

Mejoras en la gestión de la red viaria para el desarrollo local y turístico del territorio como estrategia de accesibilidad patrimonial

Propuesta de tesis

Junio 2013

Candidata:

Glòria Clavera Ibáñez

Director de tesis:

Francesc Magrinyà i Torner

ÍNDICE DE LA PROPUESTA DE TESIS

1 RESUMEN	3
2 OBJETIVOS.....	4
Motivación a la investigación doctoral	
Preguntas previas a la investigación	
Primeras hipótesis	
Casos de estudio para testar la hipótesis planteada	
Objetivos principales de la investigación	
3 MARCO TEÓRICO	7
GUÍA DEL MARCO TEÓRICO.....	7
INTRODUCCIÓN	8
A PROCESOS DE DESARROLLO LOCAL Y TURÍSTICO	11
A1 Desarrollo territorial en el marco de la sostenibilidad	
A2 El patrimonio del territorio y su organización	
A3 El turismo cultural un marco donde establecer estrategias de desarrollo	
B LA ACCESIBILIDAD COMO UNO DE LOS PARÁMETROS DE REFERENCIA EN LA RELACIÓN ENTRE PATRIMONIO Y DESARROLLO LOCAL Y TURÍSTICO	34
B1 Acceso al patrimonio como estrategia de activación turística	
B2 La red viaria como lienzo de la accesibilidad patrimonial	
C EL ROL DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO DE UN TERRITORIO	51
C1 Hacia un cambio de modelo territorial a través de la movilidad	
C2 Estrategias de gestión sostenible de la red viaria local	
BIBLIOGRAFÍA	70
4 METODOLOGIA	75
Selección de ámbitos territoriales locales	
Analizar el sistema territorial local de cada ámbito	
Evaluación de estrategias de activación turística existente y potencial	
Propuesta de intervenciones jerarquizadas en la red viaria para la mejora de la accesibilidad patrimonial	
5 ÍNDICE DE LA TESIS DOCTORAL	79

6 CAPÍTULOS DESARROLLADOS	80
CAPÍTULO IV · SISTEMA URBANO	80
CAPÍTULO V · SISTEMA NATURAL	89
7 PLAN DE TRABAJO	104
SEGUIMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN	104
CRONOGRAMA.....	104
OBJETIVOS ACADÉMICOS.....	105
LISTA DE FIGURAS.....	106

1 RESUMEN

En esta propuesta de tesis se han planteado los temas claves que están involucrados en la accesibilidad patrimonial: La red viaria y los modelos de gestión, el patrimonio territorial y su accesibilidad y los agentes involucrados en el desarrollo local y turístico del territorio.

A través del marco teórico se han ido desmenuzando estos conceptos para poder tener una visión integrada del conjunto con su comprensión inicialmente por separado. La investigación se ha organizado en tres grandes temas. (i) Procesos de desarrollo local y turístico, (ii) la accesibilidad como uno de los parámetros de referencia en la relación entre patrimonio y el desarrollo local y turístico y (iii) el rol de las infraestructuras viarias en la puesta en valor del patrimonio de un territorio.

De la lectura del marco teórico surgen dos hipótesis que tratarán de ser testadas en los casos de análisis. La primera relaciona la accesibilidad patrimonial con la red viaria a través de una gestión integrada y la segunda establece que la accesibilidad patrimonial, entendiendo la concepción holística del patrimonio, propicia el desarrollo local y turístico de un territorio.

Para ello será necesaria la identificación del ámbito de estudio concreto y el sistema territorial que lo organiza, se registrarán en cada caso los agentes involucrados, el sistema patrimonial del entorno y la red viaria lienzo de la accesibilidad física a los recursos. Se trabajará con un entorno SIG para poder almacenar los datos geográficos y la información asociada para su posterior análisis y documentación cartográfica. A continuación se evaluarán las estrategias de activación turística existente y potencial del territorio propuesto con la intención de determinar cuáles son las virtudes y las necesidades del sector para llevar a cabo el desarrollo local y turístico objetivo. Asumiendo la supuesta relación entre red viaria y accesibilidad patrimonial, se plantearán una serie de mejoras en la gestión en las infraestructuras junto con la propuesta de ciertas intervenciones jerarquizadas en la red viaria para la mejora de esta relación.

Se proponen tres casos de análisis, en tres ámbitos de la geografía catalana, (i) un entorno urbano, (ii) un entorno natural y (iii) un entorno rural-productivo. La metodología propuesta se ha desarrollado incipientemente en los dos primeros casos y en el capítulo 6 se exponen los avances obtenidos.

Para la investigación futura de la tesis doctoral se propone ampliar el marco teórico así como desarrollar al completo los casos de análisis. Se pretende poder demostrar las hipótesis planteadas en los entornos seleccionados así como incorporar nuevas acepciones al concepto de la accesibilidad patrimonial para llegar a comprenderla en toda su complejidad. Los objetivos académicos de esta investigación se completarán con la publicación de artículos en revistas del sector.

2 OBJETIVOS

Motivación a la investigación doctoral

Preguntas previas a la investigación

Primeras hipótesis

Casos de estudio para testar la hipótesis planteada

Objetivos principales de la investigación

Motivación a la investigación doctoral

Esta investigación parte de la constatación de la dificultad de acceder a la ubicación del patrimonio en ciertos entornos no turísticos y a la voluntad de mejorar esta accesibilidad sin perder los valores naturales y culturales propios del entorno y sin llegar a la tematización patrimonial de ciertas estrategias turísticas. Se busca pues, un acceso patrimonial distendido, de apropiación por parte del usuario y no una conversión en 'parque temático' de los recursos patrimoniales.

Para resolver esta motivación será necesario entender cuáles son los factores que intervienen en la accesibilidad patrimonial y los impulsos que los motivan. Así como comprender en su complejidad el fenómeno del desarrollo turístico y establecer estrategias de compatibilización con el desarrollo local sostenible.

A su vez, se pretende desgranar cuál es el papel que juega la red viaria en el acceso patrimonial. En la actualidad, y en particular en el caso de Catalunya, están surgiendo diversas iniciativas municipales o regionales de potenciación de los caminos del territorio para su uso en actividades de ocio y recreación que son respuesta del aumento del interés por parte de la comunidad en este ámbito.

Este hecho pone en evidencia que la red viaria participa de la accesibilidad patrimonial pero es necesario profundizar en las relaciones que se establecen para poder incorporar estrategias de gestión, directas e intencionadas, para la mejora de la accesibilidad patrimonial.

Partiendo de estas motivaciones surge el título de la investigación: "Mejoras en la gestión de la red viaria para el desarrollo local y turístico del territorio como estrategia de accesibilidad patrimonial".

Preguntas previas a la investigación

El propio título nos ayuda a descifrar los temas principales de la investigación, (i) red viaria, (ii) desarrollo local y turístico y (iii) accesibilidad patrimonial; los cuales se irán desgranando en el marco teórico (Capítulo 3 de la presente Propuesta de Tesis) siguiendo a las siguientes preguntas:

¿Qué es la concepción de territorio? ¿Qué es el desarrollo local? ¿Qué es el desarrollo turístico? ¿Qué relación tienen?

