorio y del paisaje.

Con respecto a la segunda cuestión, se considera que el mapa mental de una carretera facilita la legibilidad del paisaje que se transita, estructurado en tramos, límites, bordes, transiciones, hitos, umbrales y elementos significativos que no coinciden exactamente con su espacio geométrico-funcional (ver LINCH, K. 1998). Se configura así como espacio formal y simbólico que se valora en mayor o menor medida según distintas circunstancias, aunque siempre teniendo como referente el propio movimiento del desplazamiento. De este modo se genera un corredor orientado por la mirada que permite reconocer las partes de un paisaje, los componentes, atributos y características principales que lo definen, así como sus valores y potencialidades. Aunque existan muchas lecturas o modos de interpretar el paisaje en movimiento, en este trabajo se considera que los mapas mentales serán codificados, básicamente, a partir de sus aspectos fisonómicos o mediante categorías estéticas, como se desarrollará ampliamente y con mayor detalle en el capítulo 5 de la Parte Tercera del mismo, relativo a la identificación, caracterización y cualificación de las carreteras paisajísticas.

4.4.2. Los tramos, componentes básicos del mapa mental

Los tramos se entienden como partes que estructuran la carretera y poseen un intenso efecto visual a modo de corredores espaciales del movimiento. El movimiento permite mostrar anticipadamente los elementos del paisaje que configuran el tramo convirtiéndose en objeto de motivación y estimulación sensorial. De este modo dichos elementos dotan al corredor visual de sensación de profundidad y de sentido de la espacialidad. Los tramos son pues el resultado de un análisis secuencial de las partes que conforman el recorrido de la carretera, cuyos elementos se suceden asociados a la duración temporal del desplazamiento (sentido de la temporalidad).

Para identificar los tramos requiere preguntarse entre otras cuestiones las siguientes:

- ¿Cómo se perciben los tramos, cuáles son sus límites?
- ¿Cómo contribuyen los tramos a la imagen general que reconoce el usuario cuando termina el recorrido paisajístico?
- ¿Cuál es su valor como recurso paisajístico?

Se considera que las respuestas a estas preguntas se deben buscar principalmente en el sentido de la vista y en la experiencia del movimiento. De modo que el avance del vehículo se percibe como prolongación de la vista, que produce aproximación o alejamiento de los objetos, enlaza secuencias consecutivas de paisajes y lugares que permiten entender su ritmo y su continuidad y que varían según sea el ángulo de visión. En definitiva, que el desplazamiento que facilita el automóvil articula el espacio paisajístico de la carretera y en sus rectas, curvas, rampas y pendientes se descubre la verdadera dimensión espacial de la distancia. Además, las distintas perspectivas que facilita el movimiento permite conocer las formas de los objetos, su tamaño, en relación con el entorno (ver DESPORTES, M. 2005, pág. 243).

Se debe especificar que el usuario del automóvil, ya sea conductor o acompañante, cuando recorre una carretera paisajística se mueve en un plano medio de distancia y percibe el recorrido de modo secuencial. Ello le permite prestar atención a las formas dominantes. Es decir, la atención se centra en los elementos del relieve, hidrología,

vegetación, sistemas de aprovechamientos agrarios..., los cuales determinan, en gran medida, las formas del paisaje; formas que definen objetos reconocibles pero también significados simbólicos. Aunque en la carretera el paisaje que se ve se renueva constantemente, muchas veces se interpreta y valora no sólo por lo que se ve en ese momento, sino en función de lo que se acaba de mirar en un tiempo inmediatamente anterior y a la vez sugiere lo que se puede ver a continuación y ello se lleva a cabo a través de las escenas encadenadas que conforman los tramos.

Los tramos se pueden equiparar con intervalos paisajísticos a modo de secuencias visuales dotadas de singularidades o rasgos formales específicos que son claves para la lectura e interpretación del paisaje del entorno viario. Esta división de la carretera por tramos permite que el usuario pueda saber cuál es su posición en relación con la longitud total del recorrido, la distancia a la que se encuentra y aquélla que le queda por recorrer. Además, en los tramos sus secuencias visuales deben ser coherentes con la velocidad de circulación y contar con elementos significativos que despiertan la atención o tengan poder de evocación. También permiten saber el tiempo medido y contabilizado que dicho elemento permanece visible en el paisaje a una velocidad determinada. Y todo ello no tiene que entrar en conflicto con la propia funcionalidad y seguridad de la carretera paisajística (ver ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. 2007).

Para la identificación de tramos es aconsejable adoptar un enfoque que integre las perspectivas de la identificación, la caracterización y la cualificación del paisaje en movimiento. Se considera que se pueden definir distintos tipos de tramos atendiendo a las variables formales que lo conforman, pero al mismo tiempo han de contar con un cierto grado de reconocimiento y valoración social. Ello permitirá jerarquizar los tramos en función de su capacidad para comunicar una determinada interpretación del carácter del paisaje. En definitiva, se trata de valorar más que la calidad de un paisaje, el potencial escénico que tiene la carretera de acuerdo con la interpretación que se propone o la versión que mejor considere el experto.

En este proceso es necesario partir de la base de que existen ciertos patrones de valor colectivo calificados de interesantes por el público general, los cuales se pueden clasificar en dos grupos:

- Patrones visuales de validez colectiva relacionados con componentes físicos del paisaje. Se pueden establecer, entre otros, los siguientes: la desigualdad topográfica (la montaña como conjunto y sus distintos tipos...), la presencia de una lámina de agua (el mar, lagos, embalses...), la variedad y altura de vegetación natural (el bosque arbolado y sus variedades). Aunque, actualmente, dichos valores sean reconocidos y apreciados por muchos sectores de la sociedad occidental como interesantes, no son patrones universales

- pues han evolucionado de modo significativo en el desarrollo de la propia historia de la cultura occidental.
- Patrones relacionados con valoraciones estéticas. Se trata de aspectos formales y volumétricos que generan impresiones sensoriales de contenido plástico. Sin ánimo de ser exhaustivos, y sin salir del contexto de nuestra propia cultura, se podrían citar entre otros los siguientes, en relación con el relieve o la vegetación: formas y volúmenes con valor de sublimes por su dimensión o tamaño colosal o telúrico; armonías de texturas; de formas; cromatismos excepcionales ya sean diarios o estacionales. También, transiciones paisajísticas donde se producen combinaciones armónicas (de luz y color; de texturas y formas; o en cuanto a volúmenes), áreas diferenciadas y reconocibles respecto a su entorno (mosaicos agroforestales, pendientes de secoano); fondos escénicos (líneas de montañas, horizontes abiertos); conjuntos monumentales; u otras singularidades estéticas que se consideran significativas (alineaciones arbóreas en márgenes de carreteras y caminos...).

Junto con la determinación de la valoración social de los diferentes tramos, tiene también una gran importancia el análisis formal y escénico de los mismos. Ello implica analizar los contrastes visuales que se establecen entre colores, formas, líneas, texturas espaciales y cómo cambian a medida que se avanza en el recorrido, para de esta manera poder llevar a cabo un diagnóstico estético del espacio que se recorre, así como de la capacidad escénica del paisaje visto en movimiento. Dicho de otro modo, se establecerán las cualidades cinemáticas que significan y cualifican a los tramos. En este sentido, conviene aclarar que no se trata sólo de caracterizar los tramos con las herramientas ópticas y cuantitativas pertinentes; se trata también de cualificarlos y valorarlos, explicando cómo o por qué las formas y volúmenes de determinados componentes que se encuentran en las carreteras paisajísticas inducen a distintas sensaciones y emociones.

4.5. A MODO DE RECAPITULACIÓN

Se ha planteado en las páginas precedentes los fundamentos de una línea de investigación y acción orientada a complementar los resultados obtenidos en el proyecto *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*. La premisa y punto de partida de la exposición es que la experiencia del paisaje en movimiento propia de una carretera paisajística tiene una especial complejidad, pues es al mismo tiempo lugar de observación y lugar de experiencia, proximidad y lejanía, estar fuera y estar dentro, inmersión sensorial y observación en la distancia.

Esa riqueza y complejidad dota a las carreteras paisajísticas de un especial potencial para fomentar el disfrute del paisaje y su aprecio social, lo cual implica propiciar actitudes éticas de respeto y compromiso hacia lugares que inicialmente no forman parte del espacio vivido cotidianamente por los usuarios. Para que dicho potencial llegue a desarrollarse tiene una importancia fundamental la figura de un experto que, a modo de mediador, induzca a los usuarios a mirar, sentir o interpretar el paisaje, creando una experiencia de disfrute a través de la imaginación y los sentidos, pero también de comprensión y conocimiento.

En esta labor de mediación el experto ha de emprender una delicada y difícil tarea: valorar el potencial de una carretera paisajística para crear este tipo de experiencia de disfrute del paisaje. Para ello es necesario identificar en la carretera en cuestión una serie de recursos paisajísticos: la situación y emplazamiento de la carretera, el contenido paisajístico existente o latente, los puntos más idóneos para situar el inicio del recorrido, los tramos que lo componen, los nodos o umbrales que permiten delimitar áreas paisajísticas diferenciadas, los hitos visuales y lugares conspicuos presentes... En este proceso el experto debe interpretar el recorrido de la carretera de manera que se comunique eficazmente el carácter del paisaje

Entre dichos recursos, tienen una especial relevancia los tramos de los que se compone cualquier experiencia de recorrer un paisaje. Ello es también así en el caso de las carreteras paisajísticas, de forma que cada uno de los tramos que las componen tiene unos determinados rasgos intrínsecos, pero al mismo tiempo es objeto de una determinada valoración social. Para identificarlos y delimitarlos será necesario un enfoque que integre la identificación, la caracterización y la cualificación del paisaje en movimiento. Ello permitirá jerarquizar los tramos en función de su capacidad para generar una experiencia de disfrute y de comprensión del carácter del paisaje.

ANEXO DOCUMENTAL

**Movilidad
y experiencia
del paisaje en las
representaciones
culturales**

PRESENTACIÓN

El material de apoyo de esta primera parte del proyecto de investigación *Paisaje, Infraestructuras y Sociedad*, titulada *Experiencias del paisaje, movilidad y red viaria*, tiene como función fundamental tratar de reforzar la comprensión de los principales argumentos que se han desarrollado a lo largo de esta parte, mediante la exposición de textos e imágenes que tienen como origen las distintas maneras de entender y representar el paisaje en movimiento. Se considera, como explica Regla Alonso (2006, pág. 224), que [...] *la inevitable especialización del conocimiento actual no facilita la comprensión de los sistemas complejos como el paisaje y es lógico que se multipliquen los puntos de vistas desde los cuales es posible enfocarlos* [...]. En este sentido, y aunque en la actualidad exista cierta desconfianza hacia el conocimiento proporcionado por la percepción para abordar determinados campos del conocimiento y exista cierta separación epistemológica entre el paisaje como hecho físico y el paisaje percibido, se trata, principalmente, de superar una larga etapa de incompreensión en relación a este tipo de conocimiento apoyándose para ello, desde 2001, en el *Convenio Europeo del Paisaje*.

Los textos e imágenes que se muestran siguen un planteamiento multidisciplinar y los postulados y recomendaciones del *Convenio* y de las *Orientaciones* para su aplicación. Son ejemplos de representaciones culturales (ensayos, relatos de viajes, novelas, poesías, pinturas, fotografías) que ponen énfasis en diferentes cuestiones resaltadas a lo largo de este trabajo en cuanto a los aspectos perceptivos e interpretativos del paisaje en movimiento. Este material procede de distintas fuentes y se selecciona en función de la capacidad de transmitir los valores que se pretende resaltar: valores que aunque procedan de distintas vías en cuanto al entendimiento del paisaje en conjunto, beben del mismo universo de significados. En ese sentido, se han seleccionado imágenes (pictóricas, fotográficas y del cine) así como determinados textos (literarios, de ensayos, científicos) que son capaces de aunar la intuición artística con la descripción, la explicación, el análisis cuantitativo y la interpretación cualitativa, haciendo posible que emerja, finalmente, una comprensión holística del paisaje. Ello sucede de modo pleno cuando los sentidos se convierten en fuente de conocimiento, y la realidad es observada *in situ*, aunada con el sentimiento y la emoción individual o transformada en representación compartida socialmente.

La novela y la literatura de viaje se consideran herramientas eficaces para comprender el paisaje, sea mediante descripciones significativas del espacio como lugar de vida, o como experiencia real o imaginada de paisajes contemplados de forma estática o en movimiento. Además, exponen cómo se puede participar o transformar el espacio que se recorre al mismo tiempo que se tienen experiencias estéticas, o describiendo situaciones que muestran cómo se relacionan los seres humanos con los lugares que habitan o recorren y las diversas actitudes que pueden adoptar.

La poesía y la experiencia mística son capaces de expresar valores del paisaje que son entendidos a través de las sensaciones. La poesía como medio de expresión de la sensibilidad es capaz de recoger lo esencial del paisaje mediante un lenguaje muy elaborado y sintetizado que utiliza recursos lingüísticos basados en figuras de orden, ritmos, supresión de significados, sean símbolos, metáforas, etc..., y que poseen tal fuerza y potencia, que logra captar o absorber completamente lo que muestra la realidad natural o humana, equiparándose al conocimiento científico.

La mirada del pintor, del fotógrafo o del cineasta evoca sensaciones espaciales de la realidad observada; dimensiones sensitivas que se recogen mediante representaciones pictóricas e imágenes tomadas o filmadas. Estas sensaciones las consiguen los artistas gráficos utilizando distintas herramientas. Entre otras, mediante un tratamiento determinado de la luz para evocar intensas sensaciones; por ejemplo, a través de matices del color cautivan la mirada del espectador. o mediante pinceladas, tomas fotográficas y secuencias filmadas que tienen la facultad de expresar el movimiento y lo estático. De esta manera desvelan claves determinantes del paisaje. En definitiva, son capaces de explicar intuitivamente las relaciones que establecen los seres humanos con sus entornos o espacios de vida.

El material de apoyo de este anexo se ha estructurado de la siguiente forma: cabecera o título (que expresa el argumento), cuerpo (el documento en sí mismo), pie que recogerá una breve explicación respecto de la intencionalidad que preside la selección del documento y fuente que localiza o remite a la bibliografía de esta primera parte de la investigación.

En los textos e imágenes que se muestran se ha seguido un orden numérico secuencial. El orden de los textos e imágenes guarda relación con la división que mantiene esta primera parte del trabajo en sus tres capítulos y los apartados correspondientes, si bien estableciendo una estructura equilibrada propia según los argumentos principales utilizados. Éstos vienen indicados con el rango de números romanos I a VIII. En total se han seleccionado 39 recuadros comentados que incluyen 23 textos y 16 imágenes que se alternan de modo aleatorio según se considere en relación a las ideas que se pretenden reforzar.

Los principales argumentos que se corresponden con el capítulo 1, *Percepción del espacio vivido y sensibilización paisajística* van numerados del I al II y se especifican con 6 recuadros cada uno respectivamente. Dichos recuadros vienen conformados por textos e imágenes que detallan aspectos relativos al marco teórico y conceptual en

relación con el paisaje como espacio de vida con un enfoque humanístico y cultural. Además se han seleccionado textos procedentes de ensayos teóricos sobre paisaje o de las representaciones culturales que profundizan la argumentación principal de este trabajo. Es decir; la capacidad innata que posee toda persona para la interpretación del espacio vivido, con mayor o menor grado de intensidad según sea la propia sensibilidad; sensibilidad que si es potenciada adecuadamente, puede llevar a un compromiso y actitud de respeto hacia el paisaje y que puede aportar calidad de vida y salud.

El capítulo 2, *Percepción del paisaje y movilidad territorial* tiene una orientación más concreta en relación con el acceso al paisaje y los medios de transporte que lo favorecen. Ello permite el uso de un número mayor de textos e imágenes. En general este material pretende destacar las distintas maneras de acceder y percibir el paisaje en movimiento. En relación con los medios de acceso al paisaje, se sigue un orden cronológico en cuanto a su aparición, aunque viene referido principalmente desde el siglo XIX hasta la actualidad. En primer lugar se recogen textos cuyo tema principal es andar, caminar por el territorio o el paisaje como el medio más básico y natural para el desplazamiento cotidiano; posteriormente se dedican textos e imágenes al ferrocarril como medio moderno de acceso al paisaje que hace evolucionar las percepciones que se tienen del mismo. Finalmente se exponen recuadros que profundizan en cómo se accede al paisaje mediante el automóvil teniendo como soporte material del movimiento a las carreteras. A este apartado se le da una mayor importancia debido a ser el vehículo el principal medio utilizado en la actualidad por amplias capas de la sociedad para acceder al paisaje y las maneras de percibirlo y tema principal de este trabajo de investigación. Además se presentan recuadros relacionados con los medios de transporte utilizados según los valores y conflictos a ellos vinculados, junto con otros que recogen las formas alternativas de la movilidad. En definitiva, los recuadros que recogen las principales ideas de este capítulo van numerados del III al VII. Específicamente el apartado referido a la percepción del paisaje al caminar tiene 4 recuadros, a la experiencia del paisaje desde el ferrocarril se le dedican 5 y al epígrafe que viene referido a la movilidad contemporánea y el acceso al paisaje se le reservan 6. En cuanto a los medios de transporte actuales y las nuevas y diversas miradas que generan sobre el paisaje se le dedican 6 recuadros y a los medios de transporte alternativos utilizados para el acceso y disfrute del paisaje se le reservan 3.

