

JUAN VICENTE CABALLERO SÁNCHEZ, JUAN JOSÉ DOMÍNGUEZ VELA, FLORENCIO ZOIDO NARANJO
Centro de Estudios Paisaje y Territorio¹

*Paisaje, movilidad y red viaria*²

RESUMEN

Se plantea en este artículo un marco teórico general sobre la percepción del paisaje en movimiento como espacio vivido. Para ello se lleva a cabo un recorrido histórico de las ideas que se han desarrollado en relación con esta cuestión. Además, se parte de la existencia de capacidades humanas comunes para la interpretación del espacio que se habita y se expone cómo los diversos modos de desplazamiento han modulado las capacidades comunes de percepción e interpretación del espacio vivido.

RÉSUMÉ

Paysage, mobilité et réseau routier.- Cet article offre un cadre théorique sur la perception du paysage en mouvement, considérée comme espace vécu. Les auteurs commencent en faisant un parcours historique à travers les idées développées sur ce thème. Après, on propose l'existence de capacités communes à tous les personnes, qui les permettent d'interpréter l'espace qu'ils habitent. Finalement, on y expose les différentes

formes de perception du paysage en mouvement selon les modes de transport utilisés.

ABSTRACT

Landscape, mobility and road network.- The aim of the paper is to set out a theoretical frame in relation to perception of landscape in motion, considered as living space. First of all, a historical review through ideas about the topic is carried out. The paper also takes a position, raising the existence of common human abilities to interpret living space. Furthermore, the authors show ways in which different means of transport have a bearing on the previously mentioned common abilities.

PALABRAS CLAVE/MOTS CLÉ/KEYWORDS

Paisaje, percepción, andar, ferrocarril, automóvil.
Paysage, perception, marche, chemin de fer, automobile.
Landscape, perception, walking, railroad, car.

I. LA PERCEPCIÓN DEL ESPACIO VIVIDO

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

A lo largo del siglo xx se han alternado dos actitudes epistemológicas en relación con la cuestión de la percepción del entorno: una que privilegia la des-

cripción y la explicación, centrandó su atención en los efectos y las causas de las percepciones; y una segunda que parte de la base de que las percepciones y representaciones del entorno son producto de la creatividad y experiencia humana y que, por tanto, han de ser también, comprendidas e interpretadas o explicadas.

A) *El periodo de emergencia filosófica y científica*

Durante la primera mitad del siglo xx, distintas disciplinas del conocimiento como la filosofía y la psicología centran su atención en la cuestión del espacio vivido.

En relación a la aportación de la primera disciplina mencionada, la filosofía de orientación fenomenológica se desarrolla durante las décadas iniciales del siglo xx en

¹ Centro Internacional de la Universidad de Sevilla, avenida de la Ciudad Jardín, 20-22, Sevilla, <www.paisajeyterritorio.es>.

² El artículo que se presenta es una síntesis de una parte del proyecto de investigación *Infraestructura, paisaje y sociedad. Potencial paisajístico de la red de carreteras de Andalucía y fomento del uso social*, con ref. G.GI3000-Idia realizado por investigadores y colaboradores del Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

Alemania con Edmund Husserl (1853-1938) como autor principal. Este estudioso llega a plantear que la experiencia vivida se puede elevar a rango de vía de conocimiento y acceso a la verdad, superando así la dicotomía de lo subjetivo y lo objetivo que había marcado la reflexión filosófica anterior. También considera que la experiencia del movimiento permite entender nuestro cuerpo en relación con el mundo. Después de él, Martin Heidegger (1889-1976) plantea que la auténtica especificidad humana radica y se define por la relación que establece con el mundo y que involucra el conjunto de la existencia. Estas argumentaciones filosóficas tuvieron otros continuadores que explicitaron la problemática de la experiencia del movimiento. Cabe destacar en este sentido las reflexiones de Jean-Paul Sartre en *El ser y la nada* (1943). En esta obra el filósofo y escritor francés desarrolla la cuestión de la movilidad espacial, la cual, según Jean-Marc Besse, tiene tres caracteres fundamentales:

- a) Es un espacio vivido activamente, en el cual no existe la distancia abstracta, sino recorridos concretos.
- b) Es un medio en el cual nos movemos y a través del cual no relacionamos con nuestro entorno.
- c) Es un espacio constituido por caminos y rutas que llevan a los lugares y las cosas.

Los desarrollos filosóficos mencionados tienen en común dos aspectos esenciales: la experiencia del mundo consiste en un vínculo de cofabricación entre la persona y su entorno; por otra parte, aportan un aparato conceptual capaz de interpretar con gran profundidad la percepción del entorno, penetrando en aspectos cada vez más concretos tales como las sensaciones del propio cuerpo, la asimilación individual del medio y la experiencia del movimiento. En suma; permiten un conocimiento cada vez más rico y profundo de un espacio vivido de modo dinámico.

Respecto a la aportación de la psicología en relación con la cuestión del espacio vivido, esta tiene lugar, a lo largo de la primera mitad del siglo xx, en el marco de la escuela alemana de la Gestalt, cuyo postulado básico es que existen leyes o configuraciones generales (principios de semejanza, de simetría o de igualdad) mediante las cuales la mente organiza los elementos que le llegan a través de los canales sensoriales. Ello implica que nuestro cerebro opera según determinados principios, de forma que lo que vemos está condicionado por esas pautas o configuraciones. Uno de los más conspicuos representantes de esta escuela, el alemán Kurt Lewin (1890-1947), aplicó estos postulados a la cuestión del espacio vivido,

al plantear que el entorno psicológico está organizado según el grado de satisfacción de las necesidades de cada individuo, de modo que para alcanzar o llegar a un objetivo concreto cada persona sigue un determinado camino, lo comunica y comparte con otros miembros de su comunidad, generando la posibilidad de convertirlo en cultura.

De ello se deriva que la distancia objetiva es, para la generalidad de los seres humanos, una experiencia subjetiva, materializada en rutas más o menos estables, a las cuales se les atribuyen cualidades propias según el deseo o la afectividad personal y colectiva. En definitiva, la libertad de movimiento para atravesar el espacio permite acercarse o alejarse de los objetos o elementos que conforman el entorno, el marco vital o el territorio atribuido.

B) *El período de eclosión científica y cultural*

Entre los años cincuenta y ochenta del siglo pasado se asiste, especialmente en los países de habla inglesa, a un período de eclosión científica relacionado con la cuestión del espacio vivido.

La geografía de la percepción plantea que la forma o imagen (percibida) es un factor determinante del comportamiento geográfico. También la ecología humana, la estética experimental, así como determinadas vanguardias artísticas y culturales contribuyen a profundizar en los contenidos del espacio vivido.

La primera de las tendencias geográficas mencionadas se desarrolla inicialmente en los países de habla inglesa, apoyándose en las ideas del economista británico Kenneth Boulding (1910-1993) sobre el concepto de imagen o realidad percibida, entendida como eslabón esencial de mediación entre el entorno y el ser humano. Para este autor, la imagen es considerada en un factor determinante del modo en que se relacionan organizaciones e individualidades y, en consecuencia, también del comportamiento geográfico. Se trata de una nueva forma de determinismo, pero la determinación no procede directamente del medio ambiente, sino que pasa por el propio individuo y la imagen que éste se ha formado. En España, cabe destacar, dentro de esta corriente, la aportación de Horacio Capel (1973). Este geógrafo expone el papel decisivo de la percepción, mostrando cómo la formación de una imagen del medio real influye directamente en dicho comportamiento a nivel individual. También en Francia, otro geógrafo, Michel-Jean Bertrand (1978), considera que muchas prácticas sociales vienen determinadas por imágenes mentales, para lo cual toma como ejemplo el centro urbano de ciertas ciudades. Explica este autor que los centros urbanos atraen menos

RECUADRO I
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 aquellos 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 Éric Dardel en su libro *L'home et la terre* (1952). En particular, me detendré en el modo en que Éric 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 fundamental propio de cualquier tipo de existencia humana.