Para responder a estas preguntas se analizará el territorio en clave sistémica, esta concepción permitirá entender las redes que lo articulan y lo componen: (a) las redes de infraestructuras técnicas, (b) las redes de producción y consumo y (c) la red doméstica integrada por los agentes territoriales. Estas redes se organizan indistintamente y estructuran el desarrollo de un territorio.

La escala de análisis es la local, basada pues en un territorio común identificado por la comunidad integrada en él. Esta identificación se verá que está basada en un capital territorial físico y social (recursos naturales, patrimonio, actitudes, experiencias de progreso, etc...) que forman una base sólida y también permeable a nuevas estrategias de desarrollo.

En este sentido, el desarrollo turístico puede ser una de estas estrategias cuyo objetivo sea la articulación de estos recursos potenciales del territorio local. En particular el propio turismo cultural dará la respuesta sobre la relación de deben mantener desarrollo local y turismo al comprender éste el capital territorial local como patrimonio y gestionarlo como instrumento de dinamización y reestructuración económica

¿Qué es patrimonio? ¿Qué es la accesibilidad patrimonial? ¿Qué estrategias existen de accesibilidad patrimonial? ¿Qué relación tienen la accesibilidad patrimonial con el desarrollo local y turístico del territorio?

Analizando el concepto de patrimonio a través de distintos autores, se entiende por patrimonio al capital territorial apropiado por la comunidad y a su vez legitimado 'científicamente' por sus valores inherentes. Este proceso de apropiación y/o identificación de la comunidad con sus recursos potenciales es un caso de accesibilidad patrimonial que incluye participación y posibilidad de uso.

Se analizarán ciertos casos de accesibilidad patrimonial para comprender mejor sus implicaciones y relaciones con el desarrollo del territorio y, en particular para el tema del presente trabajo que incluye la gestión viaria, será interesante también analizar el acceso propiamente físico al patrimonio y el papel que juegan las vías en la accesibilidad patrimonial.

¿Qué es red viaria? ¿Qué es la gestión de la red viaria? ¿Qué es la gestión de la red viaria para un desarrollo local y turístico?

Para comprender la red viaria y sus modelos de gestión, se volverá a la concepción sistémica de territorio. No es posible hablar de gestión de las infraestructuras sin incluirlas en modelos de gestión territorial integrada. Si el objetivo de la gestión es un desarrollo local y turístico será necesario incluir estas premisas en los planes sectoriales de la red viaria.

Se analizará la red viaria local, que será la involucrada en la accesibilidad patrimonial del territorio local, a través de la red de carreteras y caminos. A su vez, se presentarán algunos casos de gestión viaria propicios para esta investigación.

Primeras hipótesis

¿Puede la mejora en la gestión viaria favorecer la accesibilidad patrimonial?

Hip 1: Las mejoras en la gestión viaria → favorecen la accesibilidad patrimonial

Constatación: No puede entenderse la gestión viaria sin integrarla en la gestión integral del territorio

Hip 1': Una gestión viaria integral → propicia una mayor accesibilidad patrimonial

¿Puede la accesibilidad patrimonial participar del desarrollo local y turístico de un territorio?

Hip 2: A mayor accesibilidad patrimonial, → mayor desarrollo local y turístico

Constatación: Una visión holística del patrimonio es básica para entender el concepto 'patrimonio' por lo que su accesibilidad tendrá que asumir esta acepción.

Hip 2': Una lectura holística de la accesibilidad patrimonial → propicia un mayor desarrollo local y turístico sostenible

Estas dos hipótesis relacionan gestión viaria, accesibilidad patrimonial y desarrollo local y turístico y les confieren cierta singularidad: La gestión viaria debe ser integral y no desarticularse de planes de gestión urbana, sociales, económicos y naturales; La accesibilidad patrimonial debe asumir los preceptos holísticos que son inherentes en él; y el desarrollo local y turístico deberá responder a las necesidades de desarrollo sostenible.

Estos preceptos se irán desgranando de manera incipiente a lo largo del marco teórico de esta propuesta de tesis y el objetivo para la futura tesis doctoral es poder conceptualizarlos con más concreción y poder llegar a demostrar las hipótesis planteadas.

Casos de estudio para testar la hipótesis planteada

Con esta voluntad se plantean tres casos de estudio que servirán para testar las hipótesis planteadas y poder llegar a esta demostración comentada o lo que será más interesante, poder añadir nuevas acepciones a las hipótesis para cada uno de los casos.

Se buscan entonces tres casos prototipo del territorio catalán, que puedan ser representativos de diferentes entornos patrimoniales y que los resultados establecidos puedan ser aplicados a otros ámbitos similares.

- (i) Sistema urbano: Área Metropolitana de Barcelona, 7 municipios de la ribera del río Llobregat
- (ii) Sistema natural: Alt Berguedà y Parque Natural Cadí-Moixeró
- (iii) Sistema rural-productivo: Comarca del Urgell, zona de cultivo de secano en traspaso a regadío por la implantación del Canal Segarra-Garrigues

Para el análisis de estos territorios se seguirá la metodología establecida en el Capítulo 4 de la presente Propuesta de Tesis.

Objetivos principales de la investigación

Comprender el territorio como un sistema reticular y descifrar las conexiones entre las redes que interactúan en la accesibilidad patrimonial: (a') La red viaria y su gestión integrada, (b') el patrimonio territorial y su accesibilidad holística y (c') los agentes involucrados en el desarrollo local y turístico del territorio.

Entendiendo todos los elementos que participan de la accesibilidad patrimonial podremos incidir en ellos para activar la promoción territorial sostenible que se pretende.

Proporcionar ciertas estrategias de gestión y mejoras jerarquizadas en la red viaria que propicien la accesibilidad al patrimonio de un territorio.

GUÍA DEL MARCO TEÓRICO

INTRODUCCIÓN	7
A PROCESOS DE DESARROLLO LOCAL Y TURÍSTICO	11
A1 Desarrollo territorial en el marco de la sostenibilidad	11
El territorio como sistema reticular	12
Caracterización del sistema territorial a nivel local	14
A2 El patrimonio del territorio y su organización	16
Valorización holística del patrimonio	17
El paisaje como patrimonio territorial	20
Identificación de los agentes involucrados en la activación patrimonial	23
Estrategias de catalogación patrimonial territorial	23
A3 El turismo cultural un marco donde establecer estrategias de desarrollo	30
El territorio en clave promocional	32
B LA ACCESIBILIDAD COMO UNO DE LOS PARÁMETROS DE REFERENCIA EN LA RELACIÓN ENTRE PATRIMONIO Y DESARROLLO LOCAL Y TURÍSTICO	34
B1 Acceso al patrimonio como estrategia de activación turística	34
La salud y la recreación en el espacio natural como vector turístico	36
Las rutas culturales como estrategia de accesibilidad patrimonial	37
Nuevas tecnologías en el turismo	38
B2 La red viaria como lienzo de la accesibilidad patrimonial	40
Las vías escénicas en los corredores naturales	41
Activación patrimonial de las vías históricas	44
El auge del senderismo	48
C EL ROL DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO DE UN TERRITORIO	51
C1 Hacia un cambio de modelo territorial a través de la movilidad	51
Red de vías locales y el concepto de viario intermedio	53
Caminos históricos y nuevos usos potenciales	57
C2 Estrategias de gestión sostenible de la red viaria local	60
Instrumentos de reducción de velocidad en los Países Bajos	60
Las experiencias de la Diputación de Barcelona en el viario intermedio	63
La gestión en red de los caminos históricos en Catalunya	64
BIBLIOGRAFÍA	70

INTRODUCCIÓN

En este trabajo se pretende evaluar la relación que se establece entre la accesibilidad patrimonial y el desarrollo local y turístico de un territorio. En esta relación entran en juego varios factores como son la (i) red viaria y sus modelos de gestión local, (ii) el patrimonio y el entorno patrimonial y (iii) el desarrollo territorial local y los impulsos que lo organizan.