Finalmente, el capítulo 3, *La red de carreteras, herramientas de sensibilización paisajística* se pretende reforzar en sus postulados y argumentaciones con 3 recuadros que exponen de forma gráfica los recursos paisajísticos asociados a las carreteras y el paisaje, sean secuencias visuales, transiciones o elementos significativos del mismo. Los recuadros correspondientes a este capítulo vienen indicados con el número VIII.



**Aproximación
teórica a
la percepción
del
paisaje**

RECUADRO I. 1. TOPOFILIA

[...] La cosmovisión, al menos que se derive de una cultura extranjera, se forma necesariamente a partir de los factores preponderantes de la realidad física y social de un pueblo [...]

[...] El ambiente de la selva, en cuanto hábitat humano, la singularidad principal estriba en su capacidad de envolverlo todo. No hay diferencia entre el cielo y la tierra. No hay horizonte; se carece de puntos de referencias, no existe una altura de tierra destacada que pueda reconocerse; [...] Un efecto que el ambiente de la selva pluvial tiene sobre la percepción es el acortamiento de la perspectiva. Todo lo que se ve, se percibe a corta distancia [...]

[...] Fuera de la selva pluvial los pigmeos se sienten aturdidos por la distancia, la ausencia de árboles y la nitidez del relieve. Parecen incapaces de leer los indicadores de la perspectiva. Colin Turnbull describe la perplejidad de un pigmeo llamado Kenge, cuando lo llevaron a los abiertos pastizales cercanos al lago Edward. Bien por debajo de donde ellos se encontraban, a una distancia de varios kilómetros, se apacentaba un rebaño de búfalos. Kenge preguntó a Turnbull, “¿Qué clase de insectos son éstos? [...]”

El texto anterior corresponde a la obra *Topofilia* (1974) de Yi-Fu Tuan (1931), destacado geógrafo chino-estadounidense encuadrado en la corriente humanista de esta disciplina; se trata de uno de sus libros más conocidos; en él analiza las experiencias que relacionan a las personas y el lugar que habitan. Tuan considera el lugar, el espacio y la experiencia conceptos claves de su argumentación. El lugar lo entiende como una clase especial de objeto cargado de significados que existe a diferentes escalas. El espacio como una entidad geométrica abstracta definida por lugares y objetos a modo de red que las personas pueden experimentar directamente a través del movimiento y el desplazamiento, del sentido de la dirección, de la localización relativa de los objetos y lugares, y de la distancia que los separa o relaciona. La experiencia la considera como sensación y como pensamiento y se refiere a ella como las distintas formas en las que una persona conoce y construye la realidad. En este sentido sostiene que el entorno y la cosmovisión que tiene una sociedad están estrechamente relacionados. Plantea que el entendimiento del entorno toma como referente a los principales elementos reales o imaginados presentes en sus vidas. Del mismo modo sucede respecto al paisaje, que cada uno de sus elementos tiene un valor físico, social o simbólico que conforman el imaginario colectivo de un grupo o sociedad.

Fuente: TUAN, Yi-Fu (1974): *Topofilia*, pág.112-113. Traducción Flor Durán Zapata (2007).

Recuadro I. 2. Lugar y paisaje

[...] La impresión que nos causa la región que recorreremos es producto de la combinación de al menos tres factores: lo que sabemos de ella, lo que imaginamos y la disposición ante ello. [...] El deseo individual de comprensión, tanto más que cualquier otra diferencia en la capacidad de percepción de los sentidos, determina que cada uno descubra en el país detalles que a otros les pasan desapercibidos.

Con el tiempo, los residentes locales de una región van acumulando pequeños conocimientos fragmentarios sobre la misma, que agrupan en forma de relato. La comunidad recuerda esos relatos y así, incluso lo insólito no queda relegado al olvido y no pierde, por tanto, relevancia. Para un nativo, estas leyendas componen una compleja visión de un paisaje concreto a lo largo de un periodo dilatado de tiempo [...] Una vez fuera de la región resulta difícil comunicar esta “realidad” compleja, pero fácilmente compartida, sin reducirla a generalizaciones, a una abstracción engañosa e imprecisa. [...]

Barry López (1945), es un autor polifacético norteamericano, que como ensayista trata frecuentemente sobre la relación entre el paisaje y la cultura. Este escritor, en su libro *Sueño ártico* (premiado por *American Book Award* en 1986) muestra cómo el paisaje puede dar forma a nuestra imaginación, los deseos y los sueños. En ese sentido expone, en los párrafos que se recuadran, cómo la cultura condiciona la percepción del paisaje. También que las percepciones compartidas de una sociedad con los paisajes que habita conforman el relato que da sentido a sus vidas y que se transmite, a fuerza de repetirlo, de generación en generación configurando de esta manera parte del imaginario colectivo.

Fuente: LÓPEZ, B (1987): *Sueño ártico*, pág. 218-219. Traducción Mireia Bofill (1987).

Recuadro I. 3. Paisaje y movimiento

[...] Existe una realidad geográfica o paisajística que es una expresión del trabajo humano y que, más allá, traduce la organización de la vida social.[...] el paisaje cuenta la historia de aquéllos que vivieron en él [...]. Es la expresión de una relación, la de los hombres y la superficie terrestre, en la que se constituye el espacio propio de la geograficidad.[...] una tierra pensada como superficie para recorrer, un espacio abierto, una tierra que se caracteriza por tener una estructura espacial muy particular...

[...] Acaso resulte necesario distinguir dos modalidades de espacialización del paisaje, la primera vinculada a las nociones de implicación y proximidad; la segunda, más bien ligada, como hemos visto, a la perspectiva del alejamiento, de la visión sintética alcanzada mediante la distancia y el distanciamiento.

Para referirme a esta cuestión, quisiera retomar los análisis desarrollados por el geógrafo y filósofo francés Eric Dardel en su libro *L`home et la terre* (1952). En particular, me detendré en el modo en que Eric Dardel define aquello que denomina la geograficidad del ser humano. La geograficidad humana, es decir el espacio del paisaje, sería el movimiento pero también la tensión que se despliegan entre un Aquí y un Allá, entre una base y un horizonte, concebidos como una suerte de *a priori* fundamentales propios de cualquier tipo de existencia humana.

Jean-Marc Besse, filósofo y teórico del paisaje, es profesor en la Universidad de la Sorbona (París) y Director de Investigación en el CNRS (Centre National de la Recherche Scientifique). Este autor es considerado como uno de los principales referentes teóricos del presente trabajo de investigación. Besse destaca por sus ensayos sobre paisaje y movimiento, específicamente por el modo en que trata la diversidad de espacialidades implicadas en las representaciones, las prácticas y las experiencias paisajísticas en sus aspectos fenomenológicos y culturales. Así en su artículo "*El espacio del paisaje*", del cual se destacan aquí algunos párrafos, expone la manera cultural de entender el espacio del paisaje y la manera de vivirlo. Explica que el paisaje es la expresión de la historia de una sociedad y que puede ser entendido desde una doble perspectiva; la primera, la del observador que contempla el espectáculo sin participar de él, y la segunda, desde la perspectiva del actor que vive intensamente la obra que representa a modo de espacio de vida y que no se puede entender sin el movimiento. Ambas percepciones, sea estática o como experiencia del movimiento, se desarrollan a lo largo del presente trabajo de modo alternativo o complementario.

Fuente: BESSE, Jean-Marc (2010): *El espacio del paisaje*, pág. 8-10. Conferencia dada el 29 de septiembre de 2010 en la FAHCE-UNLP. Traducción Margarita Merbilháa.

Recuadro I. 4. Comprensión holística

El Somme

Por otra parte, el valle aún guarda su fisonomía primitiva, y vemos expandirse las aguas, intercaladas de malezas y de espesuras. La pesca es abundante, la caza pulula, pues en la época de migraciones las bandadas de pájaros acuáticos se lanzan sobre estos mantos cenagosos. Alguna choza de pescador, en madera o caña, está instalada en los lugares favorables. Tenemos así la sorpresa inesperada de una escapada a la vida que debieron practicar las antiguas tribus que encontraban en estos laberintos asilo, refugio y medios de subsistencia. Pero para el campesino de hoy estos refugios acuáticos de los restos de una vida primitiva no representan un domicilio habitable: siguiendo su expresión, <volvemos al pays> cuando se alcanzan de nuevo los flancos secos del valle.

En el *Tableau de la géographie de la France*, escrito por el destacado geógrafo Paul Vidal de la Blache (1845-1918) como introducción a la historia de Francia y publicado por vez primera en 1903, aparecen diversos ejemplos de comprensión holística del espacio vivido. Así, en el río Somme (de 245 Kms. de longitud) que discurre por el norte de Francia y a lo largo de la Picardía, desemboca en el Canal de la Mancha, por llanuras aluviales, después de recorrer una cuenca semiplana, queda patente la distinción entre el *pays* y el ámbito cenagoso del río. Para llegar a la interpretación holística, el autor explica los distintos referentes del paisaje, sean elementos geomorfológicos, vegetación, recursos naturales o modo de hábitat. Para finalmente establecer una distinción neta entre el ámbito doméstico y el ámbito agreste, no habitable, y percibir con nitidez el límite entre ambos dominios, definido por "los flancos secos del valle"

Fuente: VIDAL DE LA BLACHE , Paul (1903): *Tableau de la géographie de la France* (edición facsímil de 1979, ed. Tallandier). Traducción Juan Vicente Caballero Sánchez.

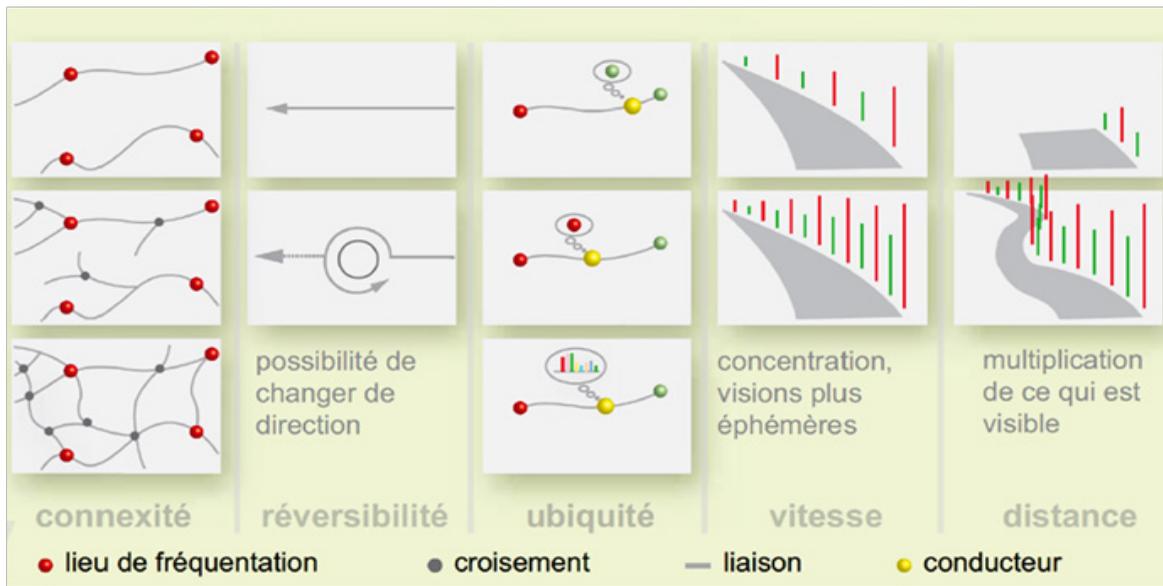
Recuadro I. 5. Paisaje hodológico

¿Qué fue primero, la casa o la carretera que conduce a la casa? Con su amor por los orígenes y los símbolos, los eruditos medievales pudieron haber batallado con esta cuestión, que finalmente los llevaría a una contrapregunta teológica: ¿cuál de los dos objetos ordenó Dios que fuera el primero? Se podría haber argumentado que si Dios hubiera querido que nos quedáramos en casa, que fuéramos sedentarios, que echáramos raíces como granjeros o maridos nos habría mandado que en primer lugar construyésemos una casa. Pero si hubiera querido que estuviéramos siempre de un lado para otro -como cazadores, pastores o peregrinos -nos habría ordenado marcar un camino, hacer una carretera y seguirla [...] el objetivo de toda carretera, senda o camino consiste en llevarnos a un destino [...] sin un destino concreto, una carretera no tiene razón de ser [...] No obstante, la carretera ha sido descalificada [...] desatendida por los estudiosos del paisaje [...] estaba subordinada al lugar y no parecía digna de respeto [...] En la actualidad las carreteras ya no conducen simplemente a lugares, son lugares[...] Ningún otro espacio en el paisaje moderno resulta tan versátil [...] Estoy a punto de introducir una nueva e importante palabra en el lexicón del paisaje, y esa palabra es hodología. Viene del griego *hodos*, que significa camino o jornada. La hodología es, pues, la ciencia o estudio de las carreteras o de los recorridos y, por extensión, el estudio de las calles, las autopistas, las sendas y los caminos, de cómo se utilizan, a dónde conducen y cómo nacieron[...]

John Brinckerhoff Jackson (1909-1996), es uno de los autores de referencia en los estudios relacionados con los paisajes de Estados Unidos. Sus investigaciones, que tienen influencias de la geografía regional francesa, tratan principalmente sobre los paisajes culturales y autóctonos. Jackson parte de la base de que el paisaje es resultado de una cultura y de los valores y aspiraciones que tiene una sociedad. Por ello, su sentido del paisaje huye de la belleza paisajística relacionada con lo pintoresco, lo singular o lo sublime y le atraen aquellos paisajes cotidianos que son recorridos a diario por cualquier medio de transporte. Este autor reactualiza el concepto de raíz europea *hodología*, como nuevo paradigma para el estudio de los paisajes cotidianos vinculados a los desplazamientos convencionales. La *hodología*, según el origen lingüístico del término, significa estudio de los caminos (*hodos*, del griego camino, y *logía* que se puede interpretar en una de sus acepciones como conocimiento), aunque aún no se ha incorporado a la lengua castellana. El término *hodología*, concepto inspirador de todo el presente trabajo de investigación, intenta definir las relaciones del hombre con el espacio y fue reformulado en Europa a lo largo de la década de 1940 por corrientes filosóficas vinculadas al existencialismo. Concretamente por Jean Paul Sartre, que lo retomó del psicólogo alemán, de finales del siglo XIX, Kurt Lewin (1890-1947) y que lo había formulado a principios del siglo XX (1920-1930). Posteriormente, durante la década de 1970, el término se relaciona con los paradigmas del deconstructivismo postmoderno vinculados a la geografía humanista y cultural iniciada por Denis Cosgrove y profundizada por Jean-Marc Besse, como revulsivo al estructuralismo y positivismo entonces dominantes en esta disciplina. Finalmente se redefine de nuevo el concepto y se incorpora al estudio de los caminos como paisajes. Así lo recoge John Brinckerhoff Jackson en este párrafo de su libro *Descubriendo el paisaje autóctono* (2001).

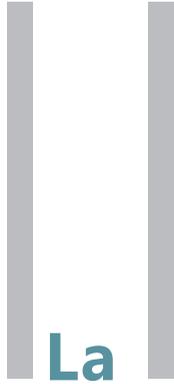
Fuentes: JACKSON, John Brinckerhoff (1984): *Descubriendo el paisaje autóctono*, pág. 61-132. Traducción Maysi Veuthey (2011) y JACKSON, John Brinckerhoff (1984): *Las carreteras forman parte del paisaje*, pág. 7-13. Traducción Moisés Puente (2011).

Recuadro I. 6. Investigaciones recientes. Ámbitos de desplazamiento



Sébastien Nageleisen (1976) es un joven investigador francés que recibe en 2007 el primer premio por su tesis doctoral *Paysage et déplacement*. Nageleisen intenta articular una reflexión en relación con los desplazamientos de la movilidad contemporánea mediante el análisis de una base de datos de imágenes georreferenciadas y de cálculos de visibilidad. Ello le ha permitido caracterizar los desplazamientos con los siguientes rasgos principales: conectividad, reversibilidad, ubicuidad, velocidad y reducción de distancias. Con estos parámetros nos explica, como se puede ver en el cuadro que se presenta, los múltiples rasgos que definen los desplazamientos de la movilidad contemporánea que, entre otras posibilidades, permite estar en varios lugares en poco tiempo gracias a la accesibilidad que facilitan las redes de transporte; poder variar rápidamente en un mismo tramo la dirección del desplazamiento debido a los numerosos nudos que poseen dichas redes. No obstante, la saturación de imágenes que produce el desplazamiento a altas velocidades y la dificultad de percibir su diversidad pueden adular el sentido del lugar y convertir el espacio recorrido en un paisaje trivial.

Fuente: NAGELEISEN, Sébastien (2007): *Paysage et déplacement*, pág. 85.



La

**interpretación
del
paisaje**

Recuadro II. 1. Contemplación estática común y con intención artística



Las fotografías que se reseñan son ejemplos de paisajes estáticos que cualquier persona puede interpretar según sean sus aspiraciones, grado de sensibilidad y cultura, sea desde un mirador natural o construido. En la celda izquierda se muestra paisaje enmarcado por arco ojival de la Iglesia Prioral de Nuestra Señora del Mayor Dolor o del Castillo de estilo gótico tardío, situada en un cerro escarpado; en un lugar conspicuo sobre las ruinas de una fortaleza defensiva que permite el control territorial de la Sierra de Aracena en la Sierra Morena de la provincia de Huelva; una posición geoestratégica que formaba parte del rosario de castillos que protegían a Sevilla de posibles penetraciones portuguesas, pero también una mirada asombrada y cenital del paisaje que provoca en muchos espíritus sensibles cierto estado de reflexión y meditación. En la celda derecha aparece una de las salas del interior de la sede de la Fundación Cesar Manrique en Lanzarote también a modo de mirador. Dicho mirador situado a bajo nivel del suelo permite ver cómo entran hasta el mismo interior del museo los mantos de colada de lava de un volcán situado en el fondo de la escena y a la espalda de la población de Tegui. Se puede interpretar que la intención de Cesar Manrique (1916-1992) al abrir este ventanal en uno de los laterales de su casa (diseñada por él mismo en Taro Tahíche), es inducir a mirar la naturaleza de otra manera. Es decir, mirar desde abajo, a través de un hueco inferior al nivel del suelo, la evocación y contemplación de paisajes "lunares", generados por uno de los últimos estallidos de la naturaleza en la isla de Lanzarote (s. XVIII) y que inducen a reflexionar sobre la propia insignificancia del ser humano frente a las fuerzas telúricas desatadas.

Fuentes: FOTOTECA CEPT (2007) y DOMÍNGUEZ VELA, Juan J. (2010).

Recuadro II. 2. Contemplación estática común y relato literario

[...] La situación geográfica y la altitud se combinaban para formar un paisaje único en el mundo. No era ni excesivo ni opulento; era África destilada a seis mil pies de altura; como la intensa y refinada esencia de un continente. Los colores eran secos y quemados como los colores en cerámica. Los árboles tenían un follaje luminoso y delicado, de estructura diferente a la de los árboles en Europa; no crecían en arco ni en cúpula, sino en capas horizontales, y su forma daba a los altos árboles solitarios un parecido con las palmeras, o un aire romántico y heroico, como barcos aparejados con las velas cargadas, y los linderos del bosque tenían una extraña apariencia, como si el bosque entero vibrase ligeramente. Las desnudas y retorcidas acacias crecían aquí y allá entre la hierba de las grandes praderas, y la hierba tenía un aroma como de tomillo y arrayán de los pantanos [...] Lo habitual era que el cielo tuviera un color azul pálido o violeta con una profusión de nubes poderosas, ingravidas, siempre cambiantes, encumbradas y flotantes, pero también tenía un color azulado, y a corta distancia coloreaba con un azul intenso y fresco las cadenas de colinas y bosques [...]

El paisaje visto a distancia, a modo de panorama recorrido por la mirada, se muestra descrito en sus rasgos más generales en la obra de Isak Dinesen (1885-1962, seudónimo de la danesa Karen Blixen) *Memorias de África*. En este tipo de percepción la vista es hegemónica, y los elementos del paisaje conforman el telón de fondo de un escenario en el cual el sujeto no participa activamente, asumiendo el papel de espectador. No obstante, mediante su mirada construye una imagen sintética de gran fuerza expresiva, donde el medio físico, la vegetación, el clima, se conjugan de manera especial y puede llevar, según sea el grado de sensibilidad, a entender la belleza del paisaje como asombrosa o sublime. Un modo de entender el paisaje de larga tradición histórica que en este trabajo tendrá su expresión práctica en los miradores naturales o como equipamientos de la propia carretera.

Fuente: DINESEN, Isak (1937): *Memorias de África*, pág. 20-22. Traducción Bárbara McShane y Javier Alfaya (2000).

Recuadro II. 3. Contemplación estática común y expresión poética

[...] En Florencia trepaba yo hasta la cima del jardín Bóboli, una terraza desde la cual se descubría el monte Oliveto y las colinas de la ciudad hasta el horizonte. Sobre cada una de ellas, los olivares eran pálidos como breves humos y en la ligera neblina que formaban, se destacaban los surtidores más duros de los cipreses, verdes los más cercanos y negros los de lontananza. En el cielo de un azul profundo, grandes nubes ponían sus manchas. Con el fin de la tarde, caía una luz argentada bajo la cual todo se tornaba silencioso. La cima de los alcores aparecía primero entre las nubes. Pero se había levantado una brisa cuyo soplo sentía en mi rostro. Con ella, tras las colinas, las nubes se separaron como un telón que se corre. Al mismo tiempo, los cipreses parecieron de un solo impulso en el azul repentinamente descubierto. Con ellos toda la colina y el paisaje de olivares y de piedra subieron lentamente. Otras nubes vinieron. Y la colina volvió a bajar con sus cipreses y sus casas. Luego de nuevo -y en lontananza sobre otros alcores cada vez más borrosos- la misma brisa que abría aquí los gruesos pliegues de las nubes, las cerraba allá [...] Yo sabía que millones de ojos habían contemplado este paisaje, que para mí era como la primera sonrisa del cielo. Me sacaba fuera de mí, en el sentido profundo del término. Me aseguraba que sin mi amor y ese hermoso grito de piedra, todo era inútil. El mundo es bello y fuera de él no hay salvación [...]

Albert Camus (1913-1960) fue un gran novelista, dramaturgo y ensayista francés. El conjunto de su obra es considerado una reflexión sobre la condición humana desde una perspectiva humanística. En este recuadro se reseña unos párrafos de *El desierto*, obra incluida en *El verano. Bodas* (1950). Este trabajo se ha interpretado, en cierto sentido, como un diario de viaje espiritual que en determinadas ocasiones llega al éxtasis en una tierra en la que nada ocurre fuera de ella misma, de su propia y oscura fuerza vital. Camus muestra que mediante el paseo se puede entender cómo los mismos elementos de la naturaleza, de sus paisajes, le dan sentido a la vida, sean los olivares, las ciudades, el mismo cielo, el aire que respira y que su belleza puede llevar al espíritu a un estado de reflexión que le indica que la tierra es el origen primigenio de la humanidad, que nada existe fuera de esa hermosa materialidad.

Fuente: CAMUS, Albert (1950): *El verano. Bodas*, pág. 109. Traducción Alberto Luis Bixio y Jorge Zalamea (2000).

Recuadro II. 4. Viaje y reconocimiento personal del territorio

[...] El viaje, sin duda, no puede ser más desconsolador: una llanura sin encanto, una meseta pobre y seca cortada al norte por el farallón calizo -donde anidan unas águilas pequeñas como vencejos- que sólo puede coronarse con la cuerda; y por el este un desierto de ardiente yeso salpicado de rocas basálticas, descompuestas y afiladas, que al parecer la Sierra ha ido soltando con desgana para distraerse en sus largas y solitarias jornadas a lo largo de siglos y huracanes; tan sólo mitigado por pequeñas charcas de agua milenaria rodeadas de juncos y piornales de malsano aspecto y extensas llanadas cubiertas a lo más de matorral, la jara violenta y silbante y la mata del adviento, de formas leñosas, tenaces y concentradas, habitadas solamente por los pequeños reptiles, esa raza extraña (una estirpe no desesperada, que parece consciente de su próxima extinción) de hermosos, negros, hambrientos y silenciosos pájaros que ya sólo confían en la fosforescencia para su manutención, y una multitud de insectos tan abigarrados de corazas y erizados de armas que siempre parecen dirigirse a Tierra Santa. Cuando al fin -en un aroma inesperado, en el zumbo premonitorio de un insecto o en el susurro de las espadañas (el melancólico canto de su anhelante virginidad y de la lejana gloria del Monje, esa cima con forma de mascarilla que de tanto en tanto envía su soplo desdeñoso y esterilizador)- se adivina la proximidad del bosque prometido, el viajero se encuentra de pronto con un seto de espino, un palo torcido y un letrero semiborrado que le advierte de la antigua prohibición. Cabe pensar que el viajero decidido no se ha de volver con las manos vacías -después de tantos esfuerzos- porque así se le antoje a un aviso anacrónico, colocado allí hace más de cien años, y que se puede echar abajo de un solo puntapié sin que nadie se aperciba de ello. Sin embargo, la realidad debe ser algo distinta porque aun cuando a la gente le consta que un cierto número de personas ha tratado de subir allí, no se sabe de nadie que haya vuelto: se dice que es un país tan salvaje y desierto que sólo quien se prepare a una aventura arriesgada puede concebir esperanzas de llegar a él: porque los farallones infranqueables, los elevados e interminables desiertos donde silba el tártago, los cañones cortados a pico donde cantan los arroyos de montaña bajo el manto de una vegetación lujurianta y hostil (bosques de helecho gigante y fosos infranqueables rellenos de acebo, viburno y hierbabuena) no representan ni con mucho las mayores dificultades de la excursión.

El reconocimiento del paisaje se lleva a cabo mediante elementos a los que se atribuye cierto contenido simbólico y con los cuales el sujeto se siente identificado. Este reconocimiento es personal, individual y se ve condicionado por la cultura propia. Así lo muestra Juan Benet (1927-1993), escritor incluido en las vanguardias literarias de la década de 1960 y considerado uno de los autores que renueva la narrativa española con su obra *Volverás a Región*. En este trabajo, el autor muestra su nostalgia por Región; páramo castellano, aislado, pobre y olvidado, de algún lugar cercano a Palencia, y lo evoca como paisaje simbólico pero que no añora, y lo reconoce después de años de ausencia; un santuario natural e inaccesible que permanece en un tiempo indefinido pero presente en la memoria colectiva de un grupo social perdedor en la Guerra Civil española que quiere olvidar, aún sin haber enterrado a sus muertos.

Fuente: BENET, Juan (1967): *Volverás a Región*, pág. 6-7.

Recuadro II. 5. Inmersión sensorial, asombro y sublimación

[...]Remontar el río era como regresar a los primeros orígenes del mundo, cuando la vegetación se agolpaba sobre la tierra y los grandes árboles eran los reyes de la creación. Una corriente vacía, un enorme silencio, una espesura impenetrable. El aire era cálido, denso, pesado, indolente. No había alegría alguna en el brillo de la luz del sol. Las largas extensiones por las que fluía el río se perdían desiertas en la oscuridad de las distantes tinieblas. En los bancos de arena plateados cocodrilos e hipopótamos tomaban juntos el sol. Las aguas, ensanchándose, fluían entre una multitud de islas cubiertas de vegetación; podía uno perderse en el río con la misma facilidad con la que se perdería en un desierto y tropezar todo el día con bancos de arena, tratando de encontrar el canal, hasta llegar a creerse embrujado y aislado para siempre de todo lo que había conocido hasta entonces -lejos, en algún lugar-, en otra vida tal vez. Había momentos en los que se te aparecía el pasado, como ocurre a veces cuando no dispones de un instante para dedicártelo a ti mismo, pero lo hacía en forma de sueño ruidoso y agotador, recordando con asombro ante la sobrecogedora realidad de aquel extraño mundo de agua, plantas y silencio. Aquella quietud no se parecía lo más mínimo a la paz. Era una quietud de una fuerza implacable que meditaba melancólicamente sobre algún enigmático propósito. Te miraba con aire vengativo. Más tarde me acostumbré. Dejé de notarlo[...] tenía que estar atento a las señales[...] a pesar de todo yo la sentía. Sentía a menudo su misteriosa calma observándome mientras hacía mis diabluras, igual que los observa a ustedes cuando actúan en sus respectivas cuerdas flojas por ¿cuánto es?, media corona la voltereta.

La inmersión sensorial en el paisaje se consigue, en cierta manera, cuando el sujeto se siente como elemento que forma parte del mismo entorno. Además, dicha inmersión se produce de forma plena cuando se recorre lentamente, a un ritmo pausado, y con cierta disposición anímica. Así lo recoge Joseph Conrad (1857-1924), autor polaco que escribe en lengua inglesa en *El corazón de las tinieblas*, obra inspirada en una estancia de seis meses que mantuvo en El Congo africano colonizado por Leopoldo II de Bélgica. Esta obra ha sido considerada como una vuelta a la recreación del mito cultural europeo del viaje órfico de descenso a los infiernos, aunque este mito sea para articular una identidad psicológica que percibe a la selva como infierno, como enemiga peligrosa, inquietante y sus silencios como presagio de muerte. En definitiva lo que Conrad quiere plantear es que el viaje cuando es vivido de modo intenso puede llevar a cierta transformación personal y para que esto suceda es necesario que en algún momento se llegue a la inmersión sensorial.

Fuente: CONRAD, Joseph (1902): *El corazón de las tinieblas*, pág. 145-146. Traducción Miguel Temprano García (2005).

Recuadro II. 6. De la percepción en secuencias visuales a la representación social

Capítulo XII

La carretera 66 es el principal camino de emigración. 66..., el largo sendero que atraviesa el país, ondulando suavemente en el mapa, desde Mississippi a Bakersfield..., sobre la tierra rojiza y la tierra gris, metiéndose en las montañas, cruzando la frontera y bajando al desierto brillante y rojizo, volviendo a las montañas, para llegar finalmente a los ricos valles de California.

La 66 es el sendero de los que huyen..., refugiados del polvo y de la tierra agotada, del trueno de los tractores y la propiedad perdida, de la lenta invasión del desierto, de los vientos que sacuden a Texas, de las inundaciones que nada aportan a la tierra, que le roban sus pocas riquezas. De todo esto huye la gente, y llegan a la 66 desde caminos tributarios, desde los caminos trazados por sus huellas y desde los caminos rurales. La 66 es el camino madre, el camino de la fuga.

Clarksville u Orzad y Van Buren y Fort Smith por la 64, hasta el límite de Texas y todas las carreteras a Oklahoma City, la 66 desde Tulsa, la 270 desde McAlester. La 81 desde Wichita Falls por el sur y Enid por el norte [...] Y entonces las altas montañas. Holbrooke y Winslow y Flagstaff, en las altas montañas de Arizona, Ashfork y King-man y otra vez las montañas de piedra, donde hay que comprar agua. Luego desde las montañas de Arizona al Colorado, cuyos bancos están cubiertos de vegetación, y ahí termina Arizona. Al otro lado ya está California, y el primer pueblo es precioso. Needles, en el río. Pero el río es un extraño a este lugar. De Needles se pasa junto a un rancho abandonado y allí comienza el desierto. Y la 66 atraviesa el terrible desierto, donde, a simple vista, las distancias parecen ser menores, y las montañas negras cuelgan a lo lejos.[...]

La ruta 66 que originariamente se desarrollaba desde Chicago hasta Los Ángeles con un recorrido total de 3.939 Kms., fue el principal itinerario de los emigrantes americanos hacia el Oeste durante la década de 1930 (periodo de gran sequía conocido como *Dust Bowl*). El desastre ecológico que supuso el *Dust Bowl* acentuó los efectos negativos de la Gran Depresión y provocó el mayor desplazamiento de población habido en un corto plazo de tiempo de la historia reciente de Estados Unidos. A lo largo de esta década se convierte en elemento estructurante que potencia el territorio que recorre. Posteriormente, con el paso de los años, pierde significación económica; en 1985 esta ruta fue descatalogada de la *Red de Autopistas Interestatales de Estados Unidos*. Este eje interestatal fue calificado como la calle principal de Estados Unidos y convertido en referente literario y cinematográfico para explicar el paisaje americano desde la carretera. Uno de los efectos que se produce al recorrer un paisaje desde la carretera es memorizar referentes visuales, y así, posteriormente, llegar a elaborar el propio esquema mental. El mapa mental se conforma a partir de secuencias visuales que tienen como referente a hitos o principales elementos físicos, sociales o simbólicos que tienen cierto valor para el sujeto que lo percibe. A modo de ejemplo, se recoge unos párrafos de John Steinbeck de su obra maestra *Las uvas de la ira*, también magistralmente llevada al cine por John Ford.

Fuente: STEINBECK, John (1952): *Las uvas de la ira*, pág.135-136. Traducción Hernán Guerra Canévaro (1973).



**Percepción del
paisaje
y experiencia
del caminar**

Recuadro III.1. Precedentes orientales

Texto 1º

[...] Cuando subimos a la terraza para contemplar el río y los montes próximos o lejanos, cuando nos entretenemos en la rivera siguiendo el vuelo de los pájaros o las zambullidas de los peces, la seducción de todo lo que se anima alrededor nuestro, la alegría de la contemplación del paisaje son sentimientos que sólo el paseante conoce. Todo lo que la pintura no puede representar, tampoco soy capaz de explicarlo con palabras [...]

Texto 2º

[...] Si el día es bueno subimos hasta la cima de la montaña y contemplamos el cielo sobre mi antigua casa. Se pueden ver las montañas de Kowata, el pueblo de Fushimi, Toba y Hatsukashi.

Un lugar hermoso no tiene propietario. Por tanto soy el dueño absoluto de mi placer. Cuando estoy en forma y quiero ir más allá camino por las montañas a través de Sumiyama, paso por Kasatory, visito el templo de Ywama o voy en peregrinación al de Ishiyama. O bien me dirijo a través de los campos de Awazu y vamos hasta la antigua casa del poeta Semimaru, o cruzo el río Tamakami hasta la tumba de Sarumaru Moochigimi.

De vuelta, según la estación, busco los cerezos en flor, recojo las hojas de arce, arranco helechos o cojo fruta como ofrenda a Buda o para llevar a casa de recuerdo [...]

En la cultura oriental, recorrer un paisaje andando es una actividad placentera que se remonta al siglo XI. Martine Vallette-Hémery, que ha traducido textos chinos a la lengua francesa en su trabajo *Les paradis naturels. Jardins chinois en prose* (2009), así lo expone en el texto primero que se presenta, a partir de una serie de recopilaciones de diferentes fechas a modo de antología del paisaje en los llamados "jardines de letrado". A partir de estos textos, casi 800 años anteriores a los primeros europeos que recogemos más adelante (traducido al castellano por Florencio Zoido Naranjo, 2013), se pretende destacar que con anterioridad a que en Europa, el movimiento de la Ilustración revalidara el aprecio por la naturaleza y lo relacionara con el paseo y el acto de marchar, en otras culturas más avanzadas en lo relacionado con el entendimiento del paisaje, caminar era considerado una herramienta apropiada para poder conocerlo, apreciarlo y sentirlo con todos sus matices y detalles. El segundo texto es de Kamo No Chomei (1155-1216) que fue poeta, escritor, músico, ensayista y monje y escribe en la etapa de su vida en que vivió como eremita; es considerado un místico de la literatura oriental. Los párrafos que se reseñan pertenecen a su obra *Un relato desde mi choza (Hoojooki)* fechado en 1212. No obstante el texto tiene plena actualidad en relación con los términos y conceptos que utiliza; muestra dos maneras de enfrentarse al paisaje, de modo que mientras recorre el territorio andando, en un momento determinado lleva a cabo una parada que le permite tener una visión sintética y un goce personal del paisaje. Además explica que realiza su propio croquis del territorio mediante lugares que tienen nombres, y a través de referentes naturales o simbólicos. No olvidando destacar el placer que le produce como paisaje sensual que le incita a la meditación y al agradecimiento divino.

Fuentes: VALLETTE-HÈMERY, Martine (2009) : *Les paradis naturels. Jardins chinois en prose* (Ouyang Xiu, 1007-1072 pág. 48). Traducción del francés de Florencio Zoido Naranjo y Kamo NO CHOMEI, (1212): *Un relato desde mi choza (Hoojooki)* , pág. 81. Traducción Jesús Carlos Álvarez Crespo (1998).

Recuadro III. 2. Los inicios en Occidente

[...] Cuando, en verano, a primera hora de la tarde, nos sacudimos el polvo de la ciudad de los faldones del traje, pasando raudos ante esas casas de fachada perfectamente dórica o gótica, mi acompañante me susurra que lo más probable es que a esas horas todos sus ocupantes estén acostados. Es entonces cuando aprecio la belleza y la gloria de la arquitectura, que nunca se recoge, sino que permanece siempre erguida, velando a los que dormitan [...]. Mi región ofrece gran número de paseos espléndidos; y aunque durante muchos años he caminado prácticamente cada día, y a veces durante varios días, aún no los he agotado. Un panorama completamente nuevo me hace muy feliz, y sigo encontrando uno cada tarde.

Dos o tres horas de camino me llevan a una zona tan desconocida como siempre espero. Una granja solitaria que no haya visto antes resulta a veces tan magnífica como los dominios del rey de Dahomey. La verdad es que puede percibirse una especie de armonía entre las posibilidades del paisaje en un círculo de diez millas a la redonda, los límites de una caminata vespertina y la totalidad de la vida humana. Nunca acabas de conocerlos por completo [...]

Henry David Thoreau (1817-1864), ensayista y poeta norteamericano, destaca por sus aportaciones literarias y filosóficas y por sus estudios naturalistas, aunque su fama se debe a su postura vital esencialmente individualista, manifestada en la defensa de la desobediencia civil. En 1861 realiza un trabajo que ha sido considerado como una de las primeras apologías de andar, titulado *Caminar*. Aunque se podrían encontrar algunos antecedentes en el mismo ámbito cultural, en términos generales se considera que inicia una manera de entender el entorno que ha sido seguida por parte de muchos autores desde entonces hasta la actualidad. En este ensayo el autor, desde una perspectiva russoniana de aprecio a la naturaleza y visión inocente de la sociedad, sostiene el paseo como herramienta adecuada para el conocimiento del entorno. Parte de la premisa de que mediante esta práctica el cuerpo y el espíritu se pueden sumergir en la naturaleza, y de esta manera llegar a una comprensión más objetiva de la sociedad y de sí mismo.

Fuente: THOREAU, Henry David (1861): *Caminar*, pág. 3-4. Traducción Jorge Lobato (1998).

Recuadro III. 3. Andar y sentir el paisaje

[...]Mientras caminaba esta tarde por las colinas del Bheri, recordaba el cuidado que hay que tener para no hablar demasiado ni moverse con brusquedad después de la semana de silencio de un retiro zen, y también los difíciles descensos después de la exaltación que producen los alucinógenos; es crucial salir gradualmente de una crisálida de ese tipo, secando al sol tranquilamente, como una mariposa, las nuevas alas, para evitar un repentina rasgadura del espíritu [...]

[...] Sobre el camino en el brillo de la mica y de extrañas piedras resplandecientes, yace la pluma amarilla y gris azulada de un pájaro desconocido. Y acto seguido llega una intuición penetrante, en modo alguna entendida, de que esta pluma sobre la senda, en este ritmo de sonidos de madera y cuero, respiración, sol y viento o ímpetu de río, en este paisaje sin tiempo pasado ni futuro, en este instante, en todos los instantes, transitoriedad y eternidad, muerte y vida son una y la misma cosa [...]

Peter Mathiessen (1927), escritor, viajero y naturalista estadounidense, en unos párrafos de su obra *El leopardo de las nieves* (1979) evoca desde un postura de respeto a la naturaleza, los detalles visuales, ecos de sonidos, y el tacto del viento que se perciben en un paisaje casi virgen, no contaminado por la presencia humana, poco explorado o visitado y que el protagonista recorre andando y a veces en estado de ensoñación. Pero este paisaje no está conformado únicamente por las percepciones de lo que se ve, también por lo que se oye, se toca, o se intuye. En definitiva, por todas las percepciones reales o imaginadas que penetran por los poros de la sensibilidad. Mathiessen puede ser considerado como un precursor de la actual exaltación de la práctica de andar, con base en el pensamiento ecológico trascendido a espiritualidad y disfrute contemporáneo del paisaje (ver M. KESSLER, *El paisaje y su sombra*, 1999 y F. CARERI, *Walkscape*, 2003). Sus percepciones en la soledad de las alturas del Himalaya, donde el tiempo corre de modo diferente y tiene otra consideración, le llevan a un estado de reflexión y meditación sobre lo efímero de la propia existencia como estado transitorio hacia la eternidad.

Fuente: MATHIESEEN, Peter (1979): *El leopardo de las nieves*, pág. 152; 319. Traducción José Luis López Muñoz (2008).

Recuadro III. 4. El paisaje europeo, espacio próximo recorrido a pie

Texto 1º

[...] Cinco axiomas para definir Europa: el café, el paisaje a escala humana y transitable, las calles y las plazas que llevan nombres [...] la doble ascendencia de Atenas y Jerusalén [...] Europa ha sido y es paseada... Los hombres y mujeres europeos han caminado por sus mapas de aldea en aldea, de pueblo en pueblo, de ciudad en ciudad [...] Europa no tiene ningún Valle de la Muerte, ninguna Amazonia, ningún “out backs¹” intransitable para el viajero.

Este hecho determina una relación esencial entre la humanidad europea y su paisaje. Metafóricamente -pero también materialmente-, ese paisaje ha sido moldeado, humanizado por pies y manos. Como en ninguna otra parte del planeta, a las costas, campos, bosques y colinas de Europa [...] le ha dado forma no tanto el tiempo cronológico como el humano e histórico. Al viajero nunca le parece estar muy lejos del campanario del próximo pueblo [...] Las bellezas de Europa son totalmente inseparables de la pátina del tiempo humano [...] De ahí la sensación, con frecuencia expresada por turistas que viajan desde Europa al Nuevo Mundo o a las antípodas, de que los paisajes europeos han ido a la manicura, de que sus horizontes sofocan [...] A los ojos americanos, incluso las nubes europeas pueden parecer domesticadas “atestadas de antiguos dioses con vestiduras de Tiépolo” [...]

Texto 2º

[...] En una ocasión unos amigos la llevaron a recorrer la naturaleza americana. Era el reino indeterminado e inaccesible de los árboles atravesados por largas carreteras. El silencio de aquellos bosques le sonaba igual de enemistoso y extraño que el ruido de Nueva York. En el bosque que Agnes ama, los caminos se ramifican en caminos menores y en senderos aún menores; por los senderos pasan los guardabosques. En los caminos hay bancos desde los que se ve un paisaje lleno de ovejas y vacas pastando. Eso es Europa, eso es el corazón de Europa [...]

1 Interior desértico de Australia.

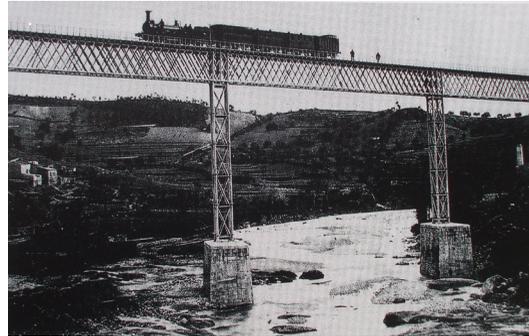
Los textos que se presentan intentan mostrar cómo se perciben paisajes contrapuestos: los paisajes europeos y los paisajes americanos. Así lo recoge, en el primer texto, el filósofo George Steiner (1929), considerado actualmente uno de los más importantes intelectuales de la cultura humanista europea en su ensayo *La idea de Europa*. En este trabajo, Steiner resume la idea de Europa mediante cinco términos y uno de ellos viene referido a sus paisajes; paisajes europeos que el autor explica han sido contruidos a la medida del hombre al igual que su desarrollo cultural (exceptuando la brutalidad de su siglo XX); paisajes que pueden ser recorridos caminando, porque su geografía así lo permite, hasta el punto que muchos paradigmas del pensamiento europeo han sido concebidos andando (desde los planteamientos filosóficos de los peripatéticos griegos hasta la conceptualización europea en ciertos planteamientos del *Land-art*, al modo del artista inglés Robert Smithson (1938-1973) que ha sublimado figuras geométricas diseñadas y contruidas en entornos naturales hasta elevarlas a rango de obra de arte). En este sentido, que las calles o los lugares tengan nombre de personas vienen a indicar esa íntima relación entre el hombre europeo y su entorno o medio. También lo entiende del mismo modo en el texto segundo el autor, Milan Kundera (1929); novelista checo de gran relevancia por su conocida obra *La insoportable levedad del ser* (1984), crítica sobre las condiciones de vida tras el telón de acero en la segunda mitad del siglo XX. En otra obra posterior, *La inmortalidad*, en los párrafos que se reseñan, contrapone el paisaje europeo y el paisaje americano, así como la percepciones distintas que se reciben entre andar y el recorrido en automóvil; al caminar, el paisaje se percibe con todos sus matices y detalles, incluyendo el silencio y los sonidos de la naturaleza que por desconocidos causan inquietud o miedo; en la carretera, desde el automóvil, las sensaciones son más superficiales, no obstante la imagen sintética del territorio y todos sus paisajes cobra mayor significación. Kundera aprovecha esta comparación para evocar una Europa íntimamente querida, sentida y recorrida a pie.

Fuentes: STEINER, George (2005): *La idea de Europa*, págs. 41-64. Traducción Fernando Valenzuela y KUNDERA, Milan (1990): *La inmortalidad*, pág. 228. Traducción María Condor.

IV

**El ferrocarril
y la experiencia
del paisaje**

Recuadro IV. 1. Cambio tecnológico y nuevas miradas al paisaje



En la imagen de celda superior se puede ver la fotografía de un puente de celosía en la línea del ferrocarril de Tarragona a Mont Blanch de J. Laurent (1816-1886); este autor de origen francés fue el fotógrafo oficial de la Casa Real española y reportero gráfico del periódico *Crónica*. Uno de sus temas preferidos fue el ferrocarril, como muestra esta toma de 1867. En la celda inferior, César Galicia (1957), pintor hiperrealista español que dedica parte de su obra a los paisajes urbanos norteamericanos, como este *Paisaje desde Brooklyn* (1997) que muestra el puente (terminado de construir en 1883) que une este barrio de Nueva York con la isla de Manhattan. La construcción de dichos puentes de celosía y atirantados, en la segunda mitad del siglo XIX, gracias a los progresos en laminación de perfiles y a los aceros Besemer, sustituye los puentes de fundición y palastros, obras muy costosas que generaban muchos problemas técnicos en cuanto a peso, dilataciones y resistencia al viento. Estas grandes obras fueron muy avanzadas técnicamente para su tiempo y absolutamente necesarias debido a que el ferrocarril no podía superar rampas y pendientes pronunciadas; ello trajo como consecuencia nuevos puntos de vista y nuevas maneras de percibir el paisaje.

Fuentes: MENÉNDEZ-PIDAL, Gonzalo (1992): *España en sus caminos*, pág. 267 y *LA INGENIERÍA CIVIL* (2004): cat.44.

Recuadro IV. 2. El caballo de hierro

El Escorial

[...] Poco a poco el terreno cambia de aspecto y se hacen más caprichosas las líneas de sus accidentes. Ya esto vale la pena de asomarse a verlo. Aquí se descubre una ladera erizada de enormes pedruscos que parecen hacinados unos sobre otros por la mano de los titanes. Más lejos, una cadena de montañas que se van degradando y perdiendo en la luminosa atmósfera del horizonte, entre cuyas encendidas nubes asoma por intervalos un rayo de sol próximo a desaparecer. He allí El Escorial, con su atrevido cimborrio, sus torres cuadradas y macizas y sus extensas alas de construcción uniforme e imponente. ¡El Escorial, que parece grande aún comparado con la inmensa mole de granito a cuyo pie se descubre! Un mar de verdura compacta y sombría presta su color melancólico y severo al paisaje. La soledad y la naturaleza hablan aquí al alma con su misterioso lenguaje y la llenan de sus extrañas armonías. Si en efecto buscaba un retiro adonde no llegase ni el rumor del mundo, el rey prudente dio una gran prueba de serlo, eligiendo este lugar para erigir en él el inmenso panteón donde dejó esculpido en piedra su genio, su carácter y el espíritu de su época. Aquí se ha mantenido oculto entre los pliegues de la montaña hasta que el pico de la civilización allanó las escabrosas pendientes, hizo volar las rocas hechas mil pedazos, y los railes se tendieron sobre su pedregosa cuenca. ¡Adiós, austeras meditaciones de los cenobitas! ¡Adiós, majestad de las soledades! ¡Adiós, armonías extrañas de la naturaleza que hablan al espíritu en el silencio! El siglo XIX ha llamado a las puertas del escondido valle, y la vida, la animación y el tráfico vienen con él a llenarle de ruidos discordes, cuyos ecos llegan perdidos hasta el fondo de las catacumbas de los reyes. Un jirón de la niebla de la tarde flota en lontananza sobre la cúpula del templo. Parece que la sombra de Felipe II se levanta soñolienta de su panteón para ver al siglo que pasa con tanto estrépito por delante de sus puertas. La locomotora silba. En un siglo en que hasta las mesas responden a lo que se les pregunta, ¿quién puede asegurarse que las locomotoras no silban con intención cuando lo hacen con tanta oportunidad?

En 15 de agosto de 1864, entre los numerosos invitados a la inauguración de la primera conexión ferroviaria internacional Madrid-París se encontraba el escritor Gustavo Adolfo Bécquer (1836-1870). Pocos días después, publica una crónica de este viaje inaugural en el periódico *El Contemporáneo* bajo un llamativo título: "*Caso de Ablativo*". Se ha tomado uno de los párrafos de este artículo que explica el paso del tren por el paisaje de El Escorial que lo muestra como un panorama que mantiene en la memoria y luego lo recuerda a modo de relato. Bécquer considera El Escorial como un santuario natural que había sido profanado por el ferrocarril. La aparición del ferrocarril viene ligada al progreso técnico y avances tecnológicos que se desarrollan a lo largo de la segunda mitad del siglo XIX, mientras que ciertos postulados del Romanticismo reivindican el gusto por los paisajes históricos o naturales con altas cumbres y ruinas de monumentos clásicos extrañamente armoniosas. Para muchos escritores románticos, la construcción del trazado ferroviario con sus desmontes de terrenos, obras de aplanamientos, edificación de puentes y excavación de túneles rompían la inestable armonía de la naturaleza; además, el ruido y las nubes de vapor que generaba su potente maquinaria ensordecía y asfixiaba la extremada sensibilidad romántica, y la alta velocidad que para entonces alcanzaba el ferrocarril a la cual la vista no estaba adaptada inducía a los pasajeros a mirar el paisaje de manera distinta o verlo desenfocado. Además se especulaba que su alta velocidad podría generar problemas para la salud. Estas posturas contrarias al progreso técnico tuvieron cierto eco social, especialmente entre muchos escritores románticos, como lo señala Bécquer en los párrafos que se muestran. No pasarán muchos años para que estas actitudes contrarias al progreso técnico y el paisaje en movimiento se modifiquen y sea aceptado por todas las capas sociales.