Jean-Marc Besse es considerado como uno de los principales referentes teóricos del presente trabajo. En su artículo «El espacio del paisaje» expone la manera cultural de entender el espacio del paisaje y la manera de vivirlo; por ello, hemos destacado en cursiva aquellos párrafos que en este trabajo interesan especialmente. Explica este autor 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, sean estáticas o como experiencias del movimiento, se desarrollan a lo largo del presente trabajo de modo alternativo o complementario (cursivas nuestras).

Fuente: Besse (2009, pp. 8-10).

por su oferta funcional o por su valor real que por la significación percibida por la población. Por otra parte el arquitecto y urbanista norteamericano Kevin Lynch (1960) estudia la manera en que el ciudadano común imagina la ciudad desde el punto de vista de su conformación física, llegando a definir cinco elementos críticos que condicionan la percepción del espacio urbano en el que vive: senderos, bordes, distritos, nodos e hitos. En definitiva, la imagen percibida de la ciudad varía significativamente en función del modo o hábito de recorrerla y en función de la educación, preferencias u otros factores.

Si, más específicamente, se considera la percepción del espacio geográfico asociado al movimiento, a partir de los años cincuenta 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. Así, el geógrafo francés Éric Dardel (1899-1967) plantea el concepto de geograficidad, entendido como relación

concreta entre el hombre y la tierra y aspecto clave de la condición humana que no se puede entender sin el movimiento. En definitiva la existencia individual es considerada por este autor una expresión o manifestación del movimiento desplegado espacialmente.

Más adelante, durante los años setenta y ochenta se desarrolla una visión humanista que trata de captar los modos en que los seres humanos se vinculan a su espacio vivido y cómo es comprendido e interpretado (Tuan, 1979). Se configura así un saber sobre el espacio vivido, centrado en el lugar como centro de significados, identificación personal y foco de vinculación emocional. Según este geógrafo, esta territorialización emocional o reapropiación permite comprender el espacio; un espacio construido culturalmente que toma su verdadera dimensión con el movimiento. Principalmente, debido a que el movimiento permite percibir el entorno no como una imagen fija, sino como un ámbito amplio y contextuali-

zado. Además, permite darle un significado mayor a los lugares y construir con ellos imágenes mentales dinámicas, a modo de referentes territoriales vividos.

Una cuarta tendencia relevante se define, en este mismo período, en el seno de la ecología. Desde esta disciplina, algunos autores han planteado la idea de que la percepción del entorno, especialmente su valoración estética, está fuertemente condicionada por el largo período durante el cual existía una relación primigenia entre la especie humana y el medio natural (González Bernáldez, 1985); una relación, cabe añadir por nuestra parte, presidida por la experiencia del movimiento.

Finalmente, las vanguardias artísticas del siglo xx influyen en cierta manera en la geografía con aportaciones significativas a la cuestión del espacio vivido, a través del movimiento intelectual situacionista y el *land art*. Desde la corriente situacionista, que despliega manifestaciones en campos diversos (literatura, arte, cine, política, filosofía...), se plantea que los seres humanos pueden realizar mediante los paseos urbanos modernos una reapropiación simbólica del espacio vivido, y profundizar en la reflexión sobre este espacio cualitativo o emocional (Debord, 2005). Otra vanguardia artística, el *land art*, pretende convertir en objeto escultórico a un elemento del paisaje, o considerar como manifestación artística que un objeto esculpido transite por un paisaje y mute con el paso del tiempo, siendo el tiempo uno de sus valores plásticos, o que la misma experiencia de recorrer un paisaje pueda constituir una forma de arte. Este último postulado requiere especial atención, pues, aunque la experiencia subjetiva y singular del paseante deje o no huella material en el recorrido, se convierte en sí mismo en acto artístico a modo de *performance* (Raquejo, 2008), creando así una obra de arte singular, en cierta manera de tipo conceptual.

Finalmente, es preciso mencionar el movimiento *stalker*, potenciado por la obra de Francesco Careri *Walkscapes* (2005). Dicha corriente intelectual postula el recorrido de ámbitos periféricos urbanos, terrenos vagos, impulsando así un mayor interés social por los «paisajes del abandono».

En definitiva, en las derivas urbanas modernas o de otro tipo así como en los recorridos y paseos artísticos del *land art* y el movimiento *stalker* (denominación derivada del film de Andrei Tarkovsky, 1979) sucede que el movimiento adquiere una nueva dimensión o cualificación que, al ampliar la concepción de la obra de arte, inviste de un significado nuevo a la realidad espacial. En resumen, estas vanguardias y movimientos consideran que nuestro entorno está repleto de significados y que sólo

mediante una inmersión activa, que trascienda los límites de la percepción cotidiana, será posible sentirlo en toda su complejidad y riqueza (véase recuadro I).

C. El debate contemporáneo: la cuestión del paisaje

A partir de la década de 1990, hablar de paisaje y percepción del espacio vivido se convierte en una misma cosa. En esta etapa se somete el concepto de paisaje a una deconstrucción radical y se desarrollan concepciones de corte humanista.

En relación con la primera tendencia, a lo largo de esta década, la geografía cultural de orientación crítica entiende el paisaje como parte del país que se ofrece a la mirada del espectador (Cosgrove, 2002) y como proyección de un determinado código cultural. Estos postulados han sido sintetizados recientemente por Jean-Marc Besse en los siguientes puntos: se trata de una cultura que considera la visión como el sentido principal o canal receptor en el proceso de percepción del paisaje y esto sucede principalmente en la cultura europea que tiene una componente de dominancia masculina y constituye una herramienta principal para la constitución de imaginarios nacionales.

En las últimas décadas se ha producido un resurgimiento de los planteamientos humanistas. Berque (2000) explica que los medios humanos y la ecúmene son a la vez impronta y matriz de la existencia humana. Que todo medio humano configura un conjunto de vínculos que permiten a las diversas sociedades comprender la realidad de las cosas y así interpretan el entorno en el que viven, estableciendo con él interacciones y afectividades. Sin embargo, conviene añadir por nuestra parte que dichas interacciones no podrían tener lugar sin la percepción del movimiento. Es decir, el recorrido in situ llega a excitar las facultades de percepción individual al provocar una experiencia que relaciona al cuerpo que percibe y el recorrido como proceso espacio-temporal.

También, recientemente, Florencio Zoido (2012) ha mostrado la dimensión fenomenológica de lo paisajístico, fundamentado, entre otros postulados, en la conciencia de la dimensión espacial de la existencia, en la contemplación y sublimación que manifiestan los seres humanos ante la naturaleza y que se evidencia en una actitud de asombro trascendente no necesariamente religiosa. En este sentido considera que la propia interpretación del paisaje es una manifestación o respuesta capaz de proporcionar una comprensión y explicación de un determinado lugar y valorarlo.

En síntesis puede decirse que los planteamientos humanistas recientes revitalizan la cuestión del espacio vi-

RECUADRO II

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 hacías 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 [...].

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 es una estancia de seis meses que mantuvo en el Congo 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 enemigo peligroso, 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 (cursivas nuestras).

Fuente: Conrad (2005).

vido gracias a la consolidación que han operado del concepto contemporáneo de paisaje, dándole un alcance más amplio, de forma que resulta inseparable de la condición humana. Ello implica, en buena lógica, que el espacio vivido y el paisaje adquieren su verdadera dimensión con el movimiento; movimiento que atraviesa el espacio geográfico, sea caminando, en tren, en automóvil o cualquier otro medio de transporte desplegando diferentes percepciones, visiones dinámicas del mundo y distintas maneras de abordar o sentir el espacio vivido. Así, cada viajero, según la particular experiencia que establece el modo de transporte que utilice (visibilidad, velocidad, ritmo, sonidos...), compone y edifica el pensamiento en torno al espacio geográfico tal como éste se presenta y deriva o lleva en sí un paisaje continuo, secuencial y

cambiante o fugaz según las características y cualidades del momento (véase recuadro II).