Para desgranar estos tres factores, se ha estructurado el marco teórico en tres grandes temas que permitirán su comprensión por separado para a posteriori poder tener la visión integrada del conjunto.

A - Procesos de desarrollo local y turístico

Los tres vectores integrantes del subsistema de la accesibilidad patrimonial, se articulan entre ellos dentro del sistema territorial. La concepción sistémica del territorio se entiende desde la aproximación retística que propone Dupuy (Dupuy, 1985) que permite comprender el territorio como una articulación entre redes relacionales que dan estructura a los elementos que configuran el territorio. Descifrar cómo son estas redes y cuáles son los impulsos que las generan y gestionan será clave para poder incidir en ellos en pro de buscar el desarrollo sostenible que se busca para el territorio.

El desarrollo que se busca, es sostenible y de escala local. La sostenibilidad del sistema vendrá determinada por un crecimiento económico comprometido social, cultural y medioambientalmente y donde las estrategias base deberán ser conceptualizadas bajo la coordinación de estos pilares de la sostenibilidad. La escala local, hace referencia a un territorio concreto con una potencialidad común; una potencialidad que según Dematteis & Governa (Dematteis & Governa, 2005), se basa en un capital territorial físico y social (recursos naturales, patrimonio, actitudes, experiencias de progreso, etc...) que forma una base sólida y también permeable a nuevas estrategias de desarrollo.

Este potencial común debe ser asumido por los integrantes de la comunidad local para que junto con la aparición de impulsos y ciertas actuaciones de gobernanza, hagan posible un territorio autónomo y capaz de afrontar los objetivos de desarrollo. Una de las maneras de asumir estos recursos potenciales es a través de la activación patrimonial de éstos cuya legitimación viene determinada por los expertos que analizan la 'importancia científica' más una cierta interpretación subjetiva por parte de la comunidad. A la vez, una de las estrategias de desarrollo posible y que es tema de este trabajo, es el desarrollo turístico cultural que entiende el capital territorial local como un instrumento de dinamización y reestructuración económica y la cultura y el patrimonio como una fuente de renovación y ocio.

Se realizará una contextualización de los recursos patrimoniales del territorio, determinando su concepción holística a través de los valores culturales, económicos e intangibles inherentes. Se analizará el fenómeno del paisaje cultural como patrimonio territorial y diferentes maneras de catalogar e cartografiar el patrimonio territorial.

Se desgranará también el concepto de desarrollo turístico cultural y se explicarán sus impulsos generadores y sus consecuencias y retos. Uno de los temas clave será la relación que se establece entre el binomio patrimonio/ desarrollo. Vejsberg a través de su modelo de activación turística de los recursos potenciales pondrá en evidencia la necesidad de integrar los agentes sociales para que el desarrollo turístico se compatibilice con la gestión sostenible del territorio (Vejsbjerg, 2013).

B – La accesibilidad como uno de los parámetros de referencia en la relación entre patrimonio y desarrollo local y turístico

El concepto de accesibilidad patrimonial, incluye acepciones como el acceso físico, el acceso a información o el acceso a la participación y posibilidad de uso del patrimonio. A través del discurso de García Canclini y su descripción de la gestión 'participacionista' del patrimonio, se comprenderá la accesibilidad patrimonial como una estrategia de apropiación por parte de la comunidad y los usuarios de los recursos potenciales del territorio (García Canclini, 1999).

Para comprender mejor este fenómeno se ha ejemplificado con ciertas estrategias de accesibilidad patrimonial, la primera hace referencia a una manera de apropiación de los recursos por parte de la sociedad y las dos últimas son estrategias de gestión turística llevadas a cabo por gestores del sector.

Será interesante también comprender los factores que influyen en la accesibilidad propiamente física al patrimonio. Para ello se explicarán dos casos, el Camino de Santiago y el Qhapac Ñan o Camino del Inca; ambos ejemplos de una red viaria soporte del sistema social que la llevó a cabo y actualmente red viaria convertida en recurso patrimonial propiamente y de acceso al patrimonio territorial a su vez.

Esta doble función de la red viaria, que Garré, Meeus, & Gulinck denominan 'acceso visual' e 'impacto visual' (Garré, Meeus, & Gulinck, 2009), será clave para comprender el papel de las vías, carreteras y caminos, en la accesibilidad patrimonial. Un caso peculiar que asume esta dualidad son las llamadas 'Parkways' de los corredores naturales de EEUU. Son carreteras escénicas, diseñadas para tal efecto, que actúan de conectores de las áreas de recreación de los espacios naturales y recorren en su paso espacios histórico/culturales identitarios. Son vías que dan acceso al paisaje y forman parte de él a la vez.

Estas vías son portadoras de valores patrimoniales por ellas mismas y a la vez conectan espacios y recursos patrimoniales. En este sentido, han surgido diversas investigaciones que impulsan la 'activación' patrimonial de las vías entendiéndolas como ejes lineales o redes que definen y vertebran el patrimonio territorial. De la mano de diversos autores (entre ellos (Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti, 2010) y (Ruiz, Rodríguez Lázaro, & Coronado, 2013)) seguiremos una metodología de identificación y valoración patrimonial de las vías o tramos de ellas.

El interés creciente de activación de estos recursos tiene su causa en la voluntad de valoración cultural de las vías propiamente así como también en la recuperación de las vías históricas abandonadas. El senderismo, entre otras estrategias de accesibilidad patrimonial, asume esta recuperación proporcionando un nuevo uso a las vías históricas fosilizadas.

C – El rol de las infraestructuras viarias en la puesta en valor del patrimonio de un territorio

El último bloque del marco teórico pretende contextualizar la gestión de la red viaria en el ámbito de la accesibilidad patrimonial bajo el paraguas del desarrollo sostenible. En este sentido, la planificación de esta red deberá responder a los cánones de la sostenibilidad.

Por una parte, la planificación en infraestructuras deberá estar plenamente integrada a la planificación territorial en su conjunto que incluye también la planificación de los sistemas urbanos y los sistemas naturales y ecológicos. Por otra, será necesario incorporar preceptos de movilidad sostenible en sus planes de gestión sectorial como favorecer el uso de modos de transporte sostenible y potenciar el viario local (Magrinyà, 2013).

Este viario local asume la mayoría de los desplazamientos cotidianos del territorio y hay que distinguirlo de las vías de larga distancia y el viario urbano. El llamado viario intermedio (Izquierdo, y otros, 2012), se define por ser una red conectora, multimodal e integrada al territorio. Se analizarán sus componentes, carreteras y caminos, sus características y disfuncionalidades e impactos, así como algunas propuestas de gestión. Entre ellas se destacarán 3 casos.

El primer caso responde al programa de pacificación del tránsito en las vías locales de Holanda llevado a cabo por el 'Programme on Sustainable Safety'. El segundo caso, lo desarrolla la Diputación de Barcelona en las carreteras de su demarcación a través de una serie de intervenciones y buenas prácticas de bajo coste. El tercer caso explicará la gestión de caminos en Catalunya a través de los inventarios, una base de datos georeferenciada que sirve de herramienta de gestión viaria territorial.

A PROCESOS DE DESARROLLO LOCAL Y TURÍSTICO

“El orden y la estabilidad de la aldea, junto con su abrazo e intimidad maternal y su unicidad con las fuerzas de la naturaleza, fueron trasladados a la ciudad. Y si se pierden en el conjunto de la misma, debido al crecimiento excesivo de ésta, con todo, subsisten en el barrio o el vecindario. Sin esta identificación y esta protección maternal dispensada por una comunidad, los jóvenes se desmoralizan; para ser exactos, su misma capacidad para hacerse plenamente humanos puede desaparecer, conjuntamente con la primera obligación del hombre neolítico: la promoción de la vida.”
(Mumford, 1966) (p.23)

A1 Desarrollo territorial en el marco de la sostenibilidad

La organización actual de la sociedad se establece sobre unas fuerzas motoras que la estructuran y la constituyen como tal. Antrop destaca la accesibilidad, la urbanización y la globalización. La accesibilidad es un factor clave para el desarrollo económico de un lugar, conectando los usos del suelo, consolidando su especialización y mejorando las conexiones entre territorios, también conexiones de información. La urbanización es la manera ‘natural’ en que el hombre tiende de organizarse en sociedad a base de establecer asentamientos y comunicarlos entre ellos. La globalización que es el sistema socioeconómico que mueve las relaciones contemporáneas a gran escala (Antrop, 2005).

Estos tres factores que forman parte de la base organizativa territorial, por una parte promueven su desarrollo y evolución pero también lo afectan y modifican. Antrop analiza los efectos físicos que estas fuerzas motoras tienen en el territorio, concretamente en el paisaje, como son la fragmentación territorial, la urbanización difusa y la deslocalización entre otros, y se pregunta cuáles son los cambios que puede soportar un paisaje “sin perder la identidad o ver rotas definitivamente su coherencia y continuidad” (Antrop, 2005).

Si extendemos su reflexión al ámbito territorial, nos llevará a cuestionarnos cuáles son los cambios (físicos o no) que un territorio, y la sociedad que vive en él, es capaz de soportar sin perder la identidad, coherencia y continuidad territorial, o de qué manera es posible actuar para el desarrollo de un territorio manteniendo vivas estas propiedades.

El desarrollo en clave de sostenibilidad nos da la respuesta a esta pregunta, al abogar, desde sus múltiples variantes e interpretaciones (Keiner, 2005), a una gestión de los recursos existentes sin comprometer las necesidades de las generaciones futuras; concepto que nace de la propia definición de sostenibilidad¹.

Como es sabido la concepción de desarrollo sostenible se basa en tres pilares, el económico, el medioambiental y el social (WCED, 1987), (Naciones Unidas, 2002), (UNIDO, 2005)).

- La dimensión económica es vista como requisito para la satisfacción de las necesidades humanas y de las mejoras en las condiciones de vida de los ciudadanos.
- La dimensión medioambiental abarca a la gestión adecuada de los recursos para la supervivencia futura. La sostenibilidad ambiental, está fuertemente

¹ En 1987, la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo (CMMAD) presentó su informe (también conocido como el "Informe Brundtland") a la Asamblea General. El informe, expuso el tema del desarrollo sostenible, el tipo de desarrollo que "satisface las necesidades de la generación actual sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades". (<http://www.un.org/Depts/dhl/spanish/resguids/specenvsp.htm>)

influenciada por la ecología² que se basa en las propiedades de las diversidades locales y las interacciones de éstas entre sí y con un sistema ecológico mayor.

- La dimensión social hace hincapié en la necesidad de mejorar la calidad de vida de todos los ciudadanos mediante el aumento no sólo de los niveles de ingresos materiales sino también el aumento de la equidad social, de tal manera que todos los grupos tengan un acceso equitativo a la educación, los medios de vida y recursos.

En los últimos años la percepción 'sostenibilista' del territorio está introduciendo un nuevo pilar que sería la dimensión cultural (Stephenson, 2008). Esta dimensión se entiende bajo los preceptos de una visión humana de la ecología, con la idea de conservar las diversidades culturales locales y entender las relaciones que establecen un sistema cultural mayor.

En este sentido, para poder garantizar un crecimiento económico comprometido social, cultural y medioambientalmente de un territorio, las estrategias de desarrollo deben ser conceptualizadas bajo la coordinación de estos pilares de la sostenibilidad. Para ello, será necesario entender cuáles son los impulsos que configuran y gestionan estas estrategias de desarrollo y cuáles son los agentes que están involucrados para poder actuar e incidir en ellos en pro de conseguir el desarrollo sostenible que se pretende.

La teoría de estructuración en red del territorio (Dupuy, 1985), nos permite aproximarnos al territorio desde una visión reticular y esta concepción, veremos sistémica, sirve para poder explicar la nueva y contemporánea organización espacial. Conocido el sistema territorial y su organización y a la vez entendido cuáles son los impulsos que lo organizan, tendremos herramientas para poder incidir en estos impulsos que lo generan y reconducirlos hacia estrategias que defiendan el desarrollo sostenible.

El territorio como sistema reticular

La aproximación al territorio desde una visión reticular de Dupuy (Dupuy, 1985), ha sido asumida por diferentes autores. Magrinyà lo resume o contextualiza de una manera muy clara. A continuación se expondrán las claves de esta concepción retística del territorio (Magrinyà F. , 1998).

Los nuevos sistemas de transporte, la expansión de la urbanización y de los servicios urbanos y los sistemas de comunicación instantánea son los elementos que están marcando las transformaciones más destacadas en el territorio y a la vez afectan drásticamente a su comprensión. Descifrar las relaciones que se establecen en red en el territorio, permitirá entender la organización territorial de este nuevo escenario y explicar ciertas características contemporáneas de su organización como son el espacio, el tiempo y la comunicación.

Inicialmente el concepto de red se asimilaba a la idea de malla como tejido, la medicina introdujo la connotación circulatoria al término al interpretar el conjunto de venas y arterias como una red. Posteriormente, otras disciplinas han ido asumiendo el término de red; la sociología en la red de relaciones sociales, la economía en la red de empresas, la geografía con el concepto de red de ciudades y el urbanismo con la consideración de red de servicios urbanos.

En el ámbito del urbanismo, la aproximación a las redes que propone Dupuy permite integrarlas a la concepción de sistema territorial. Un sistema es un conjunto de elementos, relacionados de alguna manera entre ellos o interdependientes, que

² La ecología es la rama de la biología que estudia las interacciones de los seres vivos con su hábitat

constituyen un todo orgánico, sujeto generalmente a determinadas leyes³. El territorio funciona como un sistema en el sentido que está constituido por una serie de elementos que se relacionan entre ellos constituyéndole cierta estructura y organización.

A través de la definición de sistema propuesta por Klir y Valach esta concepción de redes sistémicas que configuran el territorio toma sentido.

Sea un sistema S que contiene los elementos $a_1, a_2, \dots, a_n$

Sea a_0 el entorno del sistema S

Consideramos el conjunto $A = \{a_1, a_2, \dots, a_n\}$ y el conjunto $B = \{a_0, a_1, \dots, a_n\}$

Cada elemento del conjunto B está caracterizado por un conjunto de entradas y un conjunto de salidas. Sea r_{ij} la manera en la que las entradas del elemento a_i dependen de las salidas del elemento a_j , al conjunto de todas las r_{ij} ($i, j = 0, 1, \dots, n$) es llamado R.

Cada agrupación $S = \{A, R\}$ constituye un sistema, y el conjunto de relaciones R del sistema es llamado red.

De esta manera, un sistema (S) está configurado por unos elementos que lo forman (A) y unas relaciones que se establecen entre ellos (R); el conjunto de relaciones del sistema es llamado red. En un sistema territorial las redes y/o relaciones que se establecen se articulan siguiendo unos principios:

Diversidad de puntos en el espacio: es la abstracción de unos intereses individuales o colectivos, los actores.

Existencia de proyectos transaccionales: Entendido como la intención de mantener relaciones entre estos puntos, actores, en el espacio. Estas relaciones se manifiestan físicamente a través de las infraestructuras (flujos, transporte, información, energía).

Operador: Que aparece como un nuevo actor en el juego de relaciones y que asume el papel de recolector y homogeneizador de proyectos individuales.

Por ejemplo: diferentes habitantes de un municipio (puntos) necesitan construir una red de abastecimiento de agua (infraestructura), aparece un operador, representado por la compañía de agua (operador), y ofrece su servicio para la ejecución de la red.

El papel del operador en este proceso es clave en el sentido que traspasa todas las relaciones posibles (la red máxima o red virtual) a una red que es finalmente la real y que depende de condicionantes técnico, económico y políticos del entorno (Raffestin, 1988).



Figura 1: Redes del sistema territorial
Fuente: (Magrinyà F. , 1998).

Para comprender la articulación entre las redes y el territorio es necesario reinterpretar algunas de las características propias del concepto de red (cinética, topológica y adaptativa) en el contexto territorial:

- **Carácter cinético:** El vínculo espacio-tiempo como una de las características de las relaciones entre los puntos, ha sido transformado cualitativamente por el

³ Definición extraída del diccionario de la Real Academia Española

hecho que los flujos de circulación son cada vez más veloces y asumen distancias más elevadas. Actualmente es posible establecer relaciones entre puntos más alejados con el mismo tiempo que se usaba para relaciones entre puntos cercanos. A este fenómeno hay que sumarle la capacidad de comunicación instantánea ligadas a las redes de información.

- La topología de la red: Será la estructura originada por el conjunto de puntos relacionados entre sí. Si a las relaciones las identificamos con líneas y los actores como puntos, asumimos una topología de grafos para el sistema de redes. Para analizar las redes territoriales se asumirán propiedades de la teoría de grafos como la conexidad, conectividad, homogeneidad, isotropía y modalidad.
- Carácter adaptativo: Des de mediados del s. XIX las redes de servicio se han ido introduciendo en la organización territorial. Hay que asumir que nuevas redes y nuevas tecnologías podrán ser introducidas en un futuro y es por eso que será interesante analizar el proceso de integración que deberán asumir estas nuevas redes con la organización territorial existente.

Una vez definidas y caracterizadas las redes y comprendido la acepción de territorio como sistema reticular, se puede profundizar más en esta lectura reticular del territorio a través de establecer tres niveles de redes (cada una con sus actores, relaciones y operadores) que se suman y permiten comprender la complejidad del sistema.

(a) Nivel primario, las redes de infraestructuras técnicas: Red de transportes, de telecomunicaciones, de servicios.

(b) Nivel secundario, redes de producción y consumo: Distribución en el espacio de los asentamientos a nivel político y administrativo: Centros políticos, hospitales, localización de industrias, zonas de comercio, red cultural.

(c) Nivel terciario, red doméstica: Asume las relaciones de cada uno de los ciudadanos con los otros niveles.

En este trabajo se pretende evaluar la relación que se establece entre la accesibilidad patrimonial y el desarrollo local y turístico de un territorio. En esta relación entran en juego varios factores como son la red viaria y sus modelos de gestión local, el patrimonio y el entorno patrimonial y el desarrollo territorial local y los impulsos que lo organizan. Siguiendo la conceptualización en red del sistema territorial podemos colocar cada uno de estos factores en un nivel organizativo. (a') La red viaria (nivel primario), (b') la red polarizada de asentamientos y elementos culturales (nivel secundario) y (c') la red de agentes que participan en la gestión del territorio local (nivel terciario).

La articulación, indistintamente del orden de los tres niveles de redes (red de infraestructuras técnicas, redes de producción y red doméstica), conforma el sistema territorial. Será sumamente interesante descifrar las conexiones entre estas tres redes basándose en el precepto del desarrollo sostenible, para que su articulación conforme entonces un sistema territorial sostenible.

Caracterización del sistema territorial a nivel local

La escala en la que avaluaremos las relaciones que se establecen en un sistema territorial será la local, aun así sin menospreciar las relaciones a las que están supeditadas con la escala global. En este sentido, la concepción del Sistema Local Territorial (SLOT) propuesta por Dematteis y Governa (Dematteis & Governa, 2005), nos propone una escala local de territorio basada en una potencialidad común y a la vez, nos esclarece las dudas de porqué es necesario actuar y potenciar las redes a nivel local para después acceder a unas relaciones globales más justas y coherentes.

Un sistema SLOT está formado básicamente por dos componentes, 1) Redes locales de agentes y 2) El entorno territorial. El primer componente entendido como los actores, que debido a las múltiples relaciones que tienen pueden llegar a comportarse como un único actor colectivo⁴, y el espacio territorial, entendido como el lugar donde actúa y donde se desarrolla el sistema local.

Dematteis & Governa pretenden encontrar ciertas aptitudes intrínsecas en un territorio (actitudes, precondiciones, recursos inmóviles, experiencias de progreso, etc...) que funcionen como 'indicio' de una potencialidad local (Dematteis & Governa, 2005). Estos indicios, que serían como estructura o 'arquitectura' base permeable a nuevas políticas, programas y proyectos, junto con la aparición de estímulos y ciertas actuaciones de gobernanza, harían posible un territorio autónomo capaz de afrontar los objetivos de desarrollo.

La dimensión o radio de este sistema local es variable, con diferentes intensidades distribuidas, pero es importante que entre los agentes se establezcan relaciones de un cierto grado de cotidianidad, confianza y que los proyectos de desarrollo estén basados en un 'capital territorial' común; aquí se encuentra el factor escala que nos interesa.

Castañer Vivas & Erra Gil describen un Sistema Local Territorial de la siguiente manera: "Un sitio dispone de unos agentes locales y de unos recursos inherentes. El conjunto de recursos locales forman lo que se podría llamar capital territorial, el cual se vuelve productivo cuando se aplica una territorialidad activa. Ésta (que deriva de la acción los agentes locales) junto con el capital territorial crean un valor añadido, que es condición necesaria para hablar de desarrollo local territorial y que garantiza sostenibilidad, eficacia y legitimidad" (Castañer Vivas & Erra Gil, 2010).

Destacan que será necesario asumir estos recursos iniciales e inherentes y complementarlos con nuevas capacidades y disposiciones territoriales, deviniendo así una nueva forma de gobernanza, controlada por entidades independientes conectadas entre sí. Se entiende por gobernanza como un nuevo tipo de gestión de proyectos que no se basa en la intervención física o coactiva sobre los sujetos territoriales, sino como la interacción estratégica con estos. El orden de actuación no es de arriba a abajo, sino de abajo a arriba. Las entidades, los pueblos, las ciudades, etc. toman fuerza y se organizan para crear sus propios proyectos.

Los Sistemas Locales Territoriales, que actúan como un actor colectivo, llevan a cabo una serie de proyectos o procesos de transformación económica, política y social, basados en el capital territorial común y respaldados por los agentes locales, pero como procesos de transformación que son, modifican este territorio y a la vez lo insertan en proyectos de desarrollo de mayor escala. La sostenibilidad del desarrollo local será efectiva en el momento que al incorporar las renovaciones necesarias para hacer frente a los cambios producidos por el desarrollo, no sólo se conserve el capital natural (dimensión ambiental de la sostenibilidad) sino que se extienda a conservar y mantener todo el 'capital territorial' (que incluye también la dimensión económica, social y cultural). Y que no sólo se mantenga el capital territorial del SLOT sino también el de otros sistemas locales ligados por interacciones materiales e inmateriales con el sistema examinado (Dematteis & Governa, 2005).

El capital territorial es entendido como 'los recursos inherentes y potenciales' que un territorio contiene (por ejemplo, una industria local potente, patrimonio cultural propio, estrategias de desarrollo ya establecidas, etc.). Dematteis & Governa describen un par

⁴ (Dematteis & Governa, 2005) definen un SLOT como "una red local de agentes que, en función de las específicas relaciones que mantienen entre sí y con el contexto específico territorial en el lugar que operan y se desenvuelven, se comportan, de hecho y en alguna circunstancia, como un actor colectivo".

de ejemplos: el caso de un territorio con una industria local tradicional que sobrevive gracias a la reconversión productiva competitiva de ésta, o el caso de un territorio con un patrimonio arqueológico interesante pero que el desarrollo turístico que podría devenir de su valoración no descuida otros recursos potenciales como podrían ser el patrimonio paisajístico y el capital social conexo a éste.

Castañer Vivas & Erra Gil recuerdan que los recursos potenciales más interesantes son los específicos o 'inmóviles', dado que son los que se diferencian del resto y no pueden desarrollarse en otro espacio. Hablamos pues de "un recurso cultural e histórico, invisible, inmóvil (difícilmente transferible a otros territorios), específico (característico del lugar) y patrimonial (sustrato cultural homogéneo que se ha ido configurando a lo largo del tiempo)" (Castañer Vivas & Erra Gil, 2010). La valoración de los estos recursos potenciales de un territorio puede ser una de las estrategias utilizadas para el desarrollo local y puede activarse a través del turismo cultural, ya que este tipo de turismo entiende los 'inmóviles' como un instrumento de dinamización y reestructuración económica y la cultura como una fuente de recreación y ocio.

Como veremos, el turismo cultural permite valorizar y enfatizar la historia comuna y a la vez dinamizar o diversificar económicamente su entorno. Aun así, será necesario entender este tipo de estrategias de valoración de recursos más activa y directa, sin abandonar otro tipo de estrategias para diversificar las posibles vías del desarrollo.

A2 El patrimonio del territorio y su organización

Como se ha comentado anteriormente, un SLOT se desarrolla en base a las relaciones que se establecen entre sus agentes y en base a un capital territorial común. A pesar de la existencia de este capital territorial común o de unos recursos inherentes, es necesario que éstos sean asumidos por los agentes territoriales y percibidos como capital o valor, para seguidamente poder ser explotados sosteniblemente y que puedan participar de las estrategias de desarrollo (Castañer Vivas & Erra Gil, 2010). La valorización de los recursos por parte de los agentes locales, es factor determinante para que un SLOT pueda activarse, debe existir cierta apropiación e identificación del capital territorial común para que el desarrollo local sea efectivo.

Una de las estrategias de valorización de capital territorial es la 'activación patrimonial' de los recursos (Vejsbjerg, 2013), (Prats, 2003)), cuya legitimación viene determinada por los expertos que analizan la 'importancia científica' de determinado elemento, más una cierta interpretación que no es objetiva y que tiene que ver con los valores intangibles del patrimonio.

Rautenberg destaca dos categorías de 'activación patrimonial' (Rautenberg, 1998) citado en (Tweed & Sutherland, 2007)).

- **Patrimonio por designación:** Es el modelo clásico de asignación establecida por los expertos o técnicos siguiendo estrategias jerárquicas de la administración. Pueden causar controversia por el hecho de ser asignadas casi como una imposición y sin tener en cuenta las contribuciones del público en general.
- **Patrimonio por apropiación:** Es aquel tipo de patrimonio que ha obtenido su valoración debido al uso. Es un valor asignado por la comunidad y que está íntimamente ligado a la democratización de la cultura. Esta asignación no tiene que ver con ningún tipo de 'importancia científica' sobre el elemento o el fenómeno sino más bien con la apropiación por parte de la comunidad de ese recurso. Puede ser acusado de populismo o no llegar a ser reconocido por las élites culturales.

Lo interesante de esta doble categorización de la 'activación patrimonial' es que pone en evidencia la dificultad a la hora de determinar el valor de los recursos territoriales y las múltiples visiones que existen al respecto. Vesbjerg introduce algunas de las acepciones que integran el concepto de patrimonio y que deben ser tratadas en su totalidad para comprender su complejidad. "La noción de patrimonio lleva implícitas las ideas de legado y herencia, uso colectivo, gratuidad, capacidad de relacionar a una sociedad o cultura con su ambiente y de estructurar el sentido de pertenencia del individuo al lugar, mediante la objetivación de valores simbólicos." (Vejsbjerg, 2013).

A continuación se destacarán tres valores⁵ del patrimonio (cultural, económico e intangible) con la voluntad de enfatizar la subjetividad de la evaluación de estos recursos. No se busca una objetividad en la evaluación sino que se aspira a comprender la concepción holística del patrimonio, donde cada acepción cuenta y es sumatoria.

Valorización holística del patrimonio

Valor cultural

En el Consejo de Europa sobre el valor del patrimonio cultural para la sociedad, (COE (Council of Europe), 2005), definen el patrimonio cultural como "un conjunto de recursos heredados del pasado con los que la gente se identifica, con independencia de la propiedad, como la reflexión y la expresión de la constante evolución de los valores, creencias, conocimientos y tradiciones. Incluye todos los aspectos del entorno resultante de la interacción entre personas y los lugares a través del tiempo;" Definen también a la comunidad patrimonial como aquella que "se compone de personas que valoran aspectos específicos del patrimonio cultural deseado, en el marco de la acción pública, para mantener y transmitir a las generaciones futuras."

De estas definiciones se deduce que para definir patrimonio cultural no sólo se concentran en el recurso patrimonial en sí, sino que lo insertan dentro de un contexto cultural concreto. Stephenson propone que para entender el concepto de 'valor cultural' es preciso entender qué se considera por 'valor' y que se considera por 'cultura' (Stephenson, 2008).

Se entiende por 'valor' a una consideración social que surge de un contexto concreto (entendiendo contexto a un entorno espacial y temporal).y no a un valor en sentido universal. Tal como sugiere Stephenson hay que comprender el valor del objeto en sí y la naturaleza del valor que se le atribuye. Es decir, estas atribuciones de valor pueden ser atribuidas únicamente por personas que participan del contexto del objeto o por técnicos especializados en la materia

Para el concepto 'Cultura' Stephenson propone la interpretación como un proceso dinámico con el cual las personas participan activamente en la construcción de la vida en grupo. No se identifica tanto con las representaciones del mundo (que se podría entender como arte), sino como una manera de vivir y de interactuar en sociedad. Destaca tres aspectos de la cultura que se superponen: un sentido antropológico referido a un modo de vida de un pueblo; como un medio funcional de atribuir identidad en un grupo; referido a procesos sociales particulares.

Finalmente, entendiendo estos dos conceptos de esta manera, los 'valores culturales' son "aquellos valores que son compartidos por un grupo o comunidad, o que son

⁵ 'Valor' según la Real Academia Española se define (entres sus múltiples acepciones) como "Cualidad que poseen algunas realidades, consideradas bienes, por lo cual son estimables. Habrá que tener en consideración entonces cuáles son esas cualidades y quién es el objeto que las estima.

legitimados a través de una asignación de valores socialmente aceptada.” (Stephenson, 2008).

Tal y como comentan Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti “en la larga tradición de pensamiento cultural, el valor cultural se consideraba como una característica intrínseca del objeto determinada por sus cualidades, como la armonía y la regularidad. En la era posmoderna, el valor cultural se ha planteado como una construcción social determinada por el contexto cultural, la época histórica y el lugar.” (Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti, 2010).

Valor económico

El valor económico del patrimonio se contextualiza en cómo puede contribuir el patrimonio en la sociedad y el desarrollo humano a través de su potencial como factor de desarrollo económico sostenible (COE (Council of Europe), 2005).

Para ello, es interesante usar herramientas de análisis económico (como coste/beneficio) para poder medir el valor económico del patrimonio con mayor precisión y entenderlo dentro del contexto del desarrollo territorial. En este sentido Ruijgrok establece una metodología que permite evaluar económicamente el patrimonio con una comparación de coste/beneficio, basado en tres valores económicos positivos referidos a tres aspectos: valor de recreación, valor de legado y valor de la confortabilidad en la vivienda (Ruijgrok, 2006).

El valor económico de las cosas está determinado por lo que la gente está dispuesta a pagar por él. Más en el caso del patrimonio, que no tiene un valor económico ‘establecido’ se determina entonces por lo que la gente está dispuesta a pagar por o para su acceso. En este sentido Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti relacionan el valor de recreación con los valores no comerciales de uso directo (que tienen que ver con lo que la gente puede estar dispuesta a pagar por una experiencia recreativa proporcionada por el patrimonio a considerar) y con los valores no comerciales de uso indirecto (referidos a servicios comerciales anexos como fotografías, publicaciones relacionadas, merchandising, etc...) (Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti, 2010).

Por el valor de legado, Ruijgrok se refiere a lo que la gente está dispuesta a pagar por la recuperación y conservación del patrimonio para su propio disfrute y el de las generaciones futuras (Ruijgrok, 2006). Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti lo vinculan con los valores económicos de no uso.

Para contextualizar el valor de la confortabilidad, Ruijgrok comenta que el valor económico del patrimonio se puede determinar a través de la cantidad de bienestar (material e inmaterial) que genera el patrimonio en la sociedad. Un primer tipo de bienestar se refleja en los precios de los inmuebles o bienes raíces, y esta consideración normalmente no es considerada en los estudios de evaluación patrimonial que únicamente tienen en cuenta los gastos o impactos económicos en relación a los costes de remodelación y/o restauración.

El Modelo de Costes que propone para analizar el valor de confortabilidad, establece una relación entre el precio de una casa y sus características, las cuales incluye características relacionadas con su condición de edificio histórico, entorno histórico y elementos patrimoniales. Destaca que los valores patrimoniales del entorno y/o del objeto patrimonial afectan al precio de compra del inmueble.

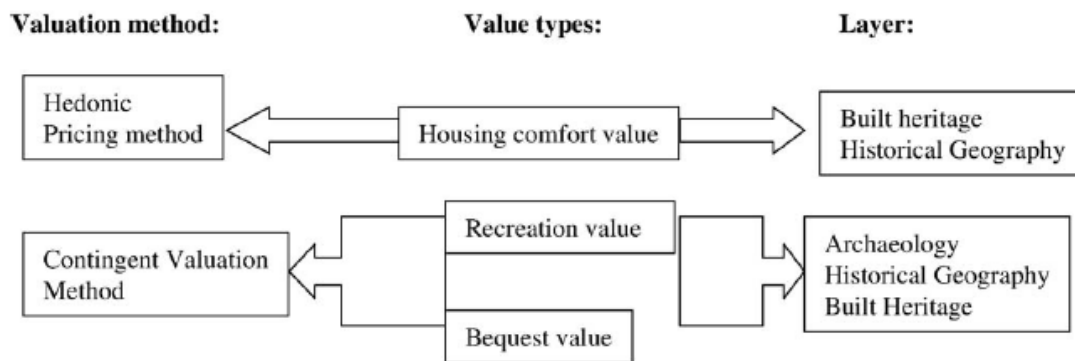


Figura 2: Valoración patrimonial según el Modelo de Costes de Ruijgrok
Fuente: (Ruijgrok, 2006)

De su modelo, llevado a cabo en una zona de Holanda, concluye que la inversión en la protección del patrimonio vale la pena para la sociedad analizado desde el punto de vista coste/beneficio. Los costes los deduce del Plan de Protección del Patrimonio Cultural que la administración asume para el lugar en un período de 10 años (es el tiempo que estima el Plan en su ejecución). Los beneficios los resume en; el beneficio de la confortabilidad de la vivienda que es inmediato y ocurre sólo una vez; los beneficios recreativos que tendrán efecto a lo largo de 10 años; y los beneficios de legado que tendrán efecto hasta 20 años después (pues estas prestaciones se cosechan en la próxima generación).

Valor intangible

La teoría contemporánea acerca de análisis, preservación, gestión del patrimonio se argumenta o sostiene teniendo en cuenta el entorno. Por ello, el entorno del elemento patrimonial es patrimonio en sí por el hecho de que permite comprender el elemento patrimonial en su contexto territorial y contexto cultural. Esto es asumido en la patrimonialización de edificios en donde se atribuyen sentidos, valores y acciones patrimoniales a espacios cada vez más amplios, no solo a edificios patrimoniales en concreto sino a todo su entorno ((Muntañola Thornberg, 2000), (Maderuelo, 2010), (Mata, 2010), (Rapoport, 1982)).

"El cruce entre el proyecto de arquitectura y la forma histórica del medio construido, será propiamente el lugar: el espacio humano que nos construimos y en el que vivimos. Sin lugar no hay arquitectura "(Muntañola Thornberg, 2000, pág. 63).

Aun así, los métodos principales para la identificación y protección del patrimonio construido en la actualidad - la inclusión de los monumentos y edificios individuales y la designación de áreas de conservación - son incapaces de lidiar con ciertas características intangibles del patrimonio que con frecuencia son precisamente éstas las que dan al elemento patrimonial el carácter único e identitario por el cual es valorado (Tweed & Sutherland, 2007).

Tweed, C. & Sutherland, M. realizan un estudio en el centro de Belfast. Una área comercial y de ocio muy interesante en la primera mitad del siglo XX pero que cayó en desuso a finales de siglo. Hubo una propuesta de nuevos inversores en los años 90's para revitalizar el sector, pero estos nuevos proyectos proponían la desaparición de un bar histórico de la ciudad y de una calle medieval, ambos elementos no listados en la catalogación patrimonial de la ciudad pero dos ejemplos claros de patrimonio por apropiación.

Realizaron una serie de encuestas, los resultados de las cuales, se basaban en tres indicadores:

- Indicadores asociados a la percepción: preguntas y respuestas asociadas al entorno, humor, familiaridad con el entorno, percepción de calidad del espacio
- Indicadores asociados a posibles transformaciones del espacio: preguntas y respuestas asociadas a posibles cambios en el espacio
- Indicadores categóricos: relacionados con los grupos socio-económicos, culturales y educacionales de los encuestados.

Destacan que muchas de las respuestas iban dirigidas a aspectos difícilmente clasificables en listados tipológicos clásicos como por ejemplo la luz, la quietud y los colores y que se refieren pues a estos valores intangibles del patrimonio que también tienen mucho que ver con la subjetividad de la comunidad que lo ha apropiado. En últimas aproximaciones a la evaluación del patrimonio cultural se acostumbra a descomponer los elementos por consideraciones distinguiendo, como en el caso de Throsby, los siguientes valores: valores estéticos, valores espirituales, valores sociales, valores históricos, valores simbólicos, valores de autenticidad (Throsby, 2002) citado en (Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti, 2010)). Esta múltiple valoración pone en evidencia la concepción holística del patrimonio.

La activación patrimonial es un recurso amparado por ley (a nivel macro-estatal, estatal, regional y local) y que tiene su repercusión en las estrategias de ordenación del territorio. Normativas urbanísticas o de gestión territorial asumen la necesidad, en la medida de lo posible y con más o menos acierto (Jerpåsen & Swensen, 2008), de incorporar la gestión del patrimonio en sus planeamientos. El reto ahora, está en poder traspasar también la concepción intangible del patrimonio a esta gestión territorial y asumir el patrimonio en toda su complejidad y riqueza.

El paisaje como patrimonio territorial

El Convenio Europeo del Paisaje entiende por paisaje a cualquier parte del territorio tal como la percibe la población, cuyo carácter sea el resultado de la acción y la interacción de factores naturales y/o humanos.. Es consciente que “el paisaje contribuye a la formación de las culturas locales y que es un componente fundamental del patrimonio natural y cultural europeo, que contribuye al bienestar de los seres humanos y a la consolidación de la identidad europea” (COE (Council of Europe), 20 de octubre de 2000).

Según Nogué, director del Observatori del Paisatge de Catalunya, la construcción del paisaje se debe a la actuación del hombre que, a través de las técnicas y prácticas que han ido pasando de generación en generación, ha modificado el territorio. A lo largo de la historia, el hombre ha interactuado con su entorno para organizarse en sociedad, ha desarrollado una producción agrícola y ha establecido una gestión de usos del suelo, de protección de áreas naturales y de estructuración de asentamientos. El paisaje natural (base geofísica) es convertido en paisaje cultural como resultado de una transformación colectiva, se han vertido en él todos los valores y sentimientos de la sociedad que ha vivido (Nogué, 2009).

De esta manera, entendiendo la evolución histórica del comportamiento humano con el entorno, un paisaje puede entenderse como paisaje cultural. En las Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial’ destacan que “Los paisajes culturales son bienes culturales y representan las “obras conjuntas del hombre y la naturaleza” e “Ilustran la evolución de la sociedad humana y sus asentamientos a lo largo del tiempo, condicionados por las limitaciones y/o oportunidades físicas que presenta su entorno natural y por las sucesivas fuerzas sociales, económicas y culturales, tanto externas como internas.” (UNESCO, 2005).

Las fuerzas motoras del desarrollo de la sociedad han ido modificando y consolidando el paisaje a lo largo de la historia. Antrop define el paisaje cultural como “el resultado de la reorganización consecutiva de la tierra con el fin de adaptar mejor su uso y

estructura espacial a las cambiantes demandas de la sociedad.” (Antrop, 2005). Destaca que la evolución del paisaje ha sido constante en la historia de la humanidad y que una de las causas históricas principales de la transformación sucesiva del territorio ha sido y es para tener una mejor gestión del agua y gestionar las zonas de bosque. Considera clave para aprender de los paisajes culturales pasados, analizar los periodos y las fuerzas determinantes de cada período.

Es interesante también el análisis que realizan Jerpåsen & Swensen sobre la estructura base del paisaje histórico cultural. Describen al paisaje como unas representaciones físicas con una ‘estructura’ sociocultural o esquema socio organizativo subyacente. “los cambios en las características sociales darán lugar a cambios en el paisaje y pueden dar lugar a la transformación de las estructuras culturales.” (Jerpåsen & Swensen, 2008)

Las primeras iniciativas de conservar el paisaje y la naturaleza son en la segunda mitad del siglo XIX. Antrop enumera los primeros ejemplos; Francia 1854, EEUU 1872, Inglaterra 1885, Bélgica 1892, Alemania 1904, Holanda 1905 (Antrop, 2005).

En muchos países la legislación se deriva en dos tipos de protección, patrimonio natural y cultural. La concepción de paisaje también se está incluyendo actualmente en las normativas locales europeas de protección del patrimonio, derivado del Convenio Europeