

Cómo citar este trabajo: Mérida Rodríguez, M. (2024). [Review of the book *El ferrocarril Oporto-Vigo. Una aproximación a sus paisajes*, by A.B. Berrocal Menárguez & C. Zamorano Martín]. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (100). <https://bage.age-geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/3513>

RESEÑA BIBLIOGRÁFICA

Berrocal Menárguez, A.B., & Zamorano Martín, C. (Coords.) (2022). *El ferrocarril Oporto-Vigo. Una aproximación a sus paisajes*. Madrid: Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Madrid, 511 pp.

Matías Mérida Rodríguez

Universidad de Málaga (España)

Entre los medios de transporte, sin duda es el ferrocarril convencional el que tradicionalmente mantiene una vinculación más estrecha con el paisaje, tanto por facilitar su observación como por participar en su composición, a menudo enriqueciéndola. Varias causas confluyen en la invitación que ofrecen a la contemplación del entorno. Por un lado, la existencia de grandes ventanales, disponibles para la práctica totalidad de viajeros, con amplias vistas laterales; por otro, trazados regulares, de tendencia rectilínea, sin cambios bruscos de curvatura, junto a una velocidad media moderada, más reducida que la que desarrollan otros medios de transporte, y relativamente constante, lo que implica un mayor tiempo de observación y de mayor calidad. La experiencia paisajística ferroviaria se encuentra en la base, entre otros atractivos, de los trenes turísticos de mayor solera, como pueden ser, en el caso de España, el Transcantabrico, el Al-Andalus o el ferrocarril de Soller.

Además, las líneas ferroviarias convencionales cuentan ya con una notable antigüedad, que se traduce en recorridos adaptados al relieve y en estructuras (túneles, puentes) y edificaciones (estaciones) de factura artesana, que no sólo se integran mucho mejor en el paisaje que las generadas en las últimas décadas, sino que en muchas ocasiones lo enriquecen. Más ampliamente entendido, incluso cabría hablar del paisaje del ferrocarril, con sus propias características específicas, especialmente en los entornos urbanos donde se sitúan las grandes estaciones, o, dentro de los espacios rurales, en ciertos núcleos convertidos en grandes nodos ferroviarios.

Precisamente por casi todas estas mismas razones, aunque en un sentido opuesto, los trazados del ferrocarril de alta velocidad han roto, en gran medida, con el idilio entre ferrocarril y paisaje, provocando la decepción entre los habituales viajeros ferroviarios ante la sucesión de largos túneles y grandes y anodinos viaductos, así como taludes que impiden la contemplación de las vistas en las numerosas trincheras por las que discurren. Si a esto le unimos la alta velocidad de desplazamiento, la experiencia del paisaje, más que ser recibida, requiere una esforzada captura, inevitablemente fugaz, por el pasajero. Todo ello con independencia de la creciente y dura competencia de los medios electrónicos, tanto los ofertados por las propias compañías como los de los propios pasajeros, una situación que lleva camino de convertir en excepcional al viajero que, simplemente, mira por la ventana.

Por estos motivos, resultan muy necesarias iniciativas y medidas dirigidas a robustecer la histórica relación del ferrocarril con el paisaje, una relación que, dicho sea de paso, no ha sido objeto de un tratamiento especial ni por parte de las propias empresas ferroviarias ni tampoco desde el ámbito académico. En este contexto, el libro que presentamos, así como el proyecto en el que se enmarca, vienen a suponer un referente en el reconocimiento de esta relación y, sobre todo, en su potenciación.

La obra, titulada *El ferrocarril Oporto-Vigo. Una aproximación a sus paisajes*, está editado por el Servicio de Publicaciones de la Universidad Autónoma de Madrid, y tiene como coordinadoras a Ana Belén Berrocal Menárguez y Clara Zamorano Marín, de la Universidad Complutense de Madrid. Junto a ellas, participan en calidad de autores Alicia López Rodríguez, de la misma universidad, Fernando Allende Álvarez, Nieves López Estébanez y Pedro Molina Holgado, todos ellos de la Universidad Autónoma de Madrid, y Nacima Barón-Yellès, de la Université Gustave Eiffel (Francia).