Estos planteamientos teóricos se han visto recientemente reforzados en su proyección práctica por la promulgación y entrada en vigor del Convenio Europeo del Paisaje (Florencia, 2000), el cual considera el paisaje un componente de la calidad de vida y un elemento de identidad colectiva, al tiempo que lo entiende como hecho esencialmente dinámico.

2. LA INTERPRETACIÓN COMÚN DEL ESPACIO VIVIDO

A partir de los epígrafes anteriores se pueden plantear algunas ideas principales en relación con el paisaje en mo-

RECUADRO III
CAMINAR, CABALGAR, PEDALEAR



En la celda superior se presenta a un grupo de investigadores pertenecientes a las Universidades de Sevilla y Pablo de Olavide (Giest) que caminan por el Palancar, un lugar situado 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, 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 tradiciona-

les 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 adornada 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 y la carretera 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 entre El Campo y el Aljarafe de Sevilla, recorriendo un circuito recientemente concluido por la Administración responsable de las vías pecuarias como oferta de ocio alternativo, denominado «Camino del Agua», que transita por distintos municipio del área metropolitana de Sevilla.

Autor: Fototeca CEPT (2007) y Domínguez Vela (2012).

vimiento como espacio vivido. El espacio vivido surge del ejercicio de una capacidad común de interpretación de la experiencia del movimiento compartida por la generalidad de los seres humanos. Es, lógicamente, una capacidad condicionada por la subjetividad y la cultura. Pero no es menos cierto que a través de ella desarrollamos una interacción real con los lugares que habitamos, recorremos o visitamos. De modo que es posible hablar de la existencia de una capacidad humana para relacionarse intelectual y sentimentalmente con el entorno de modo dinámico y que del ejercicio de esa capacidad surge el espacio vivido, experimentado y sufrido (Kessler, 1999) pero también codificado, leído, interpretado y comprendido.

Si, como se ha planteado, el espacio vivido es el resultado de ejercer una capacidad común de interpretación de la experiencia del movimiento, ello tiene las siguientes implicaciones:

- a) La ya mencionada subjetividad del intérprete. A este respecto, Ojeda (2005) propone caracterizarla en unos tipos de relaciones en las que subyacen distintas intencionalidades; desde la de aquellas personas que intentan utilizar de modo funcional a los espacios en los que viven, hasta otras que pretenden hacer negocio económico con ellos. Este autor, siguiendo en parte a Kessler, establece las siguientes actitudes principales: identitarias, connotativas, analíticas, institucionales y modales.
- b) En tanto que interpretación el espacio vivido es también un hecho intersubjetivo, siendo por ello portador de atributos, claves y valores que pueden llegar a ser compartidas socialmente.
- c) El espacio vivido es experimentado en gran medida en movimiento por un sujeto que lo codifica y dota de significado siendo a su vez este sujeto transformado por dicha experiencia sensorial. Cabe destacar en este sentido la diversidad de tipos de desplazamiento, cuestión que será tratada más adelante, aunque según Kessler (1999) la forma contemporánea más auténtica de conocer el paisaje es recorrerlo a pie, pues, como veremos, el acto de caminar o pasear mantiene, en la cultura occidental, una relación preferente con el paisaje al menos desde el siglo XVIII y está estrechamente vinculada a las ideas ilustradas.

Sin embargo, esta diversidad no logra ocultar el hilo conductor que define sin duda el espacio vivido: comienza siempre por una experiencia del movimiento, de la cual es indisociable. Ahora bien, ¿cómo ocurre esto?

Conviene en este punto explicitar la secuencia que va de la experiencia del movimiento al espacio vivido y al paisaje en tanto que interpretación:

- a) En un primer nivel se sitúa la experiencia de secuencias visuales como aspecto más básico, según ya estableció K. Lynch en 1960. Esta experiencia se interioriza, y queda almacenada a modo de un croquis o mapa mental, el cual sintetiza la estructura básica del entorno, formada por vías, tramos, hitos y punto de partida y llegada.
- b) La experiencia del movimiento implica también el almacenamiento de recuerdos sensoriales. Es decir, la capacidad de recordar sensaciones que se asocian a un determinado paisaje pasando así a formar parte del acervo emocional personal.
- c) Del mapa mental y del conjunto de recuerdos sensoriales almacenados emerge un nivel cualitativamente distinto, el espacio vivido como paisaje: una interpretación a través de la cual los límites de un lugar son fijados, reconocidos e interiorizados; sus caracteres y partes estructuradas, sus atributos y valores de conjunto quedan definidos.

Es importante destacar, finalmente, que interpretar 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 contraigan; estos valores se pueden traducir, mediante la difusión o los procesos educativos, en un mayor grado de sensibilización o en su aprecio y respeto; las percepciones personales o compartidas pueden llegar a convertirse en representaciones sociales y, a partir de ellas, en normas y planteamientos operativos (véase recuadro III).

II. PERCEPCIÓN DEL PAISAJE Y TIPOS DE MOVILIDAD TERRITORIAL

Una vez planteada en términos generales la cuestión del espacio vivido como paisaje en movimiento, cabe preguntarse si la manera de percibirlo o recorrerlo constituye una variable significativa en el ejercicio de las capacidades de interpretación mencionadas anteriormente: ¿Cómo contribuyen los diversos modos de movilidad a la legibilidad e interpretación del paisaje?; ¿inducen a maneras distintas de interpretarlo?; ¿de qué modo las carre-

teras, como soporte hegemónico de la movilidad actual, fomentan la capacidad de interpretación paisajística?

En general, cabe considerar que las diversas formas de movilidad y los distintos modos de transporte inducen a percepciones del paisaje distintas y que en consecuencia proporcionan experiencias del paisaje diferentes. Es decir, el desplazamiento y su ritmo tienen una influencia determinante en la percepción del paisaje (Méaux y Mourey, 2011).

En la actualidad, las dos formas genéricas de desplazarse que poseen mayor potencialidad diferenciadora cuando se recorre un paisaje son la tracción muscular o «a sangre» y la tracción mecánica.

Respecto a la primera, se tratará aquí únicamente el caminar o marcha a pie y en relación con la segunda el desplazamiento en ferrocarril y con automóvil en carretera.

1. LOS MODOS DE TRANSPORTE Y LA EXPERIENCIA DEL PAISAJE

A) La movilidad peatonal

La marcha a pie o caminar permite desarrollar todas las capacidades de percepción del paisaje, desde la configuración de un mapa mental hasta la comprensión holística. Esta actividad hace posible cambiar el significado del paisaje que se recorre, realizar su mapa mental, reconocerlo, interactuar con él, y finalmente interpretarlo. Esta experiencia de recorrerlo, aunque sea de manera casual o espontánea, queda en la memoria como una impresión, compuesta de detalles concretos y de una idea general más o menos abstracta, aspecto que se puede recordar, describir, dibujar o verificar y configurar bajo la forma de un relato. Dichos planteamientos generales pueden desglosarse en los siguientes argumentos principales:

- a) Andar, recorrer un camino, es la primera experiencia personal que modifica el entorno, así como una afirmación de la vida y de la libertad de movimiento.
- b) Caminar es el modo más natural de retener y memorizar el espacio recorrido. Se reconoce el paisaje, sus límites, elementos y atributos que lo conforman.
- c) Caminar puede considerarse una forma y método perceptivo de conocimiento del entorno basado principalmente en asociaciones de ideas generadas por las propias condiciones de la marcha. A partir de esta experiencia se puede llegar a una

síntesis interpretativa del paisaje, especialmente rica en detalles, sensaciones y sentimientos.

- d) La marcha a pie potencia la capacidad de aprehender las formas de la naturaleza, del campo o del espacio urbano en su apariencia, en su aspecto externo, de modo que el juicio estético no dependa de un interés ajeno al propio objeto de contemplación; se llega así a una interpretación siempre mediatizada por las experiencias previas, la cultura y el grado de sensibilidad del sujeto (Durán, 2007, pp. 25-83).
- e) La experiencia de caminar puede suponer una acción o incidencia más o menos transformadora del paisaje. De modo que los caminantes reclaman o promueven determinadas intervenciones o adaptaciones físicas, al tiempo que invisten de significado el entorno que los rodea, pudiendo generarse así sentimientos de rechazo o aprecio que devienen en muchos casos en demandas culturales y compromisos éticos.

La acción de caminar ha alcanzado relevancia en diversos momentos de la historia de la cultura occidental, y ha sido considerada una herramienta privilegiada para el reconocimiento del entorno y la interpretación del paisaje. Se debe destacar que a partir del siglo XVIII las ideas filosóficas ilustradas tienen una influencia determinante en el modo de entender el paseo (Rousseau: 1712-1778; Schelle: 1777-1825; Thoreau: 1816-1862). El acto de andar ocioso será considerado, a partir de entonces, un modo de activar el pensamiento y ponerse en comunicación con la naturaleza hasta fundirse con el paisaje o conmovirse emocionalmente. Esto lo descubrirán igualmente los paseantes y pintores románticos en la búsqueda de la experiencia de lo sublime, como queda de manifiesto en distintos lienzos de Caspar David Friedrich (1774-1840). Algunos años más tarde, los *flâneurs* del siglo XX (Apollinaire, 1880-1918) confieren una nueva dimensión al paseo ocioso, al deambular solitario por espacios urbanos desconocidos y a la experiencia improductiva de descubrir lo efímero, transitorio y banal de estos lugares. Los *flâneurs* construyen estos recorridos urbanos a medida que se desplazan de modo casual y lo elevan a la categoría de obra de arte.

En la actualidad, en estrecha correlación con la preocupación por el deterioro del medio ambiente y el fortalecimiento de los planteamientos ecológicos, se ha redescubierto el caminar como fuente de salud física y mental, de estímulo sensorial y como un modo de percibir la belleza del camino en sí; esto es, la extensión del paisaje en sus márgenes y detalles (Kessler, 1999). Se

RECUADRO IV

CARTA INTERNACIONAL DEL CAMINAR (FRAGMENTO)

Caminar es la primera cosa que un niño quiere hacer y la última a la que una persona mayor desea renunciar. [...] 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 [...]. 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. [...] *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.*

Desde hace algunas décadas, han surgido en la cultura occidental movimientos sociales alternativos que reivindican el andar como método de conocimiento del entorno y de sí mismo. Estos postulados fueron teorizados por los filósofos de la Antigüedad y se han prolongado a lo largo de la historia de la cultura occidental, con períodos más o menos fecundos y con nuevas orientaciones como sucede durante la época de

la Ilustración. Actualmente, los planteamientos que se tienen del andar recuerdan los postulados de los «paisajes terapéuticos» desarrollados en el siglo XIX con el elogio del paseo, el higienismo y las visitas o estancias en balnearios para la salud física y mental, y que fueron recuperados a lo largo del siglo XX por distintas vanguardias artísticas e intelectuales (*walkscapes*, movimiento *stalker*...) e incluso como posicionamiento de compromiso y reivindicaciones políticas, como las largas marchas por la independencia (Marcha de la Sal de Gandhi, Larga Marcha en China de Mao Tse Tung), marcha por la integración racial y por los derechos civiles de Selma a Montgomery impulsada por Martin Luther King y otras por la paz, por el trabajo, por la igualdad de la mujer... También, como práctica estética del siglo XX con el *land art*, o con el situacionismo y sus derivas más tarde convertidas en cotidianas para el común de muchos sectores sociales con la adecuación de las llamadas «rutas del colesterol». Actualmente, distintos movimientos sociales consideran que las instituciones públicas deben recoger las aspiraciones vinculadas al caminar debido a que supone una afirmación de la calidad de vida de la ciudadanía. Además, no se debe olvidar que en este trabajo se considera que el andar es una herramienta que permite conocer e interpretar el paisaje en movimiento en todas sus potencialidades. En este sentido se destacan algunos párrafos de la Carta Internacional del Caminar (cursiva nuestra).

Fuente: Carta Internacional del Caminar <www.walk21.com/charter/default.asp>. [Consulta: 9-12-2012.]

trata de una visión estética de la naturaleza, del campo y del espacio urbano, asociada a una emoción vivencial enriquecedora y agradable que aporta calidad de vida en línea con los postulados del Convenio Europeo del Paisaje (véase recuadro IV).

B) La movilidad por tracción mecánica

El desplazamiento por ferrocarril y por carretera mediante un vehículo a motor 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.

En relación con el transporte por ferrocarril, la radical novedad que introdujo, en un determinado momento histórico, este medio de transporte afectó profundamente al modo de experimentar el paisaje. Con este medio, la velocidad se convierte, por primera vez, en un nuevo prisma para ver el paisaje; un paisaje que se percibe ahora a distancia, con una mayor dimensión, dinámico y dotado de un *tempo* distinto. De modo que la marcha rápida del tren amplía enormemente el espacio visto y al mismo tiempo dificulta la percepción detenida y sosegada del mismo. En este proceso los sentidos participan de forma diferente en la acción del viaje, disminuye la intensidad de las sensaciones percibidas (vista, olfato, tacto), pero

RECUADRO V
FUGACIDAD E ILUMINACIÓN 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 de intimismo su obra, 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. A lo largo de este viaje y a través de las ventanas de un vagón, el autor evoca los paisajes mentales que podrían 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, además, con algunos textos literarios del escritor Julio Llamazares, que hace una aportación precisa sobre las percepciones que produce el viaje en ferrocarril, en relación con el paisaje en movimiento: «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 (cursiva nuestra).

Fuente: Pérez Siquier (2002, p. 25).

umentan en número, así como la posibilidad de secuenciarlas. El espectador puede parecer más pasivo (física-mente lo es) pero ve como se encadenan las imágenes desde la ventanilla de su compartimiento, al tiempo que su imaginación puede ser más rica y su mente más activa. Estas nuevas percepciones del paisaje están más ligadas a la distancia, pudiendo ser capturadas homogeneidades o diferencias que caracterizan a un ámbito más amplio. Se reduce la realidad del paisaje a sus aspectos visibles, pero se potencia enormemente el valor del recorrido y del viaje. En decir, con la aparición del ferrocarril comienza una experiencia del espacio real más rica y diversa, basada en la apreciación de lo efímero, lo transitorio, lo fugaz y lo contingente como rasgo distintivo.

Se puede afirmar que el paisaje en movimiento desde el ferrocarril es un paisaje sobre todo visto y que el resto de los sentidos participa en mucha menor medida de su percepción. En general, para formar la percepción de este modo de entender el paisaje es necesario recurrir a asociaciones de imágenes que se relacionan mediante elementos como pueden ser 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, de modo que permitan llevar a cabo la síntesis y la interpretación que supone captar el paisaje que se muestra al viajero desde el ferrocarril (véase recuadro V).

En relación con el desplazamiento por carretera mediante un vehículo a motor o automóvil, se puede decir que la carretera cumple funcionalidades distintas y desde hace algunos años se le ha incorporado la paisajística. En España, este proceso se inicia en la década de 1920 con el Circuito Nacional de Firms Especiales y la idea de fomentar el turismo con la creación de una red de paradores nacionales, el primero de los cuales se construye en la sierra de Gredos (1926), así como albergues de carreteras para automovilistas. De modo que en esta década se construye con criterios claramente paisajísticos, entre otros, un primer albergue en Hoya de la Mora anejo a la carretera que recorre Sierra Nevada por parajes de singular belleza, así como una vía de acceso al puerto de Sa Calobra que cruza la sierra de Tramuntana en la isla de Mallorca con similar finalidad turística. Esta política de fomento del turismo se fortalecerá, a partir de los años sesenta, con el acceso de nuevos grupos sociales a esta forma de movilidad individual o familiar; a partir de esta etapa la acción pública contendrá formulaciones que recogen de modo incipiente planteamientos cautelares y de conservación del paisaje. No obstante,

será a partir de la década de 1980 cuando cuenten con mayor desarrollo. Específicamente, puede citarse, a nivel nacional, la ley de Carreteras de 1988 y su reglamento de 1994; respecto a la legislación autonómica, a título de ejemplo, la ley de Carreteras de Andalucía de 2001, que incorporará explícitamente la consideración obligatoria del paisaje.

En este artículo se considera² que, en la actualidad, la carretera aporta las siguientes claves respecto al paisaje en movimiento (véase recuadro VI):

- a) Capacidad de proporcionar acceso fácil a un alto número de lugares, antes poco asequibles, hacerlos socialmente reconocibles, y llegar a potenciar paisajes determinados.
- b) La percepción del paisaje desde la carretera se modifica en función de la velocidad media de circulación del vehículo; a mayor velocidad se produce una 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, principalmente a través de la memorización de secuencias visuales.
- c) El automóvil también posibilita aprehender el entorno de manera eficiente. De modo que mediante la visión asociada al movimiento se percibe la distancia, se captan los contornos y las diferentes formas sobresalientes del paisaje. Además, existe una relación clara entre la legibilidad del paisaje y la seguridad en la conducción.
- d) El automóvil, por la flexibilidad espacial y temporal que proporciona, permite cierto control personal de la interacción con el paisaje. De este modo se tiene la posibilidad de construir, disfrutar y apreciar el paisaje, de manera individualizada o en compañía afín, y desarrollar experiencias únicas en ámbitos amplios y duraciones cortas.
- e) La carretera permite reconocer los paisajes, de modo peculiar; la familiaridad con la carretera facilita al usuario una conducción semiautomática. En estas condiciones el usuario llega a memorizar los rasgos de un amplio paisaje circundante.
- f) Cabe añadir que, cuando se conduce un vehículo o se acompaña al conductor como pasajero, también se construyen unidades de paisaje signi-

² Estos argumentos tienen mayor desarrollo y detalle en la investigación citada al principio de este escrito.

RECUADRO VI
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, abu-

ren 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 filme 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 distintos usuarios de los paisajes de la ciudad de Boston a través del recorrido de algunas de sus principales carreteras urbanas.

Autor: Fototeca CEPT (2007). Fuente: Appleyard, Lynch y Myer (1964).

ficativas a partir de los patrones presentes en el sistema cultural. Esta potencialidad se desarrolla en mayor medida cuando se recorren unidades de paisaje muy extensas; carreteras adaptadas al terreno; situaciones y vías, todas ellas, que permiten además, en ciertas condiciones, llegar a la comprensión holística de un paisaje.

- g) El viaje en automóvil permite, también, captar los detalles del recorrido, los cambios de paisaje, 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.

Probablemente una de las acciones públicas más favorecedoras en la actualidad de un posible incremento de la sensibilidad social del paisaje y su efectivo disfrute colectivo sea la definición y realización de un programa de carreteras paisajísticas. En la determinación de una carretera paisajística o en su catalogación general se toman en consideración las claves mencionadas, bien sea por la diversidad paisajística que contenga el programa, por la elección de recorridos y sus tramos, bien por las localizaciones de paradas o miradores. Cabe añadir, por último, que estas apreciaciones generales del binomio carretera-paisaje en movimiento han de ser contrastadas con la realidad específica de cada caso (véase recuadro VI).

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

Si bien la carretera es actualmente la principal infraestructura de transporte, esto es un fenómeno relativamente reciente, pues ha venido alternándose, desde mediados del siglo XIX y en distintos momentos históricos, con el ferrocarril. El acceso cómodo y masivo al paisaje se inicia a través del ferrocarril; es a partir de la segunda mitad del siglo XX cuando se produce 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; se trata de un proceso que tiene gran trascendencia pues cada modo de transporte induce percepciones y manera distintas de entender el paisaje en movimiento.

Para valorar los cambios en las relaciones entre modos de desplazamiento y paisaje, es preciso considerar algunos hechos anteriores. En Europa se proyectan a lo largo del siglo XVIII las primeras carreteras modernas; eran vías sencillas y rectilíneas para el uso principal de carruajes y diligencias, vehículos a disposición únicamente de grupos sociales muy reducidos. Estas vías confieren, por primera

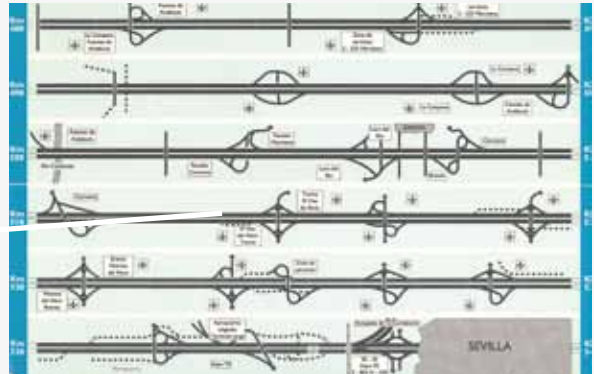
vez, la idea de un territorio organizado racionalmente. Esta forma de movilidad determinará una nueva manera de entender y percibir el paisaje. Este medio de transporte lento orienta la mirada y encuadra el paisaje a través de la ventanilla de cristales desde el interior del vehículo. El nacimiento de la pintura de paisaje como género específico ha sido vinculado a este medio de transporte (Desportes, 2005). Es decir, cualquier lugar que se ve tiene, a partir de entonces, categoría suficiente o es tema digno de ser considerado artísticamente y pintado.

Posteriormente, a mediados del siglo XIX, surge el ferrocarril, que se impone a la carretera como infraestructura de transporte y se convierte, rápidamente, en modo hegemónico y popular de acceso al paisaje gracias a que progresivamente se abarata el precio del ticket de viaje. La principal novedad de este veloz medio de transporte respecto a la percepción de paisaje es que los elementos cercanos que lo configuran, prácticamente, no se ven; son más bien intuidos a partir de deducirlos debido a que el primer plano se hace borroso. De modo que el viajero dirige su mirada a lo lejos conformando secuencias encadenadas que construyen la visión de un mundo inédito a modo de panorama. El panorama procura una visión del paisaje donde la naturaleza, el campo o la ciudad son una belleza que palpita con el movimiento; donde sus elementos aparecen y desaparecen rápidamente, y nada puede ser captado por completo. Todo es fugaz y transitorio. Los artistas son los primeros en entender de modo intuitivo esta nueva visión del espacio haciendo surgir un nuevo estilo pictórico llamado evocadoramente «impresionismo», que tiene en el paisaje, las formas imprecisas y los aspectos fugaces los temas preferentes. El nacimiento del cine también guarda relación con esta nueva visión del espacio en movimiento que genera el ferrocarril, pues el séptimo arte tiene a la imagen en movimiento como uno de sus principios fundamentales.

A principios del siglo XX, el desarrollo científico-técnico favorece de nuevo a la carretera. El automóvil posibilita el acceso progresivo de ciertos sectores de clase media a este medio de transporte. El aspecto más destacado de todo este proceso de motorización radica en el interés del capital industrial en ofrecer un vehículo propio a las clases medias emergentes y la multiplicación de las comunicaciones entre el mundo rural y el urbano.

La segunda mitad del siglo XX hasta la actualidad es el período 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 que permite descubrir nuevos paisajes, aunque este hecho dependa de la propia sensibilidad del conduc-

RECUADRO VII
VIAJE, CARRETERA Y MAPA MENTAL



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 hoy en día se carece de métodos que garanticen la percepción de los usuarios en los proyectos de autovías (Desportes, 2005, p. 322). Parece necesario recuperar en los proyectos carreteriles la utilidad paisajística de las vías de gran capacidad, lo cual no tiene por qué estar en contraposición con sus valores funcionales. En ese sentido, una de las aspiraciones imprescindibles es saber cuál es el mapa mental que recuerda el usuario en relación con el 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 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 pasaje, 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, en un momento dado, 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 tiene 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 potencia y facilita 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.

Autor: Fototeca CEPT (2007). Fuente: *Autovía de Andalucía...* (1992).

tor o acompañantes. 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 definido por un encadenamiento de secuencias visuales unidas por la actividad de la propia marcha. El paisaje atravesado es fruto de esa relación. El viajero en 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 ha sido recogido con particular dedicación e interés por el género cinematográfico conocido como *road movie*.

En general, el automóvil será muy valorado por las clases adineradas y medias, debido a que genera una sensación de libertad y dominio, ya que permite el control del vehículo, la parada opcional..., como si se tratara especialmente de un caballo veloz e incansable. Un caso especial se plantea cuando se relaciona la percepción del paisaje con una vía rápida (autopista o autovía) (véase recuadro VII).

En la actualidad se asiste, quizá, al inicio de nuevo a un proceso de apuesta por el ferrocarril como principal medio de transporte y como infraestructura para la ordenación del territorio en ámbitos muy densos insulares y metropolitanos. Sería deseable que en el siglo XXI el ferrocarril, debido a su bajo consumo en energía, fuera el medio prioritario de transporte, lo cual ya es una realidad en ciertas sociedades avanzadas (Japón); la Comisión de Transporte de la Unión Europea lo tiene también como objetivo prioritario (directiva 2012/34/UE, de 21 de noviembre de 2012). Esta institución europea señala que el ferrocarril debe tener un papel clave en el transporte de personas y mercancías, la congestión de tráfico, la seguridad vial y la preservación del medio ambiente en Europa.

3. LA PLURAL MOVILIDAD CONTEMPORÁNEA Y EL ACCESO AL PAISAJE

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

- a) La movilidad de personas se ha diversificado extraordinariamente, de modo que cualquier individuo realiza cotidianamente distintos y variados modos de desplazamiento.

- b) El acceso a la movilidad de amplias capas de población favorece nuevas maneras de entender el paisaje.
- c) En la actualidad, la manera de percibir el paisaje en movimiento viene condicionada en gran medida por el tipo de infraestructura y el modo de desplazamiento que se utilice.
- d) Los modos contemporáneos de desplazamiento y movilidad tienen un gran potencial y distintas posibilidades o peculiaridades para proporcionar experiencias paisajísticas variadas y de gran intensidad y frecuencia.

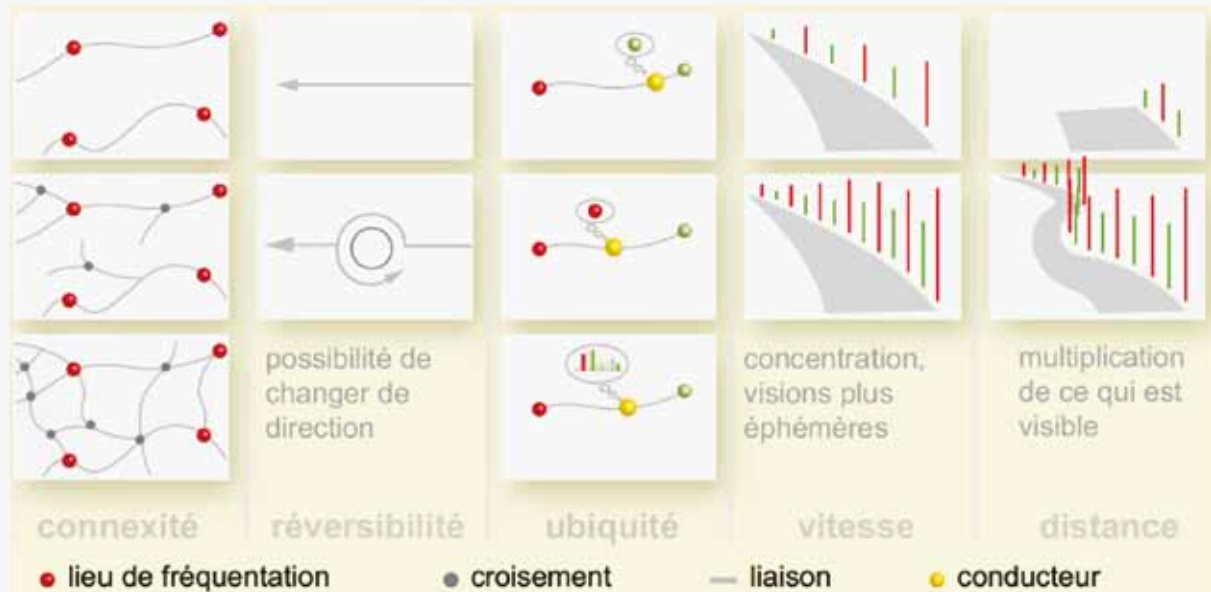
Partiendo de estos argumentos principales se pueden detallar algunas de las propiedades básicas de la movilidad actual en relación con el paisaje:

- a) La pluralidad o diversidad de desplazamientos y percepciones del espacio vivido, tanto cotidiana como ocasionalmente; un espacio de flujo que pone en evidencia variadas secuencias y ritmos de imágenes visibles que pueden contribuir a entender el paisaje de modo estereoscópico y cinético. Este hecho genera múltiples formas, intensidades y niveles de aprecio de los espacios vividos en su dimensión paisajística.
- b) La velocidad. En general, la sociedad occidental contemporánea ha asumido unos determinados planteamientos respecto a la movilidad de forma que ésta se caracteriza, entre otros hechos, por el deseo de alcanzar mayores velocidades y completar recorridos en el menor tiempo posible.

Por otra parte, la velocidad propicia un determinado tipo de experiencia. En este sentido, el espacio descubierto en las carreteras es una especie de salida enfocada hacia delante. En dicho espacio los elementos muy lejanos aparecen inmóviles, formando el telón de fondo del decorado y los elementos distantes se presentan según vistas cambiantes. Además, la velocidad y la orientación de la mirada impiden percibir los detalles que se desarrollan próximos al lateral.

Además, la velocidad disminuye el tiempo de información, de reflexión e impone una decisión rápida que puede llegar a ser peligrosa, pero en general la experiencia de conducir un automóvil por una autovía no es difícil. El espacio que se presenta delante es confrontado, aprehendido, envuelve al espectador y lo hace participar de la escena a modo de protagonista, aunque condicionado por las características técnicas de la carretera y por la propia cultura del conductor.

RECUADRO VIII
 INVESTIGACIONES RECIENTES. ÁMBITOS DE DESPLAZAMIENTO



Sebastien Nageleisen (2011) en su trabajo *Paysage et déplacement* intenta articular una reflexión en relación con los desplazamientos de la movilidad contemporánea mediante el análisis de una base de datos de imágenes georeferenciadas 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 y poder variar rápidamente en un mismo tramo la dirección del desplazamiento debido a los numerosos nudos que poseen dichas redes.

Fuente: Nageleisen (2011, p. 85).

Diversos estudios ponen de manifiesto que existe una correlación inversa entre calidad de percepción y aumento de la velocidad, entre otras razones, debido a que la velocidad reduce el ángulo de visión de la escena (véase recuadro VIII). No obstante, el hecho de recorrer un paisaje en poco tiempo tiene el efecto de obtener una imagen global del territorio, y poder llevar a cabo, con mayor fiabilidad, la elaboración de una imagen mental del itinerario recorrido. En definitiva, siguiendo a Méaux y Mourey (2011) el ritmo que impone la velocidad permite apreciar distintos puntos de vista que ponen fin a la imagen de perspectiva única impuesta por la tradición clásica del observador desde un punto fijo o mirador y una relación distinta con el paisaje. Además,

la correlación entre percepción y velocidad viene caracterizada, entre otros, por los siguientes aspectos:

- a) La conectividad. En la actualidad, 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 vivido al permitir recorrer numerosas carreteras, con sentidos diversos, frecuentar muchos lugares, cambiar la naturaleza de los desplazamientos, combinar los motivos, asociar actividades distintas... De esta manera se crean trayectos complejos y poco sistémicos, gracias a la libertad e independencia que proporciona

el automóvil y a la diversidad de carreteras existentes. Así, el radio de acción del desplazamiento aumenta y el tiempo de conducción 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 puede convertirse en banal.

- b) La reversibilidad. Las redes malladas permiten mayor grado de movilidad. No obstante, a veces, en sus distintos bucles y variados enlaces se llega al extremo de perder en cierta manera el sentido de la dirección de la marcha que unido a otros estímulos externos puede llegar a saturar la capacidad mental del conductor y producir desorientación general. Todo ello dificulta en cierta medida la lectura del entorno, el cual se hace complejo y necesitado de grandes dosis de atención y memoria.

Como resultado de la combinación de todas estas variables mencionadas, se produce cierta ubicuidad de los desplazamientos que dificulta la interpretación del paisaje que se recorre y que puede llegar a ser percibido como un archipiélago o un conjunto de islas sin conexión real entre sí, aunque para otros usuarios más habituados estas características sean también condiciones que hacen posible la existencia de referentes de orientación mental o simbólica.

En general se puede decir que cada modo de desplazamiento tiene cualidades propias respecto a la percepción del paisaje en movimiento. Cada uno con variadas posibilidades, potencialidades distintas y relaciones preferentes en relación con el espacio recorrido así como maneras particulares de aprehenderlo, entenderlo e interpretarlo. Todos ellos contribuyen con su complejidad a enriquecer la percepción en movimiento que caracteriza al paisaje actual.

Frente a las experiencias paisajísticas mencionadas que procura principalmente la movilidad mecánica emerge, en la actualidad, el movimiento *slow*, que potencia el disfrute pausado de la naturaleza, del entorno y del paisaje en todos sus aspectos y a lo largo de toda la longitud del recorrido peatonal.

III. RED VIARIA, DISFRUTE Y APRECIO DEL PAISAJE: ACTITUDES BÁSICAS

En la movilidad contemporánea por carretera, dentro del contexto occidental, se pueden encontrar usuarios que tienen experiencias distintas del recorrido que realizan, en función de que sea cotidiano o extraordinario,

que el trayecto sea corto, medio o largo, y según sean las actitudes que adoptan o el nivel de sensibilidad individual. Desde este trabajo se plantean tres tipos de actitudes básicas ante el paisaje recorrido en automóvil:

- a) La actitud propia del usuario cotidiano. Es propia de la movilidad obligada y rutinaria de quien recorre de forma reiterada su espacio vivido. Implica utilizar la red de carreteras con el fin de unir lugar de residencia y lugar de trabajo y otros lugares especialmente frecuentados. En este contexto, la familiaridad con esos recorridos, generalmente de corta o media duración, domina la memorización de secuencias visuales, si bien con un grado de intensidad variable.
- b) La actitud propia del visitante que recorre el paisaje en su tiempo de ocio persiguiendo un disfrute y enriquecimiento personal. Contempla algunos paisajes de forma panorámica y se interesa por determinados elementos naturales y culturales; llega a reconocerlos y apreciar sensaciones, al tiempo que puede realizar ciertas actividades que implican su inmersión intensa en el paisaje.
- c) Finalmente, existe una actitud intensa paisajísticamente, propia de personas con apertura y sensibilidad al conjunto de valores paisajísticos de un ámbito determinado (artistas, estudiosos, educadores...). Desde esta actitud el paisaje es afrontado de una manera sensorial, pero además se aspira a entenderlo de un modo integrador y totalizador en sus atributos y cualidades así como en cuanto a sus claves y significados y se explicita verbalmente de forma narrativa o relato. Es una actitud claramente minoritaria pero que puede trascender a un grupo o a la sociedad en su conjunto y, al mismo tiempo, ser fomentada en programas educativos y de ocio vinculados a las carreteras en general y, especialmente, a las paisajísticas.

Estas actitudes nos sitúan ante una importante capacidad de la red de carreteras; su potencial para fomentar el aprecio, el disfrute y la comprensión del paisaje por parte de los usuarios. Cualquier paisaje ha podido ser percibido desde esta perspectiva, bien por viajeros, artistas o científicos, bien de una manera a la vez especialmente práctica y profunda (Berque, 2009) por los propios habitantes de un lugar; percepciones y representaciones que revelan un conjunto de valores transmisibles. Dicho de otro modo, para amplios sectores de la sociedad, la carretera es un instrumento de aprecio, disfrute y comprensión

del paisaje. Desde esta premisa se pueden identificar los siguientes grupos:

- *Grupo 1.* Este grupo percibe secuencias generales características que dotan de inteligibilidad general a un paisaje (asimilación).
- *Grupo 2.* Este colectivo tiene la capacidad de tener experiencias del paisaje, a un nivel sensorial, pero sin llegar a establecer una relación profunda con él, ni aspirar a comprenderlo en profundidad (memorización).
- *Grupo 3.* Estas personas disponen de un bagaje de conocimientos, y a partir de dicho bagaje pueden identificar y describir los elementos que perciben (interpretación)
- *Grupo 4.* Este grupo llega a imbricarse en el paisaje, de modo que asume los valores de los tres grupos anteriores y a partir de las formas visibles considera que sus fundamentos naturales, el proceso histórico y la organización que los han hecho posible y su disposición escénica se combinan de manera original, convirtiéndose en un hecho unitario con valores exclusivos que le interpelan hasta el punto de sentirlo como parte de su identidad o incluso (en el caso de las intensas experiencias artísticas) como parte de ellos mismos (interiorización creativa).

La comunicación de estos valores tiene muchos canales de expresión. En este apartado del presente escrito resulta pertinente destacar el potencial paisajístico que posee la carretera en particular, la red viaria en su conjunto y especialmente, las carreteras paisajísticas. Estas últimas tienen un potencial recreativo y didáctico de primer orden, en cuanto han sido especialmente acondicionadas para ello.

Son muy diversos los recursos paisajísticos que se pueden identificar y poner en valor en las carreteras paisajísticas, sobre todo si éstas son concebidas como un plan o programa de conjunto (Rodríguez, 2009). Todo ello con la finalidad de poder apreciar o transmitir la interpretación de un paisaje determinado o la diversidad paisajística de un ámbito que se recorre, conjugando a la vez la experiencia directa con otros canales de información y conocimiento. En cualquier caso no se puede olvidar que todo paisaje es portador de un conjunto de valores que son codificados e identificados en sus estructuras, componentes y atributos y que pueden ser protegidos, gestionados y ordenados mediante la acción pública con el concurso de mediadores o expertos. Estos especialistas son capaces de dar pautas que orienten a los distintos usuarios y pro-

fesionales o a las administraciones competentes para que intervengan en las carreteras con la finalidad de hacer más evidente aspectos poco visibles del paisaje y, en definitiva, potenciar su mayor aprecio, disfrute y respeto social.