Fuente: BECQUER, Gustavo Adolfo (1864): *Caso de Ablativo. El Contemporáneo* 15-8-1864.

Recuadro IV. 3. El tren bucólico

31

(CXXVII)

Otro viaje

Ya en los campos de Jaén
amanece. Corre el tren
por sus brillantes rieles,
devorando matorrales,
alcaceles,
terraplenes, pedregales,
olivares, caseríos,
praderas y cardizales,
montes y valles sombríos.
Tras la turbia ventanilla,
pasa la devanadera
del campo de primavera.
La luz en el techo brilla
de mi vagón de tercera.
Entre nubarrones blancos,
oro y grana;
la niebla de la mañana,
huyendo por los barrancos [...]

Durante el último tercio del siglo XIX y principios del siglo XX el ferrocarril es glorificado como nuevo elemento del progreso; se ha asumido socialmente que la velocidad que alcanza no supone un riesgo para la salud; se considera que facilita llegar a lugares impensables con los medios tradicionales de transporte; se entiende que permite una manera nueva de viajar, aunque aún no fuese asequible a muchas capas sociales, y llegó a configurar una manera de ver el paisaje debido a la experiencia que supone el movimiento y la fugacidad de las vistas. Antonio Machado (1875-1939), dedica algunos de sus poemas al tren, como medio de transporte moderno que aporta una nueva visión bucólica del paisaje: paisaje compuesto por unos cuantos hechos singulares (caseríos, terraplenes...), de elementos extensos (olivares, montes y valles sombríos...) o genéricos (tipos de suelo -alcaceles- o de vegetación -matorrales-...) en una mirada poco nítida (a través de la turbia ventanilla) y fugaz (la devanadera... de la primavera). Este argumento se mantiene plenamente en la actualidad.

Fuente: MACHADO, Antonio (1917): *Campos de Castilla*, pág. 116.

Recuadro IV. 4. El tren y la armonía del paisaje

Texto 1º

[...] ¡Maravilloso ferrocarril! Le perdonaría todo en gracia a este desfile que hace pasar, tras la ventanilla. Estoy seguro de que su alma mecánica ha de conmoverse, como yo me conmuevo, al ver las montañas presentarse de improviso, y llanuras tras las montañas, cómo se quedan los ríos abajo, a su albedrío, cómo descenden los barrancos que parecen querer arrastrarnos, cómo siguen tan olvidados los pueblos por los que pasamos [...]

Texto 2º

[...] Rodábamos despacio. No hay mejor medio de locomoción en un país extraño que un simple tren regional. La gente sube, baja y escenifica la vida tan lentamente que ésta empieza a recordarnos la nuestra propia. De pronto todo se vuelve conocido. Los tíos que vuelven del trabajo huelen igual que si se hubieran subido en Zerán y se dirigieran a Nasielsk. Una madre acompaña a su hija de dieciséis años y le endosa al final una bolsa de plástico con golosinas. La hija besa maquinalmente, un poco enfurruñada, sube y, cuando el tren se pone en marcha, la madre agita la mano con una sonrisa desamparada, pero la niña mentalmente ya está en otro sitio y apenas la advierte. Eso fue seguramente en Boldogkováralja... O seguro, porque a la izquierda, sobre una colina, se erguía un castillo medieval. La chica llevaba vaqueros azules y zapatos negros con hebillas plateadas. Vino el revisor y quería algo de la gitana, pero ella lo cubrió con un torrente de elocuencia, así que hizo un gesto con la mano y siguió adelante. Se podía abrir la ventana, se podía fumar y con perezosa excitación pensar qué pasaría al cabo de una hora, de media, y si por ejemplo esa elegante rubia de uñas rojas iba a Szerencs o bien se bajaría en algún poblacho de segundo orden. Ir a cuarenta por hora a ritmo constante y regular permite llegar a una especie de armonía con el espacio, permite dominarlo, sin causarle a la vez especial daño[...]

En el texto primero José Antonio Muñoz Rojas (1909-2009) en "*Breve Historia*" en *Historias de familia*, evoca el paisaje visto desde el tren. Se trata de una forma de mirar que ha superado completamente el vértigo que supuso para los primeros pasajeros de este medio de transporte y expresa una nueva percepción que asume plenamente la fugacidad de las vistas. En el párrafo que el autor presenta, la mirada del paisaje en movimiento no es una experiencia excitante, es sosegada, placentera y sensual debido a lo superficial y efímero de dicha experiencia. Además, conmueve por la rapidez en que aparecen y desaparecen las imágenes. En estos panoramas veloces la mirada es inducida, de modo que sólo se detiene en grandes referentes que permanecen algunos breves instantes en el horizonte y no permite observar paisajes cercanos o detalles curiosos. En este caso, el autor resalta los principales referentes visuales, sean accidentes del relieve, ríos, núcleos de población... . Es decir, experiencias sensoriales basadas en la fugacidad de las vistas. En el texto segundo Andrzej Stasiuk (Varsovia, 1960), novelista, poeta y crítico literario, escribe libros de viaje como éste, *De camino a Babadag* (2005), sobre la Europa olvidada (Central y del Este). Stasiuk muestra la dimensión metafísica del espacio cotidiano, de las vivencias de los sectores sociales menos favorecidos por la economía y de los lugares más simples, *a priori* carentes de atractivo turístico pero de alto interés reflexivo para la mirada de un observador nada convencional. Con este recuadro se intenta destacar cómo ha evolucionado a lo largo de los años la manera de entender el paisaje cuando se viaja en tren; se trata ahora, de una primera experiencia placentera y sensual hasta llegar al compromiso ético con situaciones y problemas de personas ajenas pero compañeras temporales del viaje. De esta manera muestra un paisaje de vida más que un paisaje estético, y el ferrocarril es un medio apropiado para explicar el paisaje en movimiento, cuando corre a baja velocidad; velocidad que se acompasa al corazón y permite apreciar el paisaje desde otra perspectiva, aunque los hechos vistos sean los mismos.

Fuentes: MUÑOZ ROJAS, José Antonio (2000): *Historias de familia: "Breve Historia"*, pág.113 y STASIUK, Andrzej, (2005): *De camino a Babadag*, pág. 72-73. Traducción Alfonso Cazenave (2008).

Recuadro IV. 5. El reflejo gráfico. Imágenes de y desde el tren



En las imágenes de las celdas superiores, se muestra, en épocas distintas, a pasajeros que viajan en un tren. En dichas imágenes se observa que los pasajeros, por distintas razones, no participan activamente en la percepción del paisaje que recorren. Ello se debe en unos casos a las mejoras en las condiciones de confort de los compartimientos o al hacinamiento de los vagones de tercera categoría. También, a la rutina del viaje cotidiano que aumenta el relax y el adormecimiento de las sensaciones. No obstante, aunque el paisaje sea más observado que vivido, aunque la velocidad del tren dificulte fijar en la retina las imágenes cercanas, aunque estas vistas sean efímeras, su encadenamiento permite construir panorámicas mentales que pueden ser un gozo para la imaginación y los sentidos; una experiencia placentera para una clase social determinada. Este hecho ha sido así desde finales del siglo XIX, como recoge la revista *Blanco y Negro* en 1895. Para otros sectores poco favorecidos en el aspecto económico o marginados por la sociedad, el viaje en tren es sólo una necesidad y el paisaje un objeto estético ajeno a sus preocupaciones más elementales o marco vital. Así lo consigue evocar de modo realista en 1895 Honoré Daumier (1808-1879) en su obra *Vagón de tercera*, o Richar Estes (1932), pintor estadounidense encuadrado en el fotorrealismo que destaca por sus temas sobre paisajes geométricos de ambientes urbanos, en su obra *Tren de camino hacia Manhattan* (1998). Por otra parte, las dos imágenes que se muestran en la fila inferior recogen panorámicas de orientación lateral que, como se ha dicho anteriormente, muestran la dificultad de percibir imágenes próximas desde el interior del tren, que se encadenan borrosas debido a la velocidad. De modo que la línea del horizonte será el referente principal de estas vistas. Además, el propio interior del vagón con sus reflejos y comodidades genera una sensación de ensoñación que lleva a confundir realidad y ficción. De manera que la comprensión del territorio y de sus paisajes se llevará a cabo mentalmente al final del trayecto a modo de relato. Dichas fotografías han sido tomadas desde la línea del tren de cercanías Sevilla-Benacazón, recientemente inaugurada (2011).

Fuentes: MENÉNDEZ-PIDAL, Gonzalo (1992): *España en sus caminos*, pág. 310; *EL PAIS. BABELIA*, 04/05/2013: pág. 13; *LA INGENIERÍA CIVIL* (2004): cat.42 y DOMÍNGUEZ VELA, Juan J. (2012).

V

**La movilidad
contemporánea.
Carretera, automóvil
y paisaje**

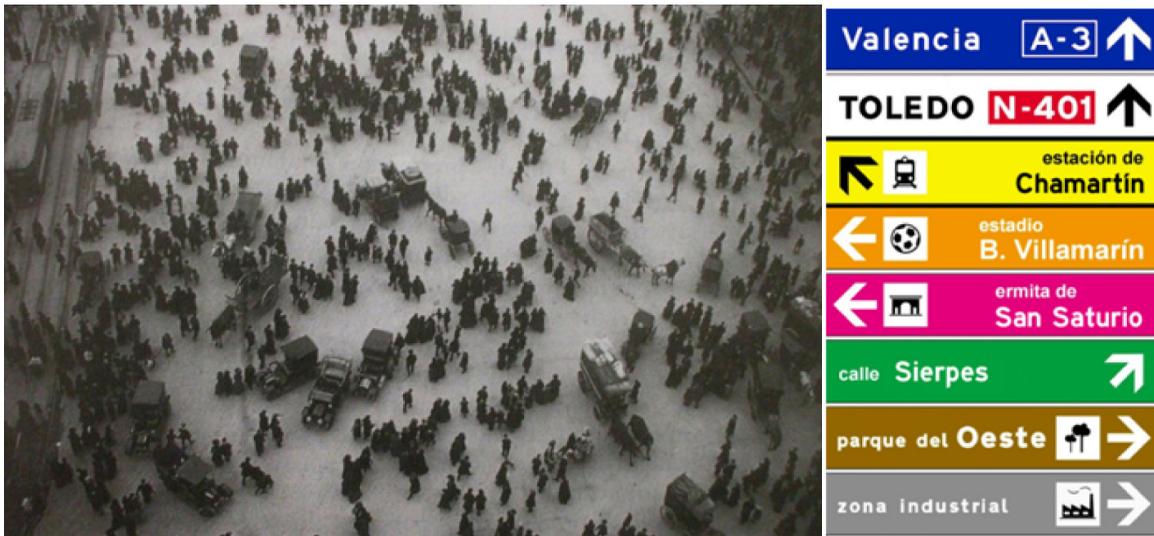
Recuadro V. 1. Los inicios de la carretera



A lo largo de los siglos XVII y XVIII, en Europa se realizan muchas obras públicas y se mejoran distintas infraestructuras de comunicación y transporte debido, entre otras razones principales, a las necesidades del comercio. Es decir, se construyen puentes y nuevos caminos, se mejoran otros existentes y se rectifican trazados. Estas mejoras en las infraestructuras permitirán una mayor calidad e intensidad en la percepción del paisaje. También debido a las mejoras en los aspectos técnicos de los carruajes (suspensión por medio de ballestas de acero, simultaneidad de giro en los ejes, etc..) que culminará en un tipo de coche llamado berlina, reservado durante los siglos XVII y XVIII a las clases sociales más pudientes (nobleza y alta burguesía). Dichas mejoras en las carreteras son recogidas por Canaletto (1697-1768), pintor famoso por sus paisajes urbanos, en su obra *El puente de Walton* (1755) y por Claude-Joseph Vernet (1714-1789), en su trabajo *Construcción de gran camino* (1774), aunque este último es conocido principalmente por su serie de pinturas sobre los puertos marítimos de Francia. Hasta entonces los viajeros que recorrían las carreteras y los caminos no habían escrito sobre los paisajes que atravesaban, circunstancia que ha sido aludida por Marc Desportes (2005), cuando explica la nueva sensibilidad hacia el paisaje, tal como lo expresa en 1680 Madame de Sévigné, en la correspondencia que remite a sus familiares y amigos en relación con sus viajes: *[...] Nous sommes montés dans le bateau à six heures par le plus beau temps du monde. J'y ai fait un tableau merveilleux; celles des portières et des petits côtés nous donnent tous les points de vue que l'on peut imaginer. Nous ne sommes que l'abbé e moi dans ce joli cabinet, sur de bons coussins, bien à notre aise [...]. Je regarde, j'admire cette belle vue qui fait l'occupation des peintres [...]. Nous parcourons toute belle côte, et nous voyons deux mille objets différents que passent incessamment devant nos yeux comme autant de paysages nouveaux[...]*, explicando, además, que se deja llevar por el placer sensual que le proporciona la dinámica de la mirada cuando recorre un paisaje, aunque la vista no pueda detenerse en detalles pintorescos. Estas nuevas percepciones y miradas sobre el paisaje vienen potenciadas por la intimidad y confort que proporciona el interior del carruaje en forma de distanciamiento espacial y temporal de la realidad circundante. Este conjunto de hechos y circunstancias favorecen el inicio de una nueva manera de percibir el paisaje en movimiento a modo de cuadro de un salón enmarcado por una ventanilla acristalada.

Fuentes: *LA INGENIERÍA CIVIL* (2004): cat.10, Fig. 14 y DESPORTES, Marc (2005): *Paysages en mouvement*, pág.56.

Recuadro V.2. Funcionalidad versus paisaje



Al principio de la década de 1920 aún no se había regulado el tráfico de vehículos automóviles en los núcleos urbanos y carreteras. Así se puede apreciar en una plaza del centro de París en 1920 (fotografía de la celda izquierda), aunque muy pronto, en 1923, tiene lugar el *Primer Congreso Internacional de Carretera* en Sevilla que recoge la función auxiliar respecto al transporte que pueden tener los camiones, autobuses y otros tipos de vehículos, especialmente en aquellos núcleos de población y lugares a los que el ferrocarril no puede llegar. También sobre la calidad de los afirmados que debían tener las carreteras (riegos bituminosos y asfálticos). Además, se normaliza, por primera vez mediante acuerdos internacionales, la codificación de señales para la circulación de los vehículos motorizados en carreteras. Desde entonces hasta la actualidad, es decir en menos de un siglo, los sistemas de señalización se han universalizado con gran eficacia; al mismo tiempo han proliferado en gran número las señales de peligro, de prohibición e informativas en el intento de regular el tráfico de vehículos, mejorar la seguridad vial y recoger las necesidades de los usuarios conductores. Con las dos imágenes aquí recogidas se desea poner de manifiesto el contraste entre la desorganización inicial del tráfico y la abundante señalética presente. En definitiva, en el periodo transcurrido, casi un siglo, la percepción del paisaje desde el automóvil ha ido cambiando sustancialmente, tanto por las transformaciones del vehículo, como por las características variables de la construcción de carreteras, por el aumento de la velocidad y las exigencias de atención y seguridad a los conductores.

Fuentes : DESPORTES, Marc (2005) : *Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace XVIII-XX siècle*, pág.221 y (http://es.wikipedia.org/wiki/Se%C3%B1ales_de_Tr%C3%A1fico_Verticales_de_Espa%C3%B1a) 19/12/2012.

Recuadro V. 3. La exaltación de la velocidad

[...]3. La literatura exaltó, hasta hoy, la inmovilidad pensativa, el éxtasis y el sueño. Nosotros queremos exaltar el movimiento agresivo, el insomnio febril, el paso de corrida, el salto mortal, el cachetazo y el puñetazo.

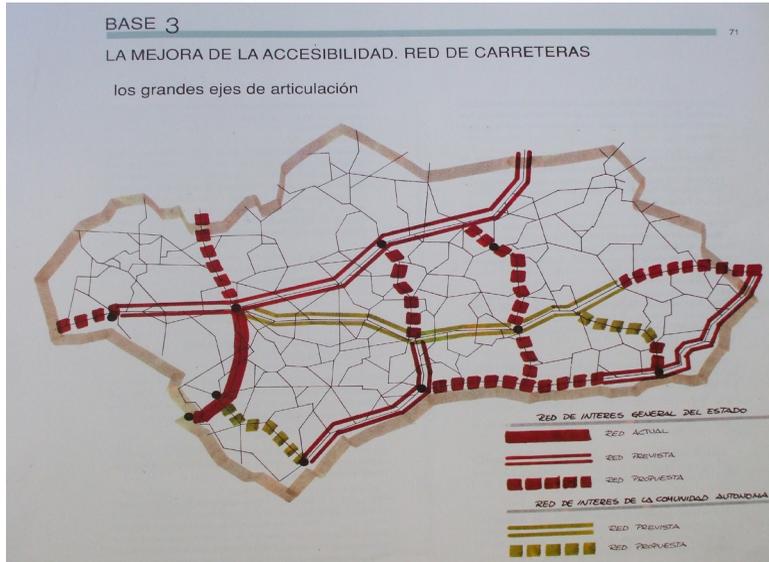
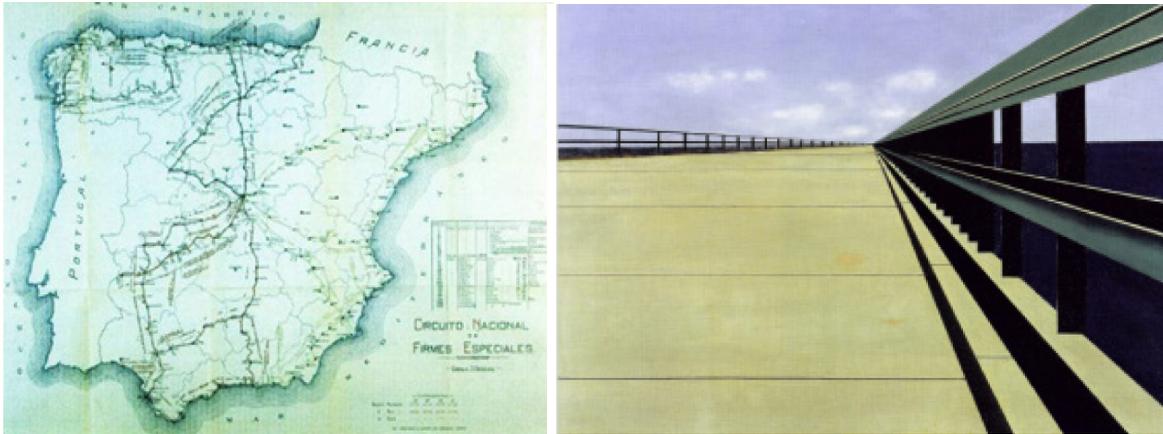
4. Nosotros afirmamos que la magnificencia del mundo se ha enriquecido con una nueva belleza, la belleza de la velocidad. Un coche de carreras con su capó adornado con gruesos tubos parecidos a serpientes de aliento explosivo... un automóvil rugiente, que parece correr sobre la ráfaga, es más bello que la Victoria de Samotracia.

5. Queremos ensalzar al hombre que lleva el volante, cuya lanza ideal atraviesa la tierra, lanzada también ella a la carrera, sobre el circuito de su órbita.

A partir de principios del siglo XX, la velocidad será una de las características que definen a la modernidad. Así lo exponen algunos de los epígrafes del *Manifiesto Futurista* (1909) del italiano Filippo Tommaso Marinetti (1846-1944), escritor, dramaturgo y poeta que es considerado uno de los principales teóricos del movimiento futurista como revulsivo estético y político contrario a las formas expresivas tradicionales. En el texto que se reseña el autor realiza una apología de la belleza de la velocidad, de lo fugaz, de lo efímero, de lo contingente, frente a la estética de lo sublime, lo grandioso y lo eterno como sinónimo de la belleza estática. Los parámetros que definieron al movimiento futurista, con el paso de los años se han ido incorporando a los paisajes urbanos y metropolitanos contemporáneos según M. Desportes (2005). Este autor explica que la imagen subjetiva de la ciudad viene conformada por lugares significativos, espacios simbólicos, discontinuidades y lugares próximos que son recorridos en movimiento y que Kevin Lynch había codificado de forma magistral en la década de 1960 en sus libros *La imagen de la ciudad* (1960) y en *The View from the Road* (1964).

Fuente: *Manifiesto Futurista* (Filippo Tommaso Marinetti), (<http://webs.advance.com.ar/pfernando/DocslglCont/Marinetti-manifiesto.html>) 9/12/2012.

Recuadro V. 4. Los ejes principales como acceso al territorio y los paisajes



Las primeras carreteras de gran capacidad se construyen en Europa y Estados Unidos en las décadas de 1920 y 1930, así lo recoge Ralston Crawford (1906-1978), pintor conocido por sus representaciones abstractas de la vida urbana en su obra *Autopista sobre el mar* (1939). En España, el equivalente a las autopistas europeas es el Circuito Nacional de Firmes Especiales (celda superior izquierda) que se proyecta en 1926 gracias al impulso de Rafael Benjumea (conde de Guadalhorce), Ministro de Fomento durante la Dictadura de Primo de Rivera. Este programa nacional pretendía la modernización de 7.000 Kms. de carreteras con el objetivo de desarrollar la actividad turística (paradores y albergues) y mejorar la seguridad de la circulación de los automóviles. En Andalucía incluía la carretera de la Costa, y las de Cádiz a Madrid, Bailén a Motril y Sevilla a Mérida. Muchos años después, en 1990, formula la administración regional el documento *Bases para la ordenación del territorio de Andalucía* (celda inferior izquierda), que tenía como una de sus prioridades estructurar la región mediante ejes de gran capacidad y facilitar el acceso a los transportes y los servicios a todos los andaluces con independencia del lugar de nacimiento. En los dos casos, son ejes viarios principales que hicieron posible nuevas formas de recorrido del conjunto del territorio y nuevas miradas a sus paisajes.

Fuentes: *LA INGENIERÍA CIVIL* (2004): cat. 37; *OBRAS PÚBLICAS* (2002): pág. 208 y *BASES PARA LA ORDENACIÓN DEL TERRITORIO DE ANDALUCÍA* (1990): pág. 71.

Recuadro V. 5. Una visión limitada (frontal) que mantiene el interés artístico por el paisaje



En el paisaje de la carretera, el conductor de un vehículo tiene vista fundamentalmente frontal y los elementos que aparecen como fondo escénico son referentes que favorecen la realización del mapa mental del territorio. Este hecho sucede desde que comienzan a diseñarse las carreteras modernas a finales del siglo XVII hasta la actualidad. Un ejemplo en dicho sentido puede ser la pintura aquí reproducida de Meindert Hobbema (1639-1709), destacado pintor paisajista de los Países Bajos, con su obra *La avenida de Middelharnis*, (celda superior izquierda). Desde esa primera etapa, el camino y la carretera, en sus distintas modalidades constructivas, no ha dejado de ser fuente de inspiración para las diferentes artes visuales hasta dar pie a subgéneros propios como las *roads movie*. La fotografía que se muestra en la celda superior derecha de Robert Adams (1937) titulada *Condado de Larimer, Colorado*, ha sido seleccionada como portada del catálogo de la exposición dedicada en el Centro de Arte Reina Sofía (2013) al gran fotógrafo americano que consagró su obra a poner de manifiesto los valores naturales y sociales de los paisajes más simples y cotidianos. También apreciable en la imagen de la toma fotográfica de la carretera *LZ-67*, que se extiende próxima al Parque de Timanfaya en Lanzarote (Islas Canarias). Todas estas intensas percepciones frontales desde las carreteras son posibles cuando la baja intensidad media diaria de circulación de vehículos permite recorrerlas a baja velocidad.

Fuentes: *LA INGENIERÍA CIVIL* (2004): Fig. 30 pág. 94; ADAMS, Robert (1977): Portada de Catálogo de exposición "*El lugar donde vivimos*" (2013). Museo de Arte Reina Sofía y La Fábrica y DOMÍNGUEZ VELA, Juan J. (2010).

En la actualidad, resulta difícil analizar la dimensión perceptiva de las autovías. Esto no siempre ha sido así. Los primeros proyectos de *parkways* norteamericanas (1930-1940) intentaban que la percepción del conductor fuese coherente con el recorrido, estableciendo para ello ciertos puntos de referencia visualmente claros y ciertas secuencias rítmicas coherentes. También, en la misma década, las primeras autovías alemanas consideraban esa relación. Sin embargo, la mayor importancia concedida a los objetivos funcionales de la carretera eliminó con el paso de los años esa necesidad y al día de hoy se carece de métodos que garanticen la percepción de los usuarios en los proyectos de autovías (M. DESPORTES, 2005, pág. 322). Parece necesario recuperar en los proyectos carreteriles la utilidad paisajística de las vías de gran capacidad que no tiene que estar en contraposición con sus valores funcionales. En ese sentido una de las percepciones que el usuario debe tener es el mapa mental del espacio recorrido. El mapa mental puede definirse como la imagen abstracta que elabora o construye el conductor de un vehículo en relación con un recorrido determinado, interiorizado principalmente mediante el sentido de la vista. Aunque la vista sea soberana cuando se conduce un vehículo, existen otras sensaciones que también se pueden destacar, como la propia kinestésica del movimiento de aceleración o frenado debido a sucesivas curvas y contracurvas, pendientes o rampas; la sensación de mayor velocidad o lentitud cuando los referentes de la carretera aparecen y desaparecen rápidamente o permanecen durante mucho tiempo en el horizonte, etc.. La realización del mapa mental, en las vías de gran capacidad, viene dada en muchos casos por grandes referentes físicos o simbólicos conformados fundamentalmente por el relieve, los núcleos de población, los sistemas de aprovechamiento agrario y, principalmente, por las señales abstractas indicadas en la propia carretera y que avisan al conductor con antelación de las maniobras a realizar. Así, al tiempo que al usuario se le facilita la conducción, percibe el paisaje, aunque siempre manteniendo la atención sobre el vehículo que dirige y la propia carretera. En la imagen que se muestra, a modo de ejemplo, destaca una carretera con un largo tramo recto y con sentidos de circulación separados. Ello permite llevar a cabo las maniobras sobre el vehículo sin precipitación y con comodidad. En la celda de la izquierda (Autovía de Andalucía entre Sevilla y Carmona), la escasa presencia de tráfico facilita, además, poder mirar en profundidad y saber que en poco tiempo variará el tramo recto que se recorre. Las colinas que aparecen como fondo escénico (los Alcores) a modo de referente del relieve y que en sus pies tienen una hilera de árboles, anuncian la existencia de una corriente fluvial (el río Corbones), y están coronadas por un núcleo de población (Carmona). También los cultivos herbáceos de las grandes propiedades laterales a la vía (cereal y girasol), junto con la señal de circulación que avisa de un próximo cruce en bucle en la propia carretera, informan con detalle del tramo de carrera que recorre el conductor. El conjunto de referentes señalados potencian y facilitan la percepción y, de este modo, la elaboración del esquema mental que el conductor lleva a cabo mientras realiza el recorrido y posteriormente puede recordar.

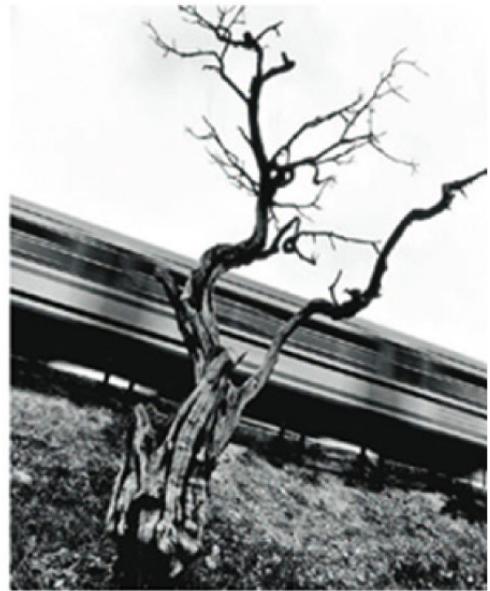
Fuentes: FOTOTECA CEPT (2007) y MOPT (1992): *Autovía de Andalucía*.

VI

Medios

**de transportes y
movilidad presente,
valores
y conflictos**

Recuadro VI. 1. Visiones e imágenes desenfocadas



El ferrocarril inaugura el paisaje en rápido movimiento y su velocidad es glorificada como elemento de progreso desde sus inicios hasta la actualidad. Estos postulados los asumen de inmediato los pintores impresionistas con imágenes de paisajes poco nítidos, formas borrosas, contornos difuminados y el movimiento de todo el conjunto que representan. Así lo recoge a modo de precedente William Turner (1775-1851), artista inglés precursor del impresionismo en sus cuadros de paisajes. Específicamente cuando pinta el ferrocarril como imagen en movimiento en su obra de 1844 *Lluvia, vapor y velocidad. El gran ferrocarril del Oeste*. Más recientemente en la también dramática fotografía *Caminos de Hierro* de Rafael Martín Díaz, premiada por la Fundación de Ferrocarriles Españoles en su concurso anual de 1987. La sorpresa visual conseguida por este autor con esta espectacular imagen, captada gracias a las nuevas técnicas fotográficas, en una instantánea que evoca lo que la vista se imagina, nos muestra la figura desenfocada de un tren a alta velocidad como icono gris de un progreso que pasa fugaz frente a la naturaleza muerta y eterna representada por un tronco seco y desolado.

Fuentes: *LA INGENIERÍA CIVIL* (2004): fig. 23 y *EL PAÍS. BABELIA*, 26/09/2009: pág. 1.

Recuadro VI. 2. También el paisaje se mueve

PAISAJE

El campo
de olivos
se abre y se cierra
como un abanico.
Sobre el olivar
hay un cielo hundido
y una lluvia oscura
de luceros fríos.
Tiembla junco y penumbra
a la orilla del río.
Se riza el aire gris.
Los olivos,
están cargados
de gritos.
Una bandada
de pájaros cautivos,
que mueven sus larguísimas
colas en lo sombrío.

Federico García Lorca (1898-1936) escribe en 1921 un poema muy conocido y referenciado cuando se explica el paisaje en movimiento. Se trata de *Paisaje*, poema de la *Seguiriya gitana*. El poema que se muestra recoge percepciones intensas del paisaje en movimiento, pero en un lugar que evoca tristeza y soledad. El poeta conforma este *[...] paisaje con tal fuerza y pureza que logra absorber completamente la materia dada por la naturaleza y recrearla [...]* (SIMMEL, G. 1913, pág. 23), manteniendo en suspenso la temporalidad y la espacialidad, aunque esta reflexión sea anterior al poema es posible podérselo aplicar. García Lorca no dice el medio de transporte que utiliza - ¿ferrocarril o automóvil?- cuando recorre el campo de olivos y mantiene cierta ambigüedad si lo que ve acontece al alumbrar el día, en el ocaso o con noche cerrada (-oscuridad, penumbra, gris, sombrío-). No obstante, el conjunto del poema evoca con mucha fuerza expresiva las percepciones del paisaje en movimiento, ya sea mediante los recursos metafóricos de una bandada de pájaros cautivos que mueven sus larguísima colas, los juncos que tiemblan en la penumbra, los luceros que caen a modo de lluvia, o la imagen lingüística del campo de olivos que se abre y cierra como un abanico a medida que se recorre.

Fuente: GARCÍA LORCA, Federico (1921): *Poema del cante jondo*. "Poema de la seguiriya gitana (Paisaje)".

Recuadro VI. 3. Fugacidad y difuminación del paisaje



Carlos Pérez Siquier (1930), es un artista almeriense integrado en las vanguardias contemporáneas de la fotografía española, que en los últimos años tiñe su obra de intimismo teniendo como referentes vivencias personales y paisajes sencillos. En 2002, su trabajo *Viaje fotográfico Almería-Granada-Sevilla*, encargado por la Junta de Andalucía, intenta captar la fugacidad del tiempo y del espacio a través de fotografías deliberadamente movidas durante un viaje en ferrocarril concretamente entre Almería y Sevilla. A lo largo de este viaje y a través de las ventanas de un vagón, el autor evoca los paisajes mentales que podría tener un viajero anónimo; una serie de visiones fugaces, colores y fulgores que se mueven en la frontera perceptiva que confunde la realidad y la ficción. La publicación cuenta con los textos del escritor Julio Llamazares, del director del Centro de Arte Reina Sofía de Madrid Juan Manuel Bonet y del ingeniero de caminos Damián Álvarez. En su texto, Llamazares hace una aportación precisa sobre las percepciones que produce el viaje en ferrocarril, en relación con el paisaje en movimiento, y del cual se destaca el siguiente párrafo: *[...] En efecto, desde el interior del tren, el paisaje se alarga o se ensancha a medida que éste se desliza a través de él, en mayor o menor proporción según sea su velocidad. Lo cual, entre otras cosas, convierte el paisaje en un panorama, entendido éste en su etimología más pura (la que comprende la idea de totalidad), máxime teniendo en cuenta que, salvo el maquinista, que es el único que lo puede ver de frente, todos los demás viajeros están obligados a verlo de forma lateral y horizontal. Una percepción inédita hasta la llegada del ferrocarril que el encuadre de las ventanillas fragmentaba y dividía en grandes cuadros, anticipando así la llegada de la fotografía y el cine [...].* En definitiva, percepciones donde el movimiento, la velocidad, la imagen fugaz, los reflejos, convierten las imágenes del paisaje, sean próximas o lejanas, en abstracciones mentales.

Fuente: PÉREZ SIQUIER, C (2002): *Viaje fotográfico Almería- Granada-Sevilla*, pàg. 25.

Recuadro VI. 4. La movilidad plural y sus representaciones



Cada medio de transporte de la modernidad permite entender de manera distinta el paisaje en movimiento. De modo que las percepciones de las miradas pueden ser diversas, diferenciadas, polifacéticas, horizontales, cenitales, frontales, laterales,.... A modo de síntesis, se podría decir que en el paisaje de la carretera, el conductor es el actor principal y las vistas son esencialmente de sentido frontal; en el paisaje del ferrocarril el sujeto es un observador pasivo, donde las vistas se suceden secuencialmente a modo de panorámicas y son de orientación lateral. En el viaje en barco el sujeto no tiene posibilidad de cambiar o detener el sentido de la marcha, al igual que en tren, pero tiene múltiples posibilidades de ver el paisaje; en el viaje en avión, el pasajero tampoco tiene el control del vehículo y sólo puede apreciar el paisaje en determinadas condiciones y muchas veces sólo durante un breve periodo del viaje. Es decir, desde una altura determinada y con vistas desde arriba o cenital. Todas estas percepciones, que en ocasiones han experimentado amplias capas sociales, están configurando una nueva manera de vivir los espacios, los territorios, al tiempo que pueden complicar, hacer más banales o ayudar a la apertura y profundización de la mirada sobre un conjunto rico y diverso de paisajes.

Fuentes: FOTOTECA CEPT (2007) y CASA (1998): *Los primeros 75 años*, pág. 265.

VII

**Movilidad y
formas alternativas
de disfrute
del paisaje**

Recuadro VII. 1. Caminar, cabalgar, pedalear



En la celda superior, se presenta a un grupo de investigadores pertenecientes a la Universidad de Sevilla y Pablo de Olavide (*GUEST*) que caminan por el Palancar, entre las sierras de Ojén y del Cabrito (provincia de Cádiz), rastreando *in situ* las huellas del viento de levante, en un paisaje donde el ganado campa a sus anchas por pastizales, entre especies vegetales endémicas y amenazadas (rododendros), altos pinos negrales abanderados y acebuches o alcornoques con formas caprichosas debido a la permanente tortura de un viento incesante (LÓPEZ GÓMEZ, C. 2012). Estas experiencias sensoriales suponen apartarse durante un tiempo del estrés de la vida cotidiana y vivir intensamente, con serenidad y de modo pausado el paisaje que se transita, haciendo del mismo una profunda interpretación personalizada. En la imagen que se reseña, el ganado pasta sin sobresaltos y los senderistas caminan de modo natural, llegando ambos grupos a formar parte del propio paisaje. Otras experiencias tradicionales pueden ser relacionadas con los nuevos modos de disfrute del paisaje, como sucede al recorrer el camino de la romería del Rocío a caballo, en carreta o andando, que millares de personas viven anualmente tomando como motivación inicial un sentimiento religioso pero ampliándolo y diversificándolo a otras prácticas espirituales o lúdicas. El caminante, el jinete o el grupo de amigos que prepara una carreta son elementos que conforman el paisaje simbólico de este camino de peregrinación. Finalmente, en la celda inferior derecha se muestra a un ciclista que busca pedalear por El Campo y el Aljarafe de Sevilla, recorriendo un circuito alternativo (Camino del Agua) adaptado al terreno y con paisajes de perspectivas abiertas; una solución de movilidad sostenible fomentada actualmente por la Junta de Andalucía que prepara el documento *Plan Andaluz de la Bicicleta* (aprobado el 21/1/2014) con el objetivo de formular una red regional y a otras escalas espaciales mediante vías especialmente acondicionadas al efecto sobre antiguos caminos rurales, vías pecuarias y nuevos senderos fomentando prácticas saludables y nuevos elementos para la calidad de vida.

Fuentes: FOTOTECA CEPT (2007) y DOMÍNGUEZ VELA, Juan J. (2012).

Recuadro VII. 2. *Walkscape*. Carta Internacional del Caminar

Carta Internacional del Caminar

Caminar es la primera cosa que un niño quiere hacer y la última a la que una persona mayor desea renunciar. Caminar es el ejercicio que no necesita tener gimnasio. Es la prescripción sin medicina, el control de peso sin dieta, y el cosmético que no puede encontrarse en una farmacia. Es el tranquilizante sin pastillas, la terapia sin un psicoanalista, y el ocio que no cuesta un céntimo. Y además, no contamina, consume pocos recursos naturales y es altamente eficiente. Caminar es conveniente, no necesita equipamiento especial, es auto-regulable e intrínsecamente seguro. Caminar es tan natural como respirar. [...] Nosotros, los ciudadanos del mundo, estamos haciendo frente a una serie de problemas interrelacionados y complejos. Nos estamos volviendo menos sanos, tenemos sistemas de transporte ineficaces y nuestro entorno está bajo creciente presión para la adaptación a nuestras necesidades. La calidad y cantidad del andar como actividad diaria, en un área en particular, es un indicador convenido y especial de la calidad de vida. Las autoridades interesadas en crear comunidades y ciudades, más eficientes y sanas pueden contribuir en avanzar significativamente con sólo favorecer el andar más. [...] Andar es un derecho fundamental y universal sea cual sea nuestra capacidad o motivación y continúa siéndolo durante la mayor parte de nuestras vidas a pesar de que, hoy en día, en muchos países la gente camina cada vez menos ¿Por qué caminar cuando puedes montar o ser llevado? El caminar ha dejado de ser una necesidad en muchas partes del mundo para convertirse en un lujo. El caminar parece una actividad demasiado sencilla, demasiado corriente, demasiado obvia y en efecto demasiado económica como método para llegar a sitios y además mantenerse sano. Hemos elegido dejar de caminar porque hemos olvidado qué fácil, placentero y beneficioso es. Vivimos en algunos de los entornos humanos más favorables, que como especie jamás hayamos conocido y a pesar de ello respondemos renunciando a la posibilidad de caminar. [...] Como un resultado directo de nuestra inactividad estamos sufriendo niveles altos de obesidad, depresión, enfermedades del corazón, agresividad en la carretera, ansiedad y aislamiento social. El andar ofrece salud, felicidad y una vía de escape. Posee la propiedad de restablecer y conservar la salud muscular, nerviosa y emocional, dando a la vez la sensación de independencia y auto-confianza. Cuanto más camina una persona, mejor se siente, se vuelve más relajada, agudizándose sus sentidos y acumulando menos tensión mental. El caminar es bueno para todos.

Desde hace algunas décadas, han surgido en la cultura occidental, movimientos sociales alternativos influenciados por los postulados propios del movimiento ecologista que reivindican andar como método de conocimiento del entorno y de sí mismo. Este método se inicia en la historia antigua con los paseos de los peripatéticos griegos, con un periodo de apogeo durante la época de la Ilustración. En cierto modo es una vuelta a las ideas sobre los "paisajes terapéuticos" desarrolladas en el siglo XIX con el elogio ya comentado del paseo, el higienismo y las visitas o estancias en balnearios terapéuticos, que han sido prolongadas en la recuperación del andar durante el siglo XX por distintas vanguardias intelectuales (*walkscape*, movimiento *Stalker*, etc..) y como posicionamiento de compromiso político, como largas marchas reivindicativas por la independencia (marcha de la sal de Gandhi, larga marcha en China), por la paz, por los derechos civiles, por el trabajo, por la igualdad de la mujer.... También se debe destacar como práctica estética del siglo XX con el *Land-art*, a modo de herramienta de socialización frente a la individualidad que propicia la cultura de la postmodernidad, o más tarde convertida en práctica cotidiana con la adecuación de las llamadas "rutas del colesterol". En definitiva, como facultad propia de todos los seres humanos. Estos movimientos consideran que las instituciones públicas deben recoger estas aspiraciones como afirmación de la calidad de vida de la ciudadanía. No se debe olvidar que en este trabajo de investigación se considera que mediante el andar se puede llegar a interpretar el paisaje en todas sus potencialidades. En este sentido se destaca la importancia de la *Carta Internacional del Caminar* que se presenta.

Fuente: *CARTA INTERNACIONAL DEL CAMINAR*. <http://www.walk21.com/charter/default.asp> (9/12/2012).



Recursos

paisajísticos

asociados

al desplazamiento

Recuadro VIII. 1. Distintas perspectivas de un mismo elemento



En el acceso a un paisaje a través de una carretera y mediante un vehículo de tracción mecánica existen elementos estáticos y elementos dinámicos que condicionan la percepción. En este sentido, se podría decir que el conductor capta el movimiento a través de la aproximación a los objetos y que éstos pueden ser vistos desde distintos ángulos y perspectivas. De esta manera se entiende su posición, orientación, tamaño.. en relación con el entorno. El efecto es aún más intenso cuando en un movimiento de fuerte giro o de ascenso pronunciado a una rampa se descubre algo que anteriormente no se veía a modo de transición o umbral; así se percibe el movimiento mediante secuencias visuales consecutivas. En dichas secuencias si los elementos que conforman el paisaje pasan muy rápidos inducen a la confusión, y si pasan lentos y son repetitivos aburren al conductor. Lo ideal es que sean variados y coherentes con el entorno, aunque siempre dependiendo de la velocidad de cruce que lleve el vehículo. Al final, el recorrido se recuerda como un film conformado por secuencias visuales y que es interpretado según las expectativas, vivencias y la cultura propia del usuario. Algunos de estos parámetros se muestran en las imágenes que se reseñan y que fueron analizados en 1964 por Donald Appleyard, Kevin Lynch y John R. Myer en su trabajo *The View from the Road* en relación con las percepciones que recibían de los paisajes de la ciudad de Boston a través del recorrido de algunas de sus principales carreteras urbanas.

Fuentes: FOTOTECA CEPT (2007) y APPELYARD, D., LYNCH, K. y MYER, J. R (1964): *The View from the Road*.

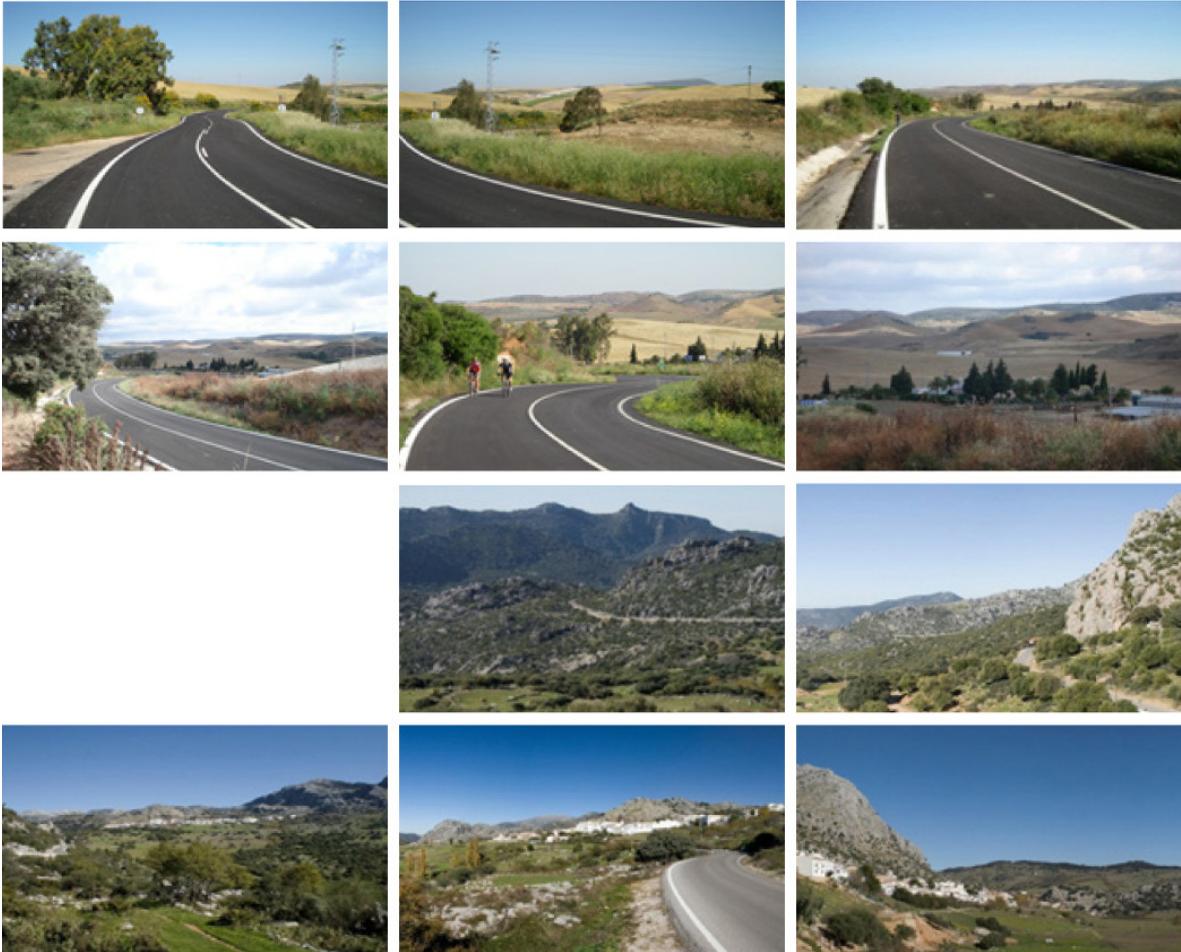
Recuadro VIII. 2. Umbrales y transiciones



En las imágenes de las celdas de las filas superiores se presenta algunos de los recursos paisajísticos que poseen las carreteras cuando son recorridas en automóvil. En este caso se trata de mostrar cómo se perciben visualmente los umbrales y las transiciones paisajísticas. Para ello se ha tomado a modo de ejemplo la carretera A-8126 de Morón de la Frontera a Algodonales y que en uno de sus tramos permite acceder en poco tiempo a ámbitos paisajísticos diferenciados. Mediante el recorrido de esta carretera se puede entender algunos de los límites de la campiña de Sevilla, las transiciones con las sierras subbéticas y su valores asociados, así como disfrutar de la espectacularidad de las vistas de la sierra y de algunos de los elementos singulares que se desarrollan hasta llegar al corredor subbético en la provincia de Cádiz. Además, su trazado hace posible combinar distintas maneras de percibir el paisaje ya sea en movimiento o de modo estático. En este sentido, las curvas suaves y despejadas de la campiña recorridas a una velocidad media facilitan su reconocimiento; posteriormente, cuando se llega a la sierra es necesario reducir la velocidad debido a la existencia de numerosas curvas y contracurvas. Ello permite, en ciertos tramos, aproximarse a la inmersión sensorial, sin perder nunca la seguridad en la conducción. También, llegada la ocasión, existen determinadas áreas apropiadas y acondicionadas para poder estacionar el vehículo, y desde estos puntos, a modo de miradores, el usuario puede llevar a cabo una imagen de síntesis del conjunto que recorre. Es necesario recordar que si pretendemos llegar a una verdadera inmersión sensorial, esta carretera que es cruzada en algunas ocasiones por la *Vía Verde de la Sierra*, debería ser tomada y recorrida andando a modo de paseo o en bicicleta de modo pausado.

Fuentes: FOTOTECA CEPT (2007).

Recuadro VIII. 3. Secuencias visuales y desvelamiento progresivo de hitos y lugares conspicuos



En las dos primera filas se muestran distintos paisajes de la campiña alomada de la provincia de Sevilla, a pocos kilómetros de la población de Morón de la Frontera y por la carretera A-8126. Mediante dichas fotografías se pretende indicar secuencias visuales encadenadas a través del desplazamiento en un vehículo motorizado, sea en tramos rectos, mediante giros, subidas o bajadas. Siempre teniendo como referente algún elemento significativo del paisaje que confiere sentido al movimiento. De modo que a medida que el vehículo se desplace van cambiando las secuencias visuales de las imágenes. El efecto viene acentuado debido a la presencia de curvas y contracurvas que producen ocultamientos y apariciones sucesivas y de este modo vamos desvelando algún elemento del paisaje que romperá el conjunto alomado. Concretamente una vivienda a modo de cortijo emerge semioculta a las miradas rodeada de un conjunto arbolado de pinos, cipreses, palmeras y eucaliptos extraños al ámbito considerado y que destaca con fuerza en la suave imagen de esta parte de la campiña cerealística de la provincia de Sevilla. Respecto a la tercera y cuarta fila se muestra, en cinco tomas, distintas secciones de la carretera A-2302 de Grazalema a Ubrique en el acceso a Villaluenga del Rosario. En las fotografías de esta parte de la sierra, aunque las secuencias visuales sean más bruscas que en las filas anteriores, permiten desvelar el hito paisajístico que se pretende mostrar. Esta carretera que recorre parte de un área paisajística de serranía de montañas medias por el ámbito de Serranía de Ronda y Grazalema, desarrolla su trazado a media ladera, con numerosas curvas y contracurvas cerradas, rampas y pendientes pronunciadas que tratan de salvar la Sierra del Caillo cubierta por vegetación arbustiva de matorral y pedregal suelto a través del estrecho valle del río Taviznar. En ella, la atención del conductor es permanente, lo que no evita que en determinados tramos de la vía se perciba los variados cambios paisajísticos que se producen al tomar un giro, cómo aparecen determinados hitos, o se definen con mayor detalle a medida que se avanza en el recorrido. En este caso se muestran distintas perspectivas del núcleo de población de Villaluenga del Rosario a modo de hito paisajístico instalado en la falda de un navazo calizo escarpado y cómo cambia su imagen a medida que se avanza en el recorrido. De tal manera que mediante el movimiento apreciamos con mayor detalle su contorno como elemento dominante del paisaje.

Fuentes: FOTOTECA CEPT (2007).

Fuentes y Bibliografía



Fuentes

ANDERSEN, H. C. (2004): *Viaje por España*. Madrid, Alianza Editorial, 356 pp. (1ª ed. 1863).

BÉCQUER, G. A. (1864): "Caso de Ablativo". *El Contemporáneo* (15/8/1864).

BENET, J. (1967): *Volverás a Región*. Barcelona, Destino, 352 pp.

CONRAD, J. (2005): *El corazón de las tinieblas*. Madrid, Edaf, 252 pp.

DINESEN, I. (2000): *Memorias de África*. Madrid, Suma de Letras, 401 pp. (1ª ed. 1937).

EL PAÍS (2009): "El ferrocarril" *El País. Babelia Extra* (26/09/2009).

FERRES, A. (2004): *Tierra de olivos*. Madrid, Gadir, 215 pp.

GARCÍA LORCA, F. (1977): *Poema del cante jondo*. Madrid, Cátedra, 315 pp. (1ª ed. 1921).

KUNDERA, M. (1990): *La inmortalidad*. Barcelona, Tusquets, 416 pp.

LÓPEZ, B. (1986): *Sueño ártico*. Barcelona, Planeta, 359 pp.

MACHADO, A. (1982): *Campos de Castilla*. Madrid, Cátedra, 183 pp. (1ª ed. 1917).

MACHADO, A. (2003): *Proverbios y cantares*. Madrid, El País, 189 pp.

MARINETTI, F. T. (2013): "Manifiesto Futurista" <webs.advance.com.ar/pfernando/DocslglCont/Marinetti-manifiesto.html> (07/02/2013) (1ª ed. 1909).

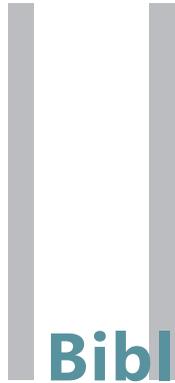
MATTHIESSEN, P. (1996): *El leopardo de las nieves*. Madrid, Siruela, 364 pp.

PÉREZ SIQUIER, C. (2002): *Viaje fotográfico: Almería-Granada-Sevilla*. Sevilla, Junta de Andalucía, 80 pp.

STEINBECK, J. (1973): *Las uvas de la ira*. Barcelona, Circulo de Lectores, 521 pp. (1ª ed. 1952).

THOREAU, H. D. (2005): *Pasear*. Barcelona, José J. de Olañeta editor, 79 pp. (1ª ed. 1861).

WALK21 (2013): "Carta del camina" <www.walk21.com> (07/02/2013).



Bibliografía

AGUILÓ, M. (2010): "El diseño de la carretera como acceso, paisaje y monumento". En: *2º Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Vivienda-Centro de Estudios Paisaje y Territorio, págs.1-34.

AGUILÓ, M. (2001): "Naturaleza, paisaje y lugar: estética de la obra y su entorno" *Ingeniería y Territorio*, nº 54, págs. 28-35.

AUGÉ, M. (1992): *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona, Gedisa, 125 pp.

AUGOYARD, J.-F. (1991): "La vista es soberana en la estética del paisaje". *El Debate*, nº 65, 9 pp.

BERDOULAY, V. (2002): "Sujeto y acción en la geografía cultural: el cambio sin concluir". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 34, págs. 51-61.

BERQUE, A. (2000): *Ecouméne. Introduction a l'étude des milieux humains*. Paris, Belin, 271 pp.

BERQUE, A. (2009): *El pensamiento paisajero*. Madrid, Biblioteca Nueva, 144 pp.

BERTRAND, M. J. (1978): *Pratique de la ville*. Paris, Masson, 210 pp.

BESSE, J.M (2010): "El espacio del paisaje". En: *III Jornadas del Doctorado en Geografía. Desafíos Teóricos y Compromiso Social en la Argentina de Hoy. La Plata, Universidad Nacional de La Plata*. <jornadasdocgeo.fahce.unlp.edu.ar/programa-2010> (14 febrero 2013).

BESSE, J.M (2009): "V. Paysage, hodologie, psychogéographie". En: J. M. Besse: *Le goût du monde. Exercices du paysage*. Actes Sud-ENSP, págs. 189-228.

BUSQUETS I FÁBREGAS, J. (dir.) (2011): *La sensibilización en paisaje. Un reto para el siglo XXI*. Barcelona, Generalitat de Catalunya, 231 pp.

BUTTNER, A. (1992): "Fénix, Fausto, Narciso: esperanzas y riesgos del humanismo en Geografía". En: A. García Ballesteros (ed.): *Geografía y humanismo*. Barcelona, Oikos-tau, págs. 19-55.

CABALLERO SÁNCHEZ, J.V. (2012): "Los valores paisajísticos. Elementos para la articulación entre teoría e interpretación del paisaje". *Cuadernos Geográficos*, nº 51 (2012-2), págs. 245-269.

CAPEL, H. (1973): "Percepción del medio y comportamiento geográfico". *Revista de Geografía*, nº 7, págs. 58-150.

CARERI, F. (2005): *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona, Gustavo Gili, 203 pp.

CERTEAU, M. (2008): "Andar en la ciudad". *Bifurcaciones. Revista de Estudios Culturales Urbanos*, nº 7 págs. 1-17.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2002): *Obras públicas en Andalucía*. Madrid, Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, 381 pp.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (1990): *Bases para la ordenación del territorio de Andalucía*. Sevilla, Centro de Estudios Territoriales y Urbanos, 242 pp.

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES (2001): *Ley de carreteras de Andalucía*. Sevilla, Junta de Andalucía, colección Textos Legales, 146 pp.

CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S. A. (1998): *Los primeros 75 años de CASA: 1923-1998*. Barcelona, Lunwerg Editores, 437 pp.

CORONADO TORDESILLA, J. M. y RODRÍGUEZ LÁZARO, F. (2008): "Geometría de las carreteras y del territorio". *Ingeniería y Territorio*, nº 84, págs 48-55.

DARDEL, E. (1990): *L'Homme et la Terre: nature de la réalité géographique*. Paris, Éditions du CTHS, 200 pp. (1ª ed. 1952).

DÉBORD, G. (2005): *La sociedad del espectáculo*. Valencia, Pre-Textos, 184 pp. (1ª ed., 1967).

DELGADO BUJALANCE, B. y OJEDA RIVERA, J. F. (2009): "La comprensión de los paisajes agrarios españoles. Aproximación a través de sus representaciones". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 51, págs. 93-126.

DESSPORTES, M. (2005): *Paysages en movement*. Paris, Gallimard, 413 pp.

DÍAZ PINEDA, J. y MONZÓN, A. (2007): "Metodología para la evaluación del paisaje visto desde la carretera. Aplicación práctica de la red de carreteras de Andalucía" En: *1er Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Vivienda-Centro de Estudios Paisaje y Territorio, págs. 529-545.

DOMÍNGUEZ VELA, J.J. (2008): *Carretera y territorio: formación de la red provincial de Sevilla: 1833-1997*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes. 508 pp.

DURÁN, M. A. (2009): "Paisajes del cuerpo". En: J. Nogué (ed.): *La construcción social del paisaje*. Madrid, págs. 27-61.

ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2001): "El análisis y la valoración del paisaje en los estudios de impacto ambiental". *Ingeniería y Territorio*, nº 5, págs. 36-43.

ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2007a): "Carretera, movilidad y percepción. Criterios para la gestión de la función paisajística de las carreteras" En: *1er Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Vivienda-Centro de Estudios Paisaje y Territorio, págs. 455-473.

ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2007b): "El paisaje y la carretera". En: *XVIII Simposium Nacional de Vías y Obras de Administración Local*. Madrid, Asociación Española de la Carretera, págs. 13-22.

ESPAÑOL ECHÁNIZ, I. (2007c): "El paisaje en los sistemas de ordenación territorial: revisión y base de una propuesta". *Ingeniería y Territorio*, nº 60, págs. 102-111.

ESTÉBANEZ ÁLVAREZ, J. (1982): *Tendencias y problemática actual de la geografía*. Madrid, Cincel, 144 pp.

FERNÁNDEZ LACOMBA, J. A. (1992): "La mirada ajena: Andalucía vista por "otros"". *Estudios Regionales*, nº 34, págs.163-177.

FERNÁNDEZ LACOMBA, J. A. (coord.) (2007): *Los paisajes andaluces: hitos y miradas en los siglos XIX y XX*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes, 480 pp.

FOLCH-SERRA, M. (2007): "El paisaje como metáfora visual: cultura e identidad en la nación posmoderna". En: J. Nogué (ed.): *La construcción social del paisaje*. Madrid, Biblioteca Nueva, págs. 137-159.

GADAMER, H.G. (2003): *Verdad y método*. Salamanca, Ediciones Sígueme, 697 pp. (1ª ed., 1960)

GARCÍA ALVÁREZ, J. (2009): "Lugares, paisajes y políticas de memoria: una lectura geográfica". *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 51, págs. 175-202.

GARCÍA GARCÍA, A., DELGADO BUJALANCE, B. y OJEDA RIVERA, J. F. (2007): "Paisajes simbólicos de la ciudad de Sevilla". *Ería*, nº 73-74, págs. 291-310.

GONZÁLEZ BERNÁLDEZ, F. (1985): *Invitación a la ecología humana. La adaptación afectiva al entorno*. Madrid, Tecnos, 159 pp.

GOVINDA, Anagarika (1995): *El camino de las nubes blancas*. Madrid, Tres Joyas, 410 pp. (1ª ed. 1966).

HEIDEGGER, M. (1977): *El ser y el tiempo*. México, Fondo de Cultura Económica, 478 pp. (1ª ed. 1927).

HEIDEGGER, M. (2003): *Camino de campo*. Barcelona, Herder, 55 pp.

HIERNAUX, D. (2007): "Paisajes fugaces y geografías efímeras en la metrópolis contemporánea". En J. Nogué (ed.): *La construcción social del paisaje*. Madrid, págs. 241-262.

HOLL, S. (2011): *Cuestiones de percepción. Fenomenología de la arquitectura*. Barcelona, Gustavo Gili, 64 pp.

HUSSERL, E. (1982): *La idea de la fenomenología: cinco lecciones*. México, Fondo de Cultura Económica, 128 pp.

JACKSON, J. B. (2011): *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona, Gustavo Gili, 47 pp.

KESSLER, M. (2000): *El paisaje y su sombra*. Barcelona, Idea Books, 86 pp.

LÓPEZ DE ASIAÍN ALBERICH, M. et al (2010): "Experimentación sobre el uso del recorrido como herramienta de investigación y reinterpretación de los paisajes". En: *Jornadas Repensando la metrópolis. Prácticas experimentales en torno a la construcción de nuevos derechos urbanos*. Málaga, Centro de Estudios Regionales, págs. 1-16.

LÓPEZ RODRÍGUEZ, S. (2005): *Orientaciones y desorientaciones en la ciudad. Teoría de la Deriva. Indagaciones en la metodología*. Granada, Universidad de Granada, 244 pp.

LUGINBÜHL, Y. (2007): "Paisaje y calidad de vida". En: *1er Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Vivienda-Centro de Estudios Paisaje y Territorio, págs. 53-65.

LYNCH, K. (2004): *La imagen de la ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 226 pp. (1ª ed. 1960).

MADERUELO, J. (2005): *El paisaje. Génesis de un concepto*. Madrid, Abada Editores, 338 pp.

MALPAS, J. (1999): *Place and Experience. A philosophical topography*. Cambridge, Cambridge University Press, 228 pp.

MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R. (2005): "El lenguaje de la construcción territorial". *Ciudad y Territorio*, nº 144, págs. 321-342.

MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R. (2004): "Los caminos en la historia del territorio". *Ingeniería y Territorio*, nº 69, págs. 68-77.

MENÉNDEZ DE LUARCA, J. R. (2011): *Los sentidos del camino*. Madrid, INECO, 280 pp.

MENÉNDEZ-PIDAL, G. (1992): *España y sus caminos*. Madrid, Caja Madrid, 399 pp.

MERLEAU-PONTY, M. (1975): *Fenomenología de la percepción*. Barcelona, Península, 469 pp.

MILANI, R. (2007): *El arte del paisaje*. Madrid, Biblioteca Nueva, 250 pp.

MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE (2007): *Convenio Europeo del Paisaje. Textos y comentarios*. Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, 100 pp.

MINISTERIO DE FOMENTO (2004): *La ingeniería civil en la pintura*. Madrid, Ministerio de Fomento, Centro de Publicaciones, 191 pp.

MONNET, J. (2011): "La interpretación del mundo, de la representación a la acción: una mirada desde la geografía francesa" En: G. Capron et. al. (eds.): *La geografía contemporánea y Elísée Reclus*. México, Publicaciones de la Casa Chata, págs. 135-159.

MONTANDON, A. (1997): "Le paysage du promeneur". *Revue germanique internationale*, nº 7, págs. 193-203.

NADOLNY, S. (2001): *El descubrimiento de la lentitud*. Barcelona, Edhasa, 426 pp.

NAGELEISEN, S. (2011): *Paysages et déplacements. Éléments pour une géographie paysagiste*. Besançon, Presses Universitaires de Franche-Comté, 301 pp.

NOGUÉ I FONT, J. (1985): "Geografía humanista y paisaje". *Anales de Geografía*, nº 5, págs. 93-107.

NOGUÉ I FONT, J. (2007): "El paisaje como constructo social". En: J. Nogué (ed.): *La construcción social del paisaje*. Madrid, Biblioteca Nueva, págs. 11-24.

NOGUÉ I FONT, J. (2007): "Territorios sin discurso, paisajes sin imaginario. Retos y dilemas". *Ería*, nº 73-74, págs. 373-382.

NOGUÉ I FONT, J. (2008): "El arte de pasear". *La Vanguardia. Espacios culturales*. (30/01/2008), págs. 22-23.

NOGUÉ, J, Y SAN EUGENIO, J. (2009a): "Pensamiento geográfico versus teoría de la comunicación. Hacia un modelo de análisis comunicativo del paisaje". *Documents d'Anàlisi Geografica*, nº 55, págs. 27-55.

NOGUÉ, J. y SAN EUGENIO, J. (2009b): "Teoría de la comunicación y paisaje. Las geografías del sujeto y la perspectiva interpretativa de la comunicación". *Doxa*, nº 10, págs. 13-34.

OJEDA RIVERA, J.F. (2005): "Percepciones identitarias y creativas de los paisajes mariánicos". *Scripta nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. IX, núm. 187. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-187.htm>>

ORTEGA CANTERO, N. (2009): "Paisaje e identidad en la cultura española moderna" En: N. Ortega Cantero y E. Martínez de Pisón (eds.): *El paisaje: valores e identidades*. Madrid, Fundación Duque de Soria y Universidad Autónoma de Madrid, págs. 47-68.

ORTEGA CHINCHILLA, M. J. (2010): *Percepción y representación. El territorio andaluz en la cartografía manuscrita del siglo XVI*. Granada, Universidad de Granada, 346 pp.

ROBERT, S. (2007): "Le paysage visible de la Promenade des Anglais à Nice: essai d'une représentation cartographique dynamique". *M@ppemonde*, <mappemonde.mgm.fr/num14/articles/ar07201.html> (27/2/2013), págs. 1-12.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, J. (coord.) (2009): *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes-Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 416 pp.

RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, J. y VENEGAS MORENO C. (1997): "El paisaje en el ordenamiento jurídico español. Principales referencias legales". *Encuentro sobre paisaje*, Universidad Internacional Menéndez y Pelayo. Sevilla, 1997, 17 págs.

ROGER, A. (2007): *Breve tratado del paisaje*. Madrid, Biblioteca Nueva, 211 pp.

SANSOT, P. (1999): *Del buen uso de la lentitud*. Barcelona, Tusquets, 193 pp.

TAFALLA, M. (2010): "¿Nos enseña el arte de Richard Long a apreciar estéticamente la naturaleza?" *Eurahomar*, nº 45, págs. 155-172.

THIBAU, J.-P. (2008): "Je, tu, il. La marche aux trois personnes". *Urbanisme*, nº 359, págs. 63-65.

THOMAS, R. (2007): "La marche en villa. Une histoire de sens". *L'Espace géographique*, nº 1, págs. 15-26.

TUAN, Y.-F. (2007): *Topofilia: un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. Barcelona, Melusina, 351 pp.

TUAN, Y. F. (1979): "Space and place: humanistic perspective". En: S. Gale and G. Olsson (eds.): *Philosophy in Geography*. Dordrecht-Boston, D. Reidel Publishing, págs. 387-427.

URIOL SALCEDO, I. (1992): *Historia de los caminos de España*. Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, 439 pp.

VIDAL I MORANTA, T. *et al.* (2004): "Un modelo de apropiación del espacio mediante ecuaciones estructurales". *Medio Ambiente y Comportamiento Humano*, nº 5, págs. 27-52.

VIDAL, T. y POL, E. (2005): "La apropiación del espacio: una propuesta teórica para comprender la vinculación entre las personas y los lugares". *Anuario de Psicología*, vol. 36, nº 3, págs. 281-297.

ZOIDO NARANJO, F. (2006): "Paisaje e infraestructuras. Interacción, sinergias y posibilidades de actuación". En: *1er Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de Actas*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Vivienda-Centro de Estudios Paisaje y Territorio, págs. 35-51.

ZOIDO NARANJO, F. (2012): "El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política". *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XVI, nº 407. <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-407.htm>,

ZOIDO NARANJO, F. (dir.) (2008): "La situación del paisaje en España. Líneas para la aplicación del *Convenio Europeo del Paisaje*". Sevilla, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino-Centro de Estudios Paisaje y Territorio (6 vols.).



JUNTA DE ANDALUCÍA
CONSEJERÍA DE FOMENTO Y VIVIENDA