El trabajo surge como uno de los resultados de un proyecto europeo, denominado railTOland y financiado por la iniciativa Erasmus + KA203, destinada a la internacionalización de las instituciones europeas de educación superior, en el que participan cuatro universidades (Complutense de Madrid, que actúa como líder del proyecto, Universidad Autónoma de Madrid, Université Gustave Eiffel de París y Università Politécnica delle Marche de Ancona), un centro de investigación (Centro de Computação Gráfica de Guimarães) y la Unión Internacional de Ferrocarriles, con sede en París. Además, han colaborado empresas del sector, tanto españolas como portuguesas, como Renfe Operadora y Comboios de Portugal. El proyecto tiene como objetivo principal explorar el valor educativo y social del paisaje, a través del análisis de las interrelaciones entre el ferrocarril y

los paisajes culturales. Este análisis se aborda desde dos enfoques complementarios: el dirigido al ferrocarril, como artefacto y como infraestructura, y el emitido desde el ferrocarril hacia los paisajes por los que discurre.

Concebido como guía didáctica, la obra se estructura en cinco capítulos. Cuatro de ellos son de carácter introductorio: uno se dedica a la explicación del proyecto, otro a los aspectos conceptuales de la relación ferrocarril-paisaje, el tercero a la historia del ferrocarril en Portugal, con especial énfasis en la línea Oporto-Vigo, mientras el cuarto capítulo se conforma como una guía visual de manejo del conjunto del libro.

El capítulo cinco es, sin duda, el central. No solo porque representa prácticamente $\frac{3}{4}$ partes de la extensión del trabajo, sino porque constituye el núcleo del mismo, ya que se dedica a la descripción pormenorizada de los paisajes de la línea Oporto-Vigo. Adopta un doble enfoque: uno más sintético, el de los tipos de paisaje que atraviesa este eje ferroviario (tanto de dominante antrópica como de carácter natural), y otro mucho más detallado y extenso, el de las unidades de paisaje recorridas en su trayecto. Arrancando desde Oporto, el trazado discurre por las 19 unidades de paisaje delimitadas por los autores, convenientemente cartografiadas en un mapa resumen, a grandes rasgos la mitad correspondientes a la parte portuguesa y la otra mitad a la española. Todos los apartados dedicados a las unidades de paisaje, de una extensión variable, constan de la misma estructura: una presentación general (denominada claves de interpretación), el análisis de los elementos estructurantes de la unidad, su caracterización territorial y paisajística y la determinación de sus valores paisajísticos. Al mismo tiempo, en las unidades de mayor riqueza patrimonial reciben un tratamiento individualizado una selección de puntos de interés, 39 en total, vinculados bien con el ferrocarril (estaciones, puentes ferroviarios, museos dedicados al ferrocarril) o bien, más genéricamente, con los valores culturales (molinos, puentes, museos, iglesias, fortificaciones, fuentes, faros, balnearios, etc.) y, en menor medida, naturales del territorio (ensenadas, montes). Varios de ellos se acompañan, dado el carácter interactivo del trabajo, con su correspondiente código QR para ampliar la información.

El formato del libro, ligeramente más apaisado que el formato clásico, resulta atractivo. Se trata de una impresión de calidad, con abundantes imágenes fotográficas y mapas temáticos, y unos textos espaciados. Un boceto de calidad acompaña el comienzo de cada unidad de paisaje y de cada punto de interés, enriqueciendo el conjunto.

En definitiva, una obra muy completa y sistemática, que permite relanzar o revitalizar los vínculos entre el ferrocarril y el paisaje, y que tiene la virtud de enfrentarse a la competencia sobre la

percepción del paisaje de las nuevas tecnologías, elaborando un material gráfico de calidad y al mismo tiempo empleando sus mismas armas: una aplicación, ligada al proyecto, que permite muchas más opciones de visualización que las recogidas en un libro, necesariamente más rígido y estático en sus contenidos. El reto, en cualquier caso, es, en última instancia, devolver al paisaje su protagonismo en el viaje ferroviario, convirtiéndolo en una experiencia placentera y en una fuente de conocimiento. La percepción del paisaje es el primer paso de la concienciación ante los cambios bruscos y las agresiones que reciben los paisajes de calidad y, en general, el conjunto del paisaje, y de la necesaria respuesta social ante los mismos. Demos la bienvenida a materiales de esta naturaleza y calidad, y esperemos que se convierta en el germen de nuevas obras que remen en esta misma dirección.