

UNIVERSIDAD DE
MURCIA



III JORNADAS DE PATRIMONIO INDUSTRIAL ACTIVO

MURCIA 15-16 DE NOVIEMBRE

UNIVERSIDAD DE
MURCIA





III JORNADAS DE PATRIMONIO INDUSTRIAL ACTIVO

15-16.11.2013

Palazón Botella, M^a Dolores y López Sánchez, Mónica (Coord.). **Actas de las III Jornadas de Patrimonio Industrial Activo (celebradas en Murcia, 15-16 Noviembre 2013)**. Madrid: Jóvenes vinculados al Patrimonio Industrial, 2014. ISBN: 978-84-695-8995-3

Edita

Jóvenes vinculados al Patrimonio Industrial
jovenespatrimonioindustrial@gmail.com
<http://patrindustrial.blogspot.com/>



Coordinan

M^a Dolores Palazón Botella. Universidad de Murcia y Asociación Lámpara
Mónica López Sánchez. Fundación Ars Civilis y Asociación Lámpara

Copyright

De los textos e ilustraciones, sus autores.
De las Actas, las coordinadoras de la edición.

Foto de portada: cartel de las III Jornadas de Patrimonio Industrial Activo, Murcia 15-16 Noviembre 2013, Autora María Dolores Palazón Botella.

Los autores asumen la responsabilidad de tener la autorización y los permisos necesarios para publicar las imágenes. Ni los organizadores de las Jornadas ni las coordinadoras de la edición se hacen responsables de las gestiones a realizar para solicitar las autorizaciones para publicar las imágenes ni de los errores que los autores puedan cometer en este sentido.



Index

<u>PRESENTACIÓN</u>	<u>- 6 -</u>
<u>CONCLUSIONES</u>	<u>- 7 -</u>
EVALUACIÓN	- 9 -
<u>CONFERENCIAS INAUGURALES</u>	<u>- 12 -</u>
LA CIUDAD POST-INDUSTRIAL. SESTAO: SUJETO – OBJETO / THE POST-INDUSTRIAL CITY. SESTAO: SUBJECT – OBJECT CALVO FERRÁNDIZ, JUAN	- 13 -
PATRIMONIO INDUSTRIAL DE BELGRADO Y SU GESTIÓN VUČKOVIĆ, ALEKSANDAR	- 22 -
<u>ÁREA TEMÁTICA: PAISAJE Y TERRITORIO</u>	<u>- 38 -</u>
LA CARRETERA DEL ALTO DE LAS ATALAYAS-MURCIA. UN RECORRIDO HISTÓRICO CARRERES RODRÍGUEZ, MANUEL	- 39 -
EL MOVIMIENTO PRO-PATRIMONIO EN LA HUERTA DE MURCIA: SEIS AÑOS EN DEFENSA DE UN LEGADO MILENARIO / THE MOVEMENT FOR THE PATRIMONY IN THE "HUERTA DE MURCIA": SIX YEARS DEFENDING A MILLENARY HERITAGE FERNÁNDEZ RUIZ, PEDRO JESÚS	- 56 -
LAS NUEVAS TECNOLOGÍAS AL SERVICIO DEL PATRIMONIO: EL INVENTARIO DE MOLINOS DE ACEM / THE NEW TECHNOLOGIES TO BE USED AT PATRIMONY: THE ACEM MILL INVENTORY FERNÁNDEZ RUIZ, PEDRO JESÚS	- 65 -
EL PAISAJE FERROVIARIO. MIRADAS GEOEXPERIMENTALES / THE RAILWAY LANDSCAPE. GEOPERCEPTIONS LOOKS ⁽¹⁾ FERREIRA LOPES, PATRICIA	- 74 -
EXCAVANDO MÚSICA. CONCLUSIONES ACERCA DEL USO DE LA MÚSICA CONTEMPORÁNEA EN LA LABOR DE DOCUMENTACIÓN ARQUEOLÓGICA EN LA SIERRA DE CARTAGENA-LA UNIÓN (MURCIA) / DIGGING MUSIC UP. CONCLUSIONS ABOUT THE USE OF CONTEMPORARY MUSIC IN THE WORK OF ARCHAEOLOGICAL DOCUMENTATION IN THE SIERRA DE CARTAGENA-UNION (MURCIA) GONZÁLEZ VERGARA, ÓSCAR	- 84 -
MOLINOS HIDRÁULICOS EN GALICIA: ¿PATRIMONIO ETNOGRÁFICO O INDUSTRIAL? / HYDRAULIC MILLS IN GALICIA: ETHNOGRAPHIC OR INDUSTRIAL HERITAGE? SÁNCHEZ ARINES, CARMEN MARÍA	- 93 -
<u>ÁREA TEMÁTICA: TURISMO INDUSTRIAL</u>	<u>- 102 -</u>
SIMBIOSIS ENTRE TERRITORIO, SOCIEDAD Y VALOR TURÍSTICO INDUSTRIAL: EL CASO DE LAS CONSERVERAS GALLEGAS QUE "ABREN SUS PUERTAS" ⁽¹⁾ / SYMBIOSIS BETWEEN TERRITORY, SOCIETY AND INDUSTRIAL TOURIST VALUE: THE CASE OF CORUÑA'S CANNERIES THAT "OPEN THEIR DOORS" ANDRADE SUÁREZ, MARÍA JOSÉ CAAMAÑO FRANCO, IRIA GONZÁLEZ TRUQUE, FERNANDO	- 103 -



III JORNADAS DE PATRIMONIO INDUSTRIAL ACTIVO

15-16.11.2013

- TURISMO COMO DESENCADENANTE DE LA RECUPERACIÓN DE PATRIMONIO INDUSTRIAL / TOURISM AS A TRIGGER OF RECOVERY OF INDUSTRIAL HERITAGE - 113 -
LAUMAIN, XAVIER
LOPEZ SABATER, ÁNGELA
MORENO PUCHALT, JESICA
SANCHEZ MUSTIELES, DIANA
- ÁREA TEMÁTICA: ARQUITECTURA INDUSTRIAL - 122 -
- LA REUTILIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL COMO RECURSO GENERADOR DE NUEVOS USOS EN EL TEJIDO URBANO: EL CASO DE LAS FÁBRICAS DE TABACOS EN ESPAÑA / REUSE OF INDUSTRIAL HERITAGE AS A RESOURCE GENERATOR OF NEW USES IN THE URBAN FABRIC: THE CASE OF TOBACCO FACTORIES IN SPAIN - 123 -
CASTAÑEDA LÓPEZ, CAROLINA
- PATRIMONIO HISTÓRICO INDUSTRIAL DE GRAN CANARIA / HISTORICAL INDUSTRIAL HERITAGE OF GRAN CANARIA - 133 -
FLORIDO CASTRO, AMARA M.
- LA FACHADA NEO-ÁRABE DE "LA CASA DE LES PERSIANES" DE CREVILLEN (ALICANTE): EL INCIERTO DEVENIR DE UN PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO INDUSTRIAL / THE NEO-ARABIC FACADE OF "LA CASA DE LES PERSIANES" FROM CREVILLEN (ALICANTE): THE UNCERTAIN BECOMING OF AN INDUSTRIAL ARCHITECTURAL HERITAGE - 146 -
MAS BELÉN, BIENVENIDO
- ARQUITECTURA INDUSTRIAL: EL MERCADO DE ABASTOS DE ALCAUDETE / INDUSTRIAL HERITAGE: MARKET'S SQUARES IN ALCAUDETE - 159 -
PALOMARES ALARCÓN, SHEILA
- PATRIMONIO Y ARQUITECTURA INDUSTRIAL, UN ESTUDIO DE CASO PORTUGUÉS: LAS TERMAS DE VIZELA / INDUSTRIAL HERITAGE AND ARCHITECTURE, A CASE STUDY PORTUGUESE: THE BATHS OF VIZELA - 168 -
RIBEIRO RESENDE DIAS, ANA PAULA
FERREIRA DA CUNHA, MARIA MANUELA
- EL ABANDONO COMO OPORTUNIDAD: FÁBRICA ROBINSON, PORTALEGRE. MIRAR EL ABANDONO Y REPENSAR ESTA CUESTIÓN PARA IMPULSAR EL RETORNO DE LAS CUALIDADES DE AQUELLO QUE ES ESENCIAL EN LA PRESERVACIÓN DE LA IDENTIDAD CULTURAL Y VALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL / THE ABANDONMENT AS AN OPPORTUNITY: ROBINSON FACTORY, PORTALEGRE. RETHINKING THE ABANDONMENT AND LOOK THIS QUESTION TO BOOST THE RETURN OF THE QUALITIES OF THAT WHICH IS ESSENTIAL IN THE PRESERVATION OF CULTURAL IDENTITY AND RECOVERY OF INDUSTRIAL HERITAGE. - 177 -
VILHENA, JOANA
- ÁREA TEMÁTICA: HISTORIA ECONÓMICA - 187 -
- LA ELECCIÓN DE CONTRATOS DE RENTA FIJA EN EL MERCADO FORESTAL DEL CORCHO DEL SUROESTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA: UNA POSIBLE EXPLICACIÓN (1840-1914) / THE CHOICE FOR FIXED-RENT CONTRACTS IN THE CORK FOREST MARKET OF THE SOUTHWEST OF THE IBERIAN PENINSULA: A POSSIBLE EXPLANATION (1840-1914) - 188 -
FAÍSCA, CARLOS MANUEL
- ÁREA TEMÁTICA: GESTIÓN, PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN - 201 -
- LA RECUPERACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL EN PUERTO DE SAGUNTO / THE RECOVERY OF THE INDUSTRIAL HERITAGE IN PUERTO DE SAGUNTO - 202 -



III JORNADAS DE PATRIMONIO INDUSTRIAL ACTIVO

15-16.11.2013

BALLESTEROS, MAURICIO SÁEZ GARCÍA, MIGUEL ÁNGEL	
PROYECTO SILOS: DIFUSIÓN, OCUPACIÓN Y REHABILITACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL BOCANEGRA CAYERO, ALEJANDRO	- 212 -
LA MEMORIA PRESERVADA. GESTIÓN, PROMOCIÓN Y DIFUSIÓN DEL PATRIMONIO MINERO DE VALONIA (BÉLGICA) / PRESERVED MEMORY. MANAGEMENT, PROMOTION AND DISSEMINATION OF WALLONIA MINING HERITAGE (BELGIUM) DÍAZ GONZÁLEZ, M ^a DEL MAR	- 221 -
LOS MUSEOS DE PATRIMONIO FERROVIARIO Y SU OFERTA EDUCATIVA EN ESPAÑA / KNOWING THE RAILWAY HERITAGE MUSEUMS AND THEIR TEACHING OFFER MENDEZ ANDRES, RAMON	- 231 -
PATRIMÓNIO INDUSTRIAL-EVOLUÇÃO DA CONSCIENCIALIZAÇÃO EM PORTUGAL / INDUSTRIAL HERITAGE - AWARENESS IN PORTUGAL SOARES PINTO DA SILVA, MIGUEL ANGELO	- 244 -
THE CORRESPONDENCE AND THE CONSTRUCTION OF THE INDUSTRIAL MEMORY / LA CORRESPONDENCIA Y LA CONSTRUCCIÓN DE LA MEMORIA INDUSTRIAL RAMOS, ALEXANDRE	- 257 -
MIRAR LO PROPIO CON OJOS PROPIOS VERA PRIETO, MARTA	- 264 -
<u>AUTORES / AUTHORS</u>	<u>- 267 -</u>



EL PAISAJE FERROVIARIO. MIRADAS GEOEXPERIMENTALES / THE RAILWAY LANDSCAPE. GEOPERCEPTIONS LOOKS ⁽¹⁾

Ferreira Lopes, Patricia. Arquitecta y Urbanista. Universidad de Sevilla
[patriciawfl@gmail.com]

RESUMEN: "ciertas veces aparece la comparación del tren con una bala, lo cual implica la pérdida del contacto directo con el terreno; de la alternancia de subidas y bajadas, de la brisa, el viento, el sol y todas aquellas exuberantes asociaciones conectadas con el camino" (Litvak, 1991:209).

No cabe duda que el ferrocarril ha posibilitado nuevas formas de mirar y vivir el territorio. En el texto que sirve de introducción a este artículo, Litvak nos revela la sensación proporcionada por la rapidez del tren "bala" y de la tan deseada disminución del tiempo y del espacio del pasado siglo XIX. Uno de los paisajes ferroviarios podría ser, en cierto modo, ese rizoma de percepciones litvakiano, en el que la visión panorámica, lineal y veloz acaba por aislar al viajero del territorio. Este artículo plantea enseñar algunos de estos paisajes desde la perspectiva del observador con el fin de sacar a la luz el valor inmaterial del paisaje ferroviario a partir de la relación de las distintas aproximaciones estéticas y el contexto socioeconómico.

Para ello se han establecido cuatro posibles categorías (geo)experimentales: el paisaje desde la estación; el paisaje desde el tren, enmarcado por la ventana; el paisaje desde el espacio intermedio, desde el espacio de influencia de la ruta dictada por los raíles; y el paisaje digital o virtual, el viajero digital que experimenta, vive, escucha desde una pantalla, aislado de la escena.

PALABRAS CLAVE: Paisaje ferroviario, experiencia del paisaje, vías ferroviarias, categorías (geo) experimentales, ferrocarril.

ABSTRACT: "certain times appears the comparison of the train with a bullet, which implies the loss of the direct contact with the territory, of the alternation of raises and descents, of the breeze, of the wind, of the sun and all those exuberant associations connected to the way" (Litvak, 1991:209).

There is no doubt that the railway has enabled new ways of seeing and living the territory. In the text used as an introduction to this article, Litvak reveals the sensation provided by the speed of the train "bullet" and the desired reduction of time and space of the past nineteenth century. One of the railway landscapes could be, in certain way, that litvakiano rhizome of perceptions, in which the panoramic, linear and fast vision finishes to isolate the traveler from the territory. The aim of this article is to explain some of these landscapes from the observer's perspective, and try to clear up the immaterial value of the railway landscape from the relationship of different aesthetic approaches and socioeconomic context.

To aim this we have established four possible (geo) experimental categories: the view from the station; the view from the train, framed by the window; the landscape from the intermediate space, from route's buffer zone space dictated by the rails; and the digital or virtual landscape, the digital traveler who experiments, lives and hear from a screen, isolated from the scene.

KEYWORDS: Railway landscape, landscape experience, railroads, categories (geo) experimental, railway.

1. Introducción

El paisaje es un proceso inventivo, en el cual se despliega un abanico de imágenes y sensaciones que singularizan una experiencia percibida por alguien. El paisaje, es así, una construcción dinámica, en el que cada observador es el productor de la creación del mismo. Podríamos decir que hay tantos paisajes como ámbitos de temas, objetos, medios o actores. Así pues, el paisaje es un lugar, pero un lugar plasmado por la consciencia, memoria y percepciones de quien lo ha experimentado. De manera que no existe un paisaje sin un observador, sin un actor que lo contemple.



Los paisajes están ligados a un lugar, a un tiempo y a un observador, no se ciernen en un abstracto espacio vacío, se hallan en determinado contexto histórico y cultural. De este modo, podríamos ir más allá de la invención personal del paisaje y también hablar de los paisajes construidos por una sociedad, por una "memoria colectiva". En este sentido, el ferrocarril fue sin duda, desde el punto de vista funcional y paisajístico, uno de los elementos que ejercieron una enorme influencia en la creación de nuevos paisajes sobre todo los paisajes de la memoria colectiva que reflejaban el desarrollo industrial y la cultura de la producción.

Si consideramos que el paisaje se define como un territorio configurado culturalmente, en consecuencia, la infraestructura puede considerarse como el factor más importante para generarlo. Las rutas hacen accesibles el territorio, guían nuestro punto de vista hacia ello y condicionan nuestra interacción y participación con ello.

Imagen 01. Tabla Peutingeriana romana (1265). Véase la existencia, ya desde muy temprano, de la relación entre paisaje e infraestructura.



Fuente: www.awmc.unc.edu.

En los últimos años, la dimensión paisajística de las infraestructuras ha conseguido atraer la atención de investigadores de las más variadas disciplinas ⁽²⁾. En efecto, la función territorial de las infraestructuras, su capacidad de resistencia a la fragmentación visual del paisaje y su presencia espacial hacen de estos elementos objetos formadores de una "geografía artificial" ⁽³⁾.

El presente artículo plantea enseñar algunas de estas dimensiones paisajísticas, centrándose en las infraestructuras ferroviarias, desde la perspectiva del observador con el fin de sacar a la luz los valores inmateriales del paisaje ferroviario a partir de la relación de las distintas aproximaciones (geo)experimentales entre el observador y los diversos espacios ferroviarios.



Para ello se han establecido cuatro posibles categorías (geo)experimentales: el paisaje desde la estación, desde donde vemos partir la gran máquina sobre sus raíles, el paisaje de la despedida, del regreso, del (re)encuentro; el paisaje desde el tren, enmarcado por la ventana, en el cual el observador parece estático y el territorio es el que se mueve, un paisaje sin primer plano, sin reposo, sin contacto directo, sin ruido y sin olor; el paisaje desde el espacio intermedio, desde el espacio del trayecto lineal, que puede ser rural pero también urbano, es el paisaje experimentado desde el entorno, desde el espacio de influencia de la ruta dictada por los raíles; y el paisaje digital o virtual, el observador puede estar en cualquier sitio, el viajero digital que experimenta, vive y escucha, aislado de la escena, desde una pantalla.

2. Paisaje (geo)estación

También conocidas como nuevas puertas de la ciudad, iglesias modernas o palacios de la industria, las estaciones de ferrocarril fueron el símbolo de la revolución industrial. Hoy siguen siendo puntos de confluencia, millones de personas van de aquí para allá, las estaciones actúan como verdaderos empalmes y distribuidores de personas, mercancías y pueblos. Como afirma Karl Schlögel, las estaciones de tren son lugares "donde se cuece algo y se decide por adelantado lo que después se sancionará y legalizará en otros sitios, son *protoespacios* o incubadoras" (Karl, 2008: 291).

Estos espacios gigantescos, que a menudo modifican profundamente el paisaje urbano, no dejan de ser un lugar de espera y expectativa; de partida y de regreso; de despedida y reencuentro. Es un paisaje del tiempo público, allí nos olvidamos de nuestro tiempo individual para entrar en el régimen del propio edificio. Nos juntamos a una muchedumbre errante envuelta en el vértigo de la prisa que arrastra unas tantas caras sin vínculos. Presenciamos intensos cambios de perspectivas y adentramos en un ritmo un tanto frenético para conquistar un objetivo un tanto específico y lineal: desplazarnos de "A" a "B".

"En horas punta los trenes llegan cada dos minutos y sueltan pasajeros a montón. Por las escaleras mecánicas peatones afanosos por llegar a sus transbordos acuden a chorros a los trenes de cercanías o a los autobuses de los barrios dormitorio. (...) Toda la arquitectura parece dispuesta para doblegar a esa corriente: un puente con estructura de acero, un pasillo acristalado." (Schlögel, 2008: 289-290).



Imágenes 02 y 03. Véanse las estaciones de ferrocarril de Roma y Madrid, respectivamente.



Fuente: Patricia Ferreira Lopes, agosto 2010.

Este paisaje es también un lugar de "comunicación entre bienes y personas" (Litvak, 1991: 219), está provisto de quioscos, cafés, tiendas de todo lo imprescindible. "Público hay: gente que viene del tren o va del tren y aún tiene algo de tiempo o algo por comprar." (Karl, 2008: 290). La (geo)estación es un "paisaje caliente", "incubadoras" de individuos pero también de mercancías. Se unen en un mismo espacio un sin fin de olores, voces de los más distintos tonos e idiomas, colores y formas las más variadas, "un encuentro de actividades y caminos que operan más allá de su entorno inmediato" (AAVV, 2012: 33).

3. Paisaje (geo)tren

Nuestra percepción del paisaje muchas veces está condicionada por la forma en que nos movemos a través de ella, el movimiento afecta nuestra percepción y la manera de comprender y sentir lo que nos rodea ⁽⁴⁾.

Los viajes en tren transformaron definitivamente la forma de percibir el paisaje - el ver veloz - el paisaje panorámico ⁽⁵⁾. La gran velocidad que proporcionaba el ferrocarril cambió nuestra percepción espacio-temporal del territorio. La fuerza con el que el camino se arrastra por el paisaje demostraba no solo una nueva manera de moverse sino de percibir y conocer el paisaje. La percepción del viajero desde el tren fue transformada en un verdadero *flash* de imágenes, sin reposo, que aparecen en un camino ahora ya no elegido por él.

A diferencia del transporte fluvial, en el cual los barcos sólo proporcionaban una visión de baja altura, en el tren, los pasajeros estaban por encima de sus alrededores, ligeramente elevados del suelo permitiendo al observador mirar más lejos. No obstante, la mirada, que anteriormente era abierta, "sin límites", ahora se encuentra enmarcada por la ventanilla del vagón.



El paisaje (geo)tren no permite el tocar, el oler o el escuchar el lugar. El observador está condicionado a contemplar un paisaje fugaz percibido solo por la mirada a través de la ventana lateral del vagón. Describe Bazán (1947) "Que aparecía un otero risueño, un grupo de frondosos árboles, una amena vega, ¡paf! El túnel. Y se quedaban inmóviles al vidrio, sin osar hablar ni moverse" (Bazán, 1947: 109).

Imágenes 04 a 07. Imágenes tomadas desde el tren Córdoba - Sevilla. Véanse las "borrosas" imágenes que poden ser observadas desde la ventanilla del tren.



Fuente: Patricia Ferreira Lopes, junio 2013.

De este modo se construyen, lo que podríamos llamar 'imágenes de incertidumbres', a medio camino entre lo reconocible y lo irreconocible, imágenes concebidas de dentro hacia fuera. Como Litvak (1991) apunta "igual a al viaje con ser disparado a través del paisaje mecanizándose su percepción (...) imágenes cambiantes y discontinuas".

4. Paisaje (geo)intermedio



"Encuéntrense en este terreno algunas posesiones rusticas de mucha importancia, tanto por extensión como por fertilidad de su terreno. Enumeraremos entre ellas el cortijo de Tercia, con su espacioso caserío y su risueña huerta; la hacienda de olivar denominada Casaluenga; la de los Solares, cuyo caserío está lindando con el camino que ya hemos dicho conducía á Lora del Rio" (Santigosa, 1861:19).

En esta descripción, Santigosa nos acerca al paisaje intermedio entre la antigua Estación Plaza de Armas de Sevilla y Lora del Río. ¿Qué percepciones podemos tener desde el espacio intermedio entre el "A" y el "B"? Para percibir el paisaje ferroviario del intermedio el observador debe haber experimentado todas las dimensiones posibles de percepción en el lugar. Debe haberlo mirado, sentido, tocado, olido desde los más diversos puntos para hacerlo suyo.

Imágenes 08 y 09. El espacio ferroviario intermedio en el entono al poblado de Niebla.



Fuente: Patricia Ferreira Lopes, mayo 2013.

Este es quizás, de las categorías aquí establecidas, el paisaje que más contacto directo proporciona, aunque tal vez sea el menos experimentado por un viajero. Quizás porque para contemplarlo hace falta, más que un viaje, una curiosidad motivada por la comprensión de determinado tramo, determinada zona, o alguna historia o imagen que sea capaz de despertar la curiosidad del deseo de conocer y de entender. O quizás porque, dentro de la sociedad moderna, la rapidez es una condición *sine qua non*, de manera que privilegiamos los puntos de llegada y partida en detrimento de los otros - el desplazamiento es casi como un pasaje por un puente.

Este paisaje del entorno de la ruta dictada por los raíles está presente en un sin fin de lugares, en las periferias o centro de la ciudad, en las zonas de producción agrícola, en los polígonos industriales, o en la travesía de los poblados. Pude decirse que gran parte del paisaje ferroviario (geo)intermedio es ajeno a lo que ocurre a su alrededor. Son lugares percibidos como espacios residuales, sin integración con las demás estructuras territoriales, sean estas urbanas o el propio medio natural ⁽⁶⁾.



5. Paisaje (geo)digital

El paisaje (geo)digital quizás sea el paisaje que más estamos habituados a experimentar. El viajero digital, también llamado "viajero 2.0" ⁽⁸⁾, se "desplaza" de un sitio a otro con apenas un "tocar" en la pantalla. Ahí se fusionan el espacio y la historia, la mente y la materia, en un lugar que existe en ninguna parte y a la vez en todas ellas. El observador se desplaza de la contemplación de las "imágenes de incertidumbres" vividas desde el vagón al paisaje digitalizado, más convincente e infinitamente variado. El observador lleva consigo este paisaje digital y puede disfrutarlo en cualquier lugar y con personas que estén inmediatamente presentes o, incluso, presentes en el amplio espacio virtual.

Desde la pantalla se puede ver, volver a ver, ampliar, escuchar, elegir la perspectiva o cambiar de lugar en una fracción de segundo. Sin embargo, esta manera de percibir el paisaje que a primera vista nos parece un tanto alejada, puede ser, y en muchos casos de hecho es, la percepción más atenta, más pausada, más detenida, en la que el viajero está totalmente sumergido por completo al escenario. El viajero observa el paisaje digital más que las personas o los lugares que están inmediatamente presentes ⁽⁷⁾. Cada vez más miramos a los dispositivos electrónicos, los niños, en particular, parecen hasta haber perdido el interés por el paisaje físico.

Imágenes 10 y 11. Tecnologías como *Google earth* y *Street View* permiten acceder, visualizar y experimentar diversos lugares de manera muy rápida y interactiva. En estas imágenes verse el poblado de Niebla y su antigua estación ferroviaria.



Fuente: Google earth, octubre 2013.

En comparación con otros medios de transporte como el barco, el ferrocarril debilitó el contacto directo con la escena, con el territorio, se ven las infinitas imágenes `borrosas´ sin sonido, sin olor. Mientras que desde la pantalla el viajero puede alargar y elegir el tiempo, detenerlo, y elegir los espacios, el espacio a contemplar y el espacio de donde se contempla ⁽⁹⁾.



El paisaje ferroviario virtual también te permite contemplar imágenes que ya ni existen y descubrir paisajes (in)visibles ⁽¹⁰⁾. Pero, y sobre todo, el "paisaje 2.0" permite una mayor accesibilidad, a él puede acceder el público más diverso en los innumerables (no)lugares del mundo.

Por lo tanto, esta (geo)virtualidad demuestra que a pesar de la falta del contacto directo en sí, como también ocurre desde el vagón, las imágenes digitales a menudo crean y despiertan significados. El propio proceso de contemplación desde la pantalla puede pasar a ser una experiencia sensible, un nuevo dominio en sí mismo, un instrumento de significación y emoción.

6. Consideraciones

Los paisajes son construcciones asociadas a la percepción del individuo. En este sentido, la forma de percibir está también condicionada al proceso de cómo y dónde experimenta el observador el paisaje. ¿Qué sentimos? ¿Qué observamos? ¿Dónde experimentamos? ¿Qué medios utilizamos? ¿Qué recuerdos tenemos? Hay tantos paisajes como espacios por percibir, como modos de ver. Son un sin fin de variables que afectan a la hora de crear/concebir el paisaje que observamos.

En el caso del paisaje ferroviario, este "tapete de retales" nos impulsa a descubrir su entera geografía, para experimentar su grandeza y valores desde sus lugares o (no)lugares (geo)experimentales. Lugares estos, cada cual con su parte esencial en el descubrir de este paisaje, que aseguran en cierta medida el materialismo de la percepción y lo concreto de las relaciones, procesos y/o estructuras.

En cierta medida los paisajes que se construyen en la cabeza son el mundo que uno se lleva consigo de un sitio a otro, el alimentador y procesador de imágenes y recuerdos. Los paisajes son un todo, es lo que percibe y se capta en un punto determinado. En el caso del ferrocarril, hacer fluido sus significados históricos y entender sus complejas circunstancias actuales demandan una labor que incluye justamente la consideración de su dimensión paisajística.

En este contexto, las cuatro categorías (geo)experimentales presentadas muestran un camino a seguir con el objetivo de reflexionar acerca del paisaje ferroviario desde una mirada más contemporánea. Estas categorías apuntan para un reconocimiento de varias formas de percepción: subjetiva y cultural; física y virtual; y temporal y espacial. Asimismo, se resaltamos la importancia de las nuevas tecnologías como herramientas que proporcionan la interacción con el observador, aunque virtualmente, y que son capaces de generar experiencias cada vez más "realistas".

Notas

(1) La presente comunicación se desarrolla en relación al proyecto de investigación que lleva por título "Análisis del patrimonio ferroviario en Andalucía mediante la aplicación de un SIG.



Estrategias para su gestión", desarrollado por Patricia Ferreira Lopes, dirigido por el Profesor Doctor Julián Sobrino Simal y codirigido por el Profesor Doctor Luis Galindo de Azpillaga.

- (2) El interés por el significado de las infraestructuras en el paisaje cultural puede ser indicado en los tres últimos Congresos Internacionales sobre paisaje e infraestructura celebrados en 2006, 2008 y 2010, bien como en publicaciones como *Desportes* (2005) y *Bonnemaison*, (2006).
- (3) Véase Purini, (2006).
- (4) En la obra de *Los Pasajes*, Walter Benjamin evoca la importancia del movimiento a la hora de conocer un espacio. "La fuerza del camino es otra si va uno viendo que si pasa volando por encima en aeroplano. Así también es otra la fuerza del texto si lo lee uno que si lo transcribe. Quien vuela sólo ve cómo el camino se arrastra por el paisaje, cómo va siguiendo las mismas leyes de cuanto le rodea. Sólo quien anda el camino se encuentra con todo su señorío y nota con qué dominio va y viene por ese paraje, para el aviador lisa y llanamente un plano desarrollado, cómo ordena lejanías, panoramas, claros y perspectivas en cada uno de sus giros, cómo despliega una voz de mando soldados en un frente." (Benjamin 1988: 16-17)
- (5) El concepto de paisaje panorámico ha sido utilizado por Dolf Sternberger cuando relataba la pérdida de las dimensiones de profundidad en el viaje de ferrocarril. El mismo concepto fue también muy utilizado por Litvak (1991) y por Wolfgang Schivelbush (1986).
- (6) Hecho muy corriente después de la aparición del tren de alta velocidad en el cual conviven la alta velocidad y el ferrocarril convencional de maneras aisladas, no complementarias.
- (7) Con relación a nuestra actual manera de mirar, Artiga afirma "diverge en dos caminos distintos: la indiferencia y la admiración" (Artiga, 2007).
- (8) El término "viajero 2.0" comprende a aquellos usuarios de plataformas Web 2.0 (sitios webs orientados a la interacción del usuario, por medio de redes sociales, blogs, aplicaciones dinámicas, visualizadores, etc.). Así, el viajero ya no se limita a una observación pasiva sino que puede crear y generar también contenido e informaciones.
- (9) Con herramientas como *Google Maps*, *Google Earth* o *Street View* los usuarios pueden literalmente "volar" sobre el terreno con más libertad. Estos nuevos medios de interacción con el territorio permiten establecer nuevas maneras de percibir, nuevas formas de conocer y sentir los paisajes. Aumentan la amplitud de la mirada y la capacidad de entender las geografías.
- (10) Actualmente es posible la construcción espacial de la historia en lugar de acceder sólo a las informaciones en textos. Las nuevas tecnologías, entre ellas el SIG (Sistema de Información Geográfico), presentan la posibilidad de reconstruir el pasado - a través de visualizaciones en 3D, textos, datos, cartografías, vídeos o fotografías históricas - en el propio mapa. Se trata de una nueva manera de entender e interpretar la historia a partir de sus relaciones espaciales. Véase Ferreira Lopes, (2013).

Bibliografía

- AAVV, (2012). Paisaje y ferrocarril en el Valle del Guadalquivir. Recuperación de entornos ferroviarios en la provincia de Córdoba. Sevilla: Consejería de Fomento y Vivienda.
- ARTIGAS, C., (2007). Vilanova Artigas por Vilanova Artigas. São Paulo: FAUUSP/ Fundação Vilanova Artigas.



- BAZÁN, Emilia Pardo, (1947). Un viaje de novios. Madrid: Librería de Fernando Fé.
- BENJAMIN, Walter, (1988). Einbahnstrasse. Frankfurt a. M.
- BONNEMAISON, Sara, (2006). Architecture and Nature: Creating the American Landscape. London: Routledge.
- DESSPORTES, Marc, (2005). Paysages en mouvement. Transports et perception de l'espace, XVIII - XX siècle. Paris: Gallimard;
- FERREIRA LOPES, Patricia (2013). El proceso ferroviario en Andalucía: en el espacio leemos el patrimonio [en línea]. VI Congreso Internacional para la conservación del patrimonio industrial y de la obra pública en España. TICCIIH España 2013. https://www.researchgate.net/publication/258120671_El_proceso_ferroviano_en_Andaluca_en_el_espacio_leemos_el_patrimonio, [consulta: 01/10/2013].
- LITVAK, L., (1991). El tiempo de los trenes: El paisaje español en el arte y la literatura del realismo (1849-1918). Barcelona: Ediciones del Serbal.
- PURINI, Franco, (2006). "Cuestiones de Infraestructura", Casabella, 739-740.
- SANTIGOSA, C., (1861). Álbum del viajero por el Ferro-carril de Córdoba á Sevilla. Sevilla: Las Novedades. (www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/aprende/obra.cmd?control=BVA20060011426) [consulta: 15/09/2013]
- SCHLÖGEL, K. y ARÁNTEGUI, J. L. (2007). En el espacio leemos el tiempo: Sobre historia de la civilización y geopolítica. Madrid: Siruela.
- WOLFGANG, Schi, (1986). Journey: The industrialization of Time and Space in the 19th Century. Berkeley and Los Angeles: University of California Press.