

La carretera y el paisaje en movimiento como objeto de interpretación

J.J. Domínguez Vela¹

¹ Centro de Estudios Paisaje y Territorio. Av. de la Ciudad Jardín 20-22, 41.005, Sevilla.

info@paisajeyterritorio.es, velaboll@gmail.com

RESUMEN: La comunicación que se presenta trata de profundizar en el potencial de las carreteras como fuente de experiencia para el público en general. Para ello se hace constar que en el recorrido de una carretera se puede articular distintos tipos de experiencias paisajísticas relacionadas con la distancia y la proximidad. Ello puede llevar al entendimiento de un paisaje que se mira para su disfrute y goce estético, o a otro que se vive, se construye y se transita a diario como espacio cotidiano. En este trabajo se trata de conciliar estos dos modos de relacionarse con el paisaje y se puede conseguir mediante la posibilidad que ofrece el recorrido de la carretera paisajística en sus tramos y paradas o miradores. Ello implica asumir plenamente la concepción integradora que recoge el Convenio Europeo del Paisaje. No obstante, para formalizar esta propuesta, se considera necesario adoptar la mirada del experto que a modo de intérprete o mediador garantice, en cierto modo, llevar a cabo dicha integración o dualidad.

Palabras-clave: paisaje, carretera, movimiento, percepción.

1. LAS CARRETERAS PAISAJÍSTICAS Y EL PAISAJE EN MOVIMIENTO: NUEVOS ENFOQUES¹

Existen estudios hodológicos que consideran que las carreteras paisajísticas pueden ser explicadas desde un triple enfoque: como medio de acceso al paisaje; como elemento que forma parte del paisaje; y como paisaje en sí misma (Jackson, 2011). Este trabajo se centrará en el aspecto que considera a la carretera como una doble experiencia paisajística; de una parte como percepción estática o externa, que permite observar el paisaje con sus componentes y atributos; por otra parte como una percepción en movimiento de quien por ella circula y según la cual la carretera se convierte en hilo conductor de una sucesión de paisajes que se viven como espacios de vida. En este contexto, los usuarios adoptan aleatoriamente distintas actitudes o modos de relacionarse con el paisaje, bien sea como observador, visitante expreso, actor o transeúnte cotidiano².

Esta complejidad propia de las actitudes del usuario de la carretera constituye una oportunidad para fomentar el disfrute y aprecio del paisaje. Para ello tiene una importancia fundamental la figura del experto que, a modo de mediador o intérprete, induzca a los usuarios a mirar, sentir o comprender in situ el paisaje a través de la experiencia del movimiento. Es decir, a través de una carretera recorrida o en la parada o mirador. De modo que ambas experiencias sean capaces de tocar la sensibilidad del usuario y le permita entender lo que está viviendo provocando así un gozo para la imaginación y los sentidos.

2. EL DESPLAZAMIENTO EN LAS CARRETERAS DESDE EL ENFOQUE FENOMENOLÓGICO

Para que el experto pueda construir la experiencia paisajística mencionada en el epígrafe anterior es necesario disponer de los siguientes elementos:

- El contexto territorial y paisajístico de una carretera.
- El paisaje específico que recorre la propia carretera.

¹ La comunicación que se presenta forma 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 conjuntamente por investigadores perteneciente a la Universidad de Sevilla y el Centro de Estudios Paisaje y Territorio.

² Esta confluencia de puntos de vistas o miradas han sido sintetizadas por Cano (2011) en las siguientes actitudes: cotidianas, arquitectónicas, institucionales y connotativas o multisensoriales.

- La experiencia que proporciona el desplazamiento en la carretera paisajística.

En este proceso, el primer paso es analizar cuáles son los tipos de paisajes considerados en el contexto donde se desarrollan, de manera que ello nos lleve a descubrir las causas y los principales rasgos formales que lo definen. En definitiva, es necesario llevar a cabo una caracterización general de los paisajes atravesados con sus elementos, valores y potencialidades.

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

Para explicar las emociones o sentimientos que despierta la experiencia del paisaje en movimiento se adopta un enfoque fenomenológico en el que el sentido de la vista es hegemónico, aunque también intervengan otros canales sensitivos como el kinestésico, el olfato, el oído... y sus complejas operaciones. En este sentido, se considera que a la percepción e interpretación del paisaje se puede llegar a través de la experiencia que proporciona su recorrido mediante un vehículo motorizado.

En las percepciones relacionadas con la vista, ésta capta los rasgos formales, la fisonomía del territorio y su síntesis estructurante que dotan al paisaje de un carácter propio. En cuanto a las percepciones en movimiento, proporcionan el conocimiento del ritmo de los elementos, su secuencia, la relación entre lugares... No obstante se debe considerar el carácter fragmentario y selectivo de dicha información que viene deformada muchas veces por la manera de cómo se percibe³, condicionada a su vez por las propias aspiraciones de los usuarios y por el sistema de valores culturales individuales o compartidos socialmente (Capel, 1973). Para ello se necesita de cierto esfuerzo intelectual que tiene como base principal el flujo de la conciencia.

En resumen, que el usuario, en el proceso de la experiencia visual y kinestésica de recorrer un paisaje en movimiento construye el suyo propio al elaborar culturalmente los múltiples significados posibles del espacio atravesado y su propia síntesis, aunque haya sido inducida inicialmente por el experto.

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

Con estos elementos el intérprete o experto puede inducir percepciones en el usuario que recorre un paisaje mediante un vehículo automóvil a baja velocidad de circulación, de modo que llegue a comprenderlo en todas sus dimensiones y significados. La interpretación será un acto de comunicación que permita dar a conocer o hacer inteligible el carácter del paisaje que se recorre y hacerlo de una manera determinada. Se toma para ello la experiencia de la mirada y la percepción del movimiento como medios principales de estimulación. La intención que preside esta interpretación es sorprender, provocar, inducir experiencias que conecten con el aprecio que tiene del paisaje la mayoría de la población, que acude a esa carretera para identificar y contrastar aquella información que le proporcionan los estudios, guías y otros medios de comunicación.

El sentido del paisaje que se interpreta siempre tiene como fundamento la apariencia visible de una parte del espacio, en sus aspectos hermosos, amenos, agradables, informativos... (Maderuelo, 2006), a través del desplazamiento cotidiano o el paseo recreativo que proporciona el vehículo. De tal manera que será la actitud que adopte el usuario el límite o grado de profundidad que se establezca (superficial, formal, analítica, artística, etc.). En cualquier caso supondrá conocer el espacio que se recorre y aprehenderlo en sus formas visibles⁴.

Para abordar las claves relacionadas con la interpretación del paisaje en movimiento habría que conocer aquellos aspectos espaciales, territoriales o perceptivos que permitan analizar sus rasgos principales, partiendo de la base de que se trata de una infraestructura de uso público que es recorrida mediante un vehículo automóvil con sus limitaciones escénicas. Para que el intérprete o intérpretes puedan tener una visión completa del paisaje en movimiento y poder llegar a realizar formulaciones rigurosas y creativas han

³ Dichas experiencias que se perciben fragmentadas pueden variar en grados de intensidad debido a que la atención, a lo largo de un recorrido paisajístico, no es siempre uniforme y hay escenas que despiertan mayor o menor interés. En ese proceso, unos fragmentos del paisaje se magnifican y otros se ignoran.

⁴ En general, se podría decir que nos hemos acostumbrado a relacionarlos con el paisaje desde el automóvil de forma que nuestros sentidos se han agudizado y potenciado para acomodarse a esa forma de recibir estímulos visuales. El paseo en coche se ha convertido, muchas veces, en una forma de actividad recreativa en la que el destino es menos importantes que el propio viaje.

de ser capaz de resolver las siguientes cuestiones principales:

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

Una vez conocidas las respuestas a dichas preguntas en relación con las carreteras paisajísticas consideradas, se dan las condiciones idóneas para conocer los componentes y atributos del paisaje en movimiento, la capacidad escénica que posee el trazado de la carretera y sus condiciones de observación, de manera que permitan transmitir su núcleo de sentido o carácter. En definitiva para interpretar su paisaje.

4. FUNDAMENTOS PARA LA INTERPRETACIÓN DEL PAISAJE EN MOVIMIENTO

Lo primero que el intérprete debe considerar son los fundamentos de la experiencia del paisaje en movimiento que el usuario tiene a través del recorrido de una vía de comunicación o carretera. Para ello debe preguntarse:

- ¿Cómo percibe o se comporta el usuario ante la experiencia del paisaje en movimiento que atraviesa una carretera?

En general, se considera que los usuarios, en su gran mayoría y a través de sus experiencias sensoriales dinámicas, elaboran sus propios croquis mentales del paisaje atravesado.

4.1. El usuario y el paisaje en movimiento: el mapa mental

El croquis o mapa mental es la primera interpretación sintética que realiza un usuario cualquiera cuando atraviesa un paisaje concreto a través de una carretera mediante un vehículo motorizado y a una velocidad determinada.

El mapa mental viene conformando por secuencias visuales encadenadas a modo de escenas en movimiento o *travelling*, que permiten interpretar la organización del espacio a través de sus valores escénicos. Se debe tener presente que no será posible explicarlo en su pleno significado sino simplemente aproximarse a él mediante los signos codificados de la representación convencional. Se trata de la experiencia más básica de interpretación del paisaje y se puede considerar que existen coincidencias fundamentales de esta experiencia entre los usuarios pertenecientes a una cultura común. En definitiva, es la primera interpretación que puede llevar a cabo cualquier usuario en relación con el recorrido de un paisaje en movimiento. Para entenderlo, de modo básico, habría que ampliar el conocimiento de las siguientes cuestiones:

- ¿Qué se entiende por mapa mental o cognitivo?

- ¿Cómo se configura dicho mapa mental?

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

El mapa cognitivo se podría definir como la imagen abstracta a modo de croquis que simplifica las complejidades del espacio y que elabora o construye el conductor o acompañante de un vehículo en relación con las experiencias de un recorrido establecido que se desarrolla en movimiento. Este recorrido es interiorizado mediante percepciones de determinados elementos. Principalmente de carácter fisonómico, sean de tipo estático o dinámico y a modo de referentes físicos o simbólicos relacionados con el relieve, la vegetación, los núcleos de asentamientos de población, los sistemas de aprovechamientos agrarios y elementos funcionales de la propia carretera y su señalética (conjunto de significados codificados), claramente identificables. De modo que a medida que el usuario avanza en el recorrido de una carretera elabora su propio esquema mental del paisaje que posteriormente puede recordar, interpretar y comunicar mediante un escrito o relato.

Con respecto a la segunda cuestión, se considera que el mapa mental de una carretera facilita la legibilidad del paisaje que se transita, estructurado en tramos, límites, bordes, transiciones, hitos, umbrales y elementos significativos que no coinciden exactamente con su espacio geométrico-funcional (Appleyard, D., Lynch, K. y Myer J. R., 1971). Se configura así como un espacio formal y simbólico que se valora en mayor o menor medida según distintas circunstancias, aunque siempre teniendo como referente el propio movimiento del desplazamiento.

4.2. Las secuencias visuales encadenadas conforman los tramos del paisaje en movimiento

Otro de los aspectos que el intérprete debe conocer es la respuesta a la siguiente pregunta:

- ¿Cómo percibe el usuario las distintas escenas en movimiento que conforman los corredores visuales?

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

En el paisaje en movimiento, uno de los elementos más significativos es la secuencia visual (Figura 1). La secuencia visual trata de reflejar el carácter de temporalidad o cadencia que adquiere la imagen que se percibe, y que puede venir dada por el ritmo, la homogeneidad, la diversidad etc. Es decir, que en el recorrido de una carretera, las cuencas visuales permiten la lectura del trazado viario y del entorno, anticipando las condiciones de visibilidad y seguridad de la carretera⁵. En ello juega un papel importante la interpretación que realiza el experto o mediador.

⁵ Actualmente se considera que existe una relación directa entre los accidentes de tráfico en carretera y la dificultad en leer el territorio que se recorre. De modo que la lectura del paisaje a través de cuencas visuales puede llevar a una reflexión sobre la mejora de la percepción general en todo tipo de carreteras.



Figura 1. Las cuencas visuales encadenadas conforman tramos paisajísticos homogéneos hasta que cambian sus condiciones escénicas como se puede ver en el recorrido de la carretera A-317 por la provincia de Granada. Fuente: Fototeca CEPT.

Los estímulos proporcionados por los expertos o mediadores, en la forma de comunicación considerada, vendrán referidos a la potenciación del paisaje visible que la carretera estructura. Para ello los expertos deben dar indicaciones precisas que permitan leer con claridad suficiente el recorrido establecido de antemano, que lleve a entender con nitidez el mapa mental considerado. Principalmente, debido a que la legibilidad del paisaje se consigue a través de la interpretación de las formas y volúmenes, de los componentes y atributos que conforman el entorno y la diversidad y orden en que se muestran. De modo que entendiendo el paisaje en movimiento como un proceso de comunicación sensorial, se pueden indicar algunas pautas y referentes básicos que el usuario pueda elegir selectivamente por su representatividad, singularidad o rareza. Así, los usuarios reciben distintos estímulos que le llevan a su propia interpretación del paisaje aunque siempre condicionada dicha interpretación por sus propias preferencias y expectativas personales y culturales. En este proceso el experto debe tener muy en cuenta el protagonismo que adquiere la cuenca visual a la hora de establecer criterios de valoración.

Los tramos se entienden como partes diferenciadas que conforman la carretera paisajística y tienen como fundamento a las secuencias visuales encadenadas que poseen un intenso efecto visual a modo de corredores espaciales del movimiento.

El movimiento permite mostrar anticipadamente los elementos del paisaje que configuran el tramo convirtiéndose en objeto de motivación y estimulación sensorial. Los tramos son pues el resultado de un análisis secuencial de las partes que conforman el recorrido de la carretera, cuyos elementos se suceden asociados a la duración temporal del desplazamiento.

Identificar los tramos requiere preguntarse entre otras cuestiones las siguientes:

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

Las respuestas a estas preguntas se deben buscar principalmente en el sentido de la vista y en la experiencia del movimiento⁶. De modo que el avance del vehículo se percibe como prolongación de la vista,

⁶ Se parte de la base de que toda experiencia espacial se articula mediante signos convencionales y que el movimiento amplía el campo visual. El movimiento favorece el aprecio de la distancia, revela la posición de las cosas y de unas respecto a otras siempre dependiendo de las buenas condiciones lumínicas.

que produce aproximación o alejamiento de los objetos, enlaza secuencias consecutivas de paisajes que permiten entender su ritmo y su continuidad y cuyas escenas varían según sea el ángulo de visión (Figura 2). Además, las distintas perspectivas que facilita el movimiento, permite conocer las formas de los objetos, su tamaño, en relación con el entorno (Desportes, 2005). Aunque en la carretera el paisaje que se ve se renueva constantemente, muchas veces se interpreta y valora no sólo por lo que se ve en ese momento, sino en función de lo que se acaba de mirar en un tiempo inmediatamente anterior y a la vez sugiere lo que se puede ver a continuación y ello se lleva a cabo a través las escenas encadenadas.



Figura 2. El movimiento que proporciona un vehículo a motor permite apreciar perspectivas diversas, desvelar formas y volúmenes de aquellos elementos visibles y destacados del paisaje. Así se puede ver en el entorno de la carretera A-8006 respecto a una fábrica abandonada en la provincia de Sevilla. Fuente: fotos del autor.

Los tramos se pueden equiparar con intervalos paisajísticos o secuencias visuales, cada uno de ellos dotado de elementos, componentes y singularidades o rasgos formales específicos que son claves para la lectura e interpretación del paisaje del entorno viario. Esta división de la carretera por tramos permite que el usuario pueda saber cuál es su posición en relación con la longitud total del recorrido, la distancia a la que se encuentra y aquella que le queda por recorrer. Y todo ello no tiene que entrar en conflicto con la propia funcionalidad y seguridad de la carretera (Español, 2007).

Para la identificación de tramos paisajístico es aconsejable su caracterización y cualificación. En este

sentido se pueden definir distintos tipos de tramos atendiendo a las variables formales que lo conforman; también, en cuanto a su reconocimiento y valoración social por parte de los usuarios⁷. Ello permitirá jerarquizarlos en función de su capacidad para comunicar una determinada interpretación.

En este proceso es necesario partir de la base de que existen ciertos patrones de valor colectivo que pueden calificarse de interesantes por el público en general. Se pueden clasificar en dos grupos, siguiendo en parte a M. Aguiló (1984):

- Patrones visuales de validez colectiva relacionados con componentes físicos del paisaje. Se pueden establecer, entre otros, los siguientes: la desigualdad topográfica (la montaña como conjunto y sus distintos tipos...), la presencia de una lámina de agua (el mar, lagos, embalses...), la variedad y altura de vegetación natural (el bosque arbolado y sus variedades...). Se debe especificar que aunque, actualmente, dichos valores sean reconocidos y apreciados por muchos sectores de la sociedad occidental como interesantes, no son patrones universales pues han evolucionado de modo significativo en el desarrollo de la propia historia de la cultura occidental.
- Patrones relacionados con valoraciones estéticas. Se trata de aspectos formales y volumétricos que generan impresiones sensoriales de contenido plástico. Sin ánimo de ser exhaustivos, y sin salir del contexto de nuestra propia cultura, se podrían, citar entre otros los siguientes en relación con el relieve o la vegetación: formas y volúmenes con valor de sublimes por su dimensión o tamaño colosal o telúrico; armonías de texturas; de formas; cromatismos excepcionales ya sean diarios o estacionales (Figura 3). También, transiciones paisajísticas donde se producen combinaciones armónicas (de luz y color; de texturas y formas; o en cuanto a volúmenes), áreas diferenciadas y reconocibles respecto a su entorno (mosaicos agroforestales, pendientes de secano); fondos escénicos (líneas de montañas, horizontes abiertos); conjuntos monumentales; u otras singularidades estéticas que se consideran significativas (alineaciones arbóreas en márgenes de carreteras y caminos...).



Figura 3. Las condiciones atmosféricas y lumínicas modifican la percepción del paisaje como sucede cuando se mira el poblado de Tegüise en distintos momentos de un mismo día y a lo largo del recorrido de la carretera LZ-30 en la isla de Lanzarote. Fuente: fotos del autor.

Además de la valoración social que contienen los diferentes tramos, tiene también una gran importancia el análisis formal y escénico de los mismos. Ello implica analizar los contrastes visuales que se establecen entre colores, formas, líneas, texturas espaciales y cómo cambian a medida que se avanza en el recorrido, para de esta manera poder llevar a cabo un diagnóstico estético del espacio que se recorre, así como de la capacidad escénica del paisaje visto en movimiento. Dicho de otro modo, se establecerán las cualidades cinemáticas que significan y cualifican a los tramos, explicando cómo o porqué las formas y volúmenes de determinados componentes inducen o provocan asombro, sensaciones o emociones paisajísticas diversas.

⁷ Los valores estéticos están relacionados con la capacidad que tiene un paisaje para transmitir un determinado sentimiento de belleza, en función del significado y aprecio cultural que haya adquirido a lo largo de la historia, así como el valor intrínseco en función del color, la diversidad, la forma, la proporción, la escala, la textura, la unidad de los elementos. Estos valores suelen tener una base cultural profunda que asocia la belleza a determinados patrones o modelos.

5. A MODO DE CONCLUSIÓN

Se ha planteado en las páginas precedentes que la experiencia del paisaje en movimiento propia de una carretera tiene una especial complejidad, pues permite al mismo tiempo mirarla como una experiencia intelectual y estética o vivirla como espacio cotidiano. Esa riqueza y complejidad dotan a las carreteras de un especial potencial para fomentar el disfrute del paisaje y su aprecio social, lo cual implica propiciar actitudes éticas de respeto y compromiso hacia paisajes recorridos, con independencia de que formen parte del espacio vivido. Para que dicho potencial llegue a desarrollarse tiene una importancia fundamental la figura del interprete o experto que, a modo de mediador puede potenciar las facultades de percepción de cualquier usuario, procurando una experiencia de interacción espacial y temporal que induzca a mirar, sentir o interpretar el paisaje que recorre, creando experiencias que sean un disfrute para la imaginación y los sentidos y que al mismo tiempo permita su lectura, interpretación e inmersión sensorial.

En esta tarea de mediación es necesario que el experto identifique en la carretera una serie de recursos significativos en relación con el paisaje. En este proceso debe interpretar la carretera de manera que comunique eficazmente su carácter paisajístico o el propio valor de la carretera como elemento destacado del paisaje. En este sentido, la carretera debe mostrar lo que un paisaje tiene de original pero respetando las formas de la naturaleza, valorar sus curvas y potenciar sus vistas para que con mínimas actuaciones se puedan hacer evidentes los valores ecológicos, funcionales y escénicos del paisaje percibido en movimiento. De modo que indique al usuario donde mirar, insinúe qué ver para inducir a su comprensión holística. También, acondicionando espacios de esparcimiento social que fomenten los valores del espacio que recorre y que impliquen a la población en la preservación y mejora de su función económica, educativa, recreativa.... En definitiva, tratar que la carretera paisajística atienda a las características propias del lugar hasta convertirla en un verdadero equipamiento y en una infraestructura pública de carácter inconfundible.

6. BIBLIOGRAFÍA

- Aguiló, M. (1984): Guía para la elaboración del medio físico. Madrid, MOPT.
- Appleyard, D., Lynch, K., Myer J. R. (1971): *The View from the Road*. Massachusetts, Institute of Technology, (1ª ed., 1964).
- Capel, H. (1973): "Percepción del medio y comportamiento geográfico", *Revista de Geografía*, 7, 58-150.
- Desportes, M. (2005): *Paysages en movement*. Paris, Gallimard.
- Español Echániz, I. (2007): "Carretera, movilidad y percepción. Criterios para la gestión de la función paisajística de las carreteras" En: *1er Congreso Paisaje e Infraestructuras*. Libro de Actas. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Vivienda-Centro de Estudios Paisaje y Territorio, 455-473.
- Jackson, J. B. (2011): *Las carreteras forman parte del paisaje*. Barcelona, Gustavo Gili.
- Maderuelo, J. (2005): *El paisaje. Génesis de un concepto*. Madrid, Abada Editores.