BIBLIOGRAFÍA

- APPLEYARD, D., L. LYNCH y J. R. MYER (1964): *The View From the Road*. Massachusetts Institute of Technology, Massachusetts, 58 pp.
- APOLLINAIRE, G. (2009): *El paseante de las dos orillas*. El Olivo Azul, Córdoba, 102 pp.
- Autovía de Andalucía, Madrid-Sevilla*. Ministerio de Obras Públicas y Transporte, Madrid (folleto divulgativo), 1992.
- BERQUE, A. (2000): *Ecouméne. Introduction à l'étude des milieux humains*. Belin, París, 271 pp.
- (2009): *El pensamiento paisajero*. Ed. Javier Madruelo, Madrid, 144 pp.
- BERTRAND, M. J. (1978): *Pratique de la ville*. Masson, París, 210 pp.
- BESSE, J. M. (2009): «V. Paysage, hodologie, psychogéographie», en *Le goût du monde. Exercices du paysage*. Actes Sud-ENSP, Arles, pp. 189-228.
- (2010): «El espacio del paisaje», en *III Jornadas del Doctorado en Geografía. Desafíos teóricos y compromiso social en la Argentina de hoy*. Universidad Nacional de La Plata, La Plata, [en línea] <jornadas-docgeo.fahce.unlp.edu.ar/programa-2010>. [Consulta: 14-02-2013.]
- BOULDING, K. E. (1961): *The Image: Knowledge in Life and Society*. University of Michigan Press, 175 pp.
- CAPEL, H. (1973): «Percepción del medio y comportamiento geográfico». *Revista de Geografía*, núm. 7, pp. 58-150.
- CARERI, F. (2005): *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Gustavo Gili, Barcelona, 203 pp.
- Carta Internacional del Caminar*. <www.walk21.com/charter/default.asp>. [Consulta: 9-12-2012.]
- CONRAD, J. (2005): *El corazón de las tinieblas*. Edaf, Edaf, 252 pp.
- Convenio Europeo del Paisaje. Textos y comentarios*. Ministerio de Medio Ambiente, Madrid, 2007, 100 pp.
- COSGROVE, D. (2002): «Observando la naturaleza: el paisaje y el sentido europeo de la vista». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, núm. 34, pp. 63-89.
- DARDEL, E. (1990): *L'Homme et la Terre: nature de la réalité géographique*. Éditions du CTHS, París, 200 pp. (1.ª ed., 1952).

- DEBORD, G. (2005): *La sociedad del espectáculo*. Anagrama, Barcelona, 135 pp. (1.ª ed., 1967).
- DESSPORTES, M. (2005): *Paysages en mouvement*. Gallimard, París, 413 pp.
- DURÁN, M. A. (2007): «Paisajes del cuerpo», en J. Nogué (ed.): *La construcción social del paisaje*. Madrid, pp. 27-61.
- GONZÁLEZ BERNÁLDEZ, F. (1985): *Invitación a la ecología humana. La adaptación afectiva al entorno*. Tecnos, Madrid, 159 pp.
- HEIDEGGER, M. (1977): *El ser y el tiempo*. Fondo de Cultura Económica, México, 478 pp. (1.ª ed., 1927).
- (1982): *La idea de la fenomenología: cinco lecciones*. Fondo de Cultura Económica, México, 125 pp.
- JACKSON, J. B. (2011): *Las carreteras forman parte del paisaje*. Gustavo Gili, Barcelona, 47 pp.
- KESSLER, M. (1999): *El paisaje y su sombra*. Idea Books, Barcelona, 86 pp.
- Ley de Carreteras de Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía, Sevilla, colección Textos Legales, 2001, 146 pp.
- LÓPEZ GÓMEZ, C. (2011): *Valores paisajísticos de la sierra del Estrecho. Una perspectiva hermenéutica*. Universidad de Sevilla, tesis doctoral inédita.
- LÓPEZ RODRÍGUEZ, S. (2005): *Orientaciones y desorientaciones en la ciudad. Teoría de la deriva. Indagaciones en la metodología*. Universidad de Granada, Granada, 244 pp., <<http://hera.ugr.es/tesisugr/15793370.pdf>>.
- LYNCH, K. (2004): *La imagen de la ciudad*. Gustavo Gili, Barcelona, 226 pp. (1.ª ed., 1960).
- MÉAUX, D., y J.-P. MOUREY (2011): *Le paysage au rythme du voyage*. Université de Saint-Étienne, Saint-Étienne, 330 pp.
- MONTANDON, A. (1997): «Le paysage du promeneur». *Revue Germanique Internationale*, núm. 7, pp. 193-203.
- NAGELEISEN, S. (2011): *Paysages et déplacements. Éléments pour une géographie paysagiste*. Presses Universitaires de Franche-Comté, Besançon, 301 pp.
- NOGUÉ I FONT, J. (1985): «Geografía humanista y paisaje». *Anales de Geografía*, núm. 5, pp. 93-107.
- (2009): «El paisaje como constructo social». en J. Nogué (ed.): *La construcción social del paisaje*. Madrid, pp. 11-24.
- y J. SAN EUGENIO (2009): «Teoría de la comunicación y paisaje. Las geografías del sujeto y la perspectiva interpretativa de la comunicación». *Doxa*, núm. 10, pp. 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, <www.ub.es/geocrit/sn/sn-187.htm>.
- PÉREZ SIQUIER, C. (2002): *Viaje fotográfico: Almería-Granada-Sevilla*. Junta de Andalucía, Sevilla, 80 pp.
- RAQUEJO, T. (2008): *Land art*. Nerea, Madrid, 120 pp. (1.ª ed., 1998).
- RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ, J. (coord.) (2009): *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*. Consejería de Obras Públicas y Transportes/Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Sevilla, 416 pp.
- y C. VENEGAS MORENO (1997): «El paisaje en el ordenamiento jurídico español. Principales referencias legales», en *Encuentro sobre paisaje*. Universidad Internacional Menéndez y Pelayo, Sevilla, 17 pp.
- ROGER, A. (2007): *Breve tratado del paisaje*. Ed. J. Made-ruelo, Madrid, 211 pp.
- ROUSSEAU, J.-J. (2008): *Las ensañaciones del paseante solitario*. Alianza, Madrid, 263 pp. (1.ª ed., 1782).
- SARTRE, J.-P. (2005): *El ser y la nada*. Losada, Buenos Aires, 855 pp. (1.ª ed., 1943).
- SCHELLE, K.-G. (2013): *El arte de pasear*. Díaz & Pons, Madrid, 182 pp. (1.ª ed., 1802).
- THOMAS, R. (2007): «La marche en ville. Une histoire de sens». *L'Espace Géographique*, núm. 1, pp. 15-26.
- THOREAU, H.-D. (1998): *Caminar*. Ardora Ediciones, Jerez de la Frontera, 64 pp. (1.ª ed., 1861).
- TUAN, Y.-F. (1979): «Space and place: humanistic perspective», en S. Gale y G. Olsson (eds.): *Philosophy in Geography*. D. Reidel Publishing, Dordrecht/Boston, pp. 387-427.
- (2007): *Topofilia: un estudio de las percepciones, actitudes y valores sobre el entorno*. Melusina, Barcelona, 351 pp.
- ZOIDO NARANJO, F. (2006): «Paisaje e infraestructuras. Interacción, sinergias y posibilidades de actuación», en *I Congreso Paisaje e Infraestructuras. Libro de actas*. Consejería de Obras Públicas y Vivienda/Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Sevilla, pp. 35-51.
- (2012): «El paisaje un concepto útil para relacionar estética, ética y política». *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XVI, núm. 407, <www.ub.es/geocrit/sn/sn-407.htm>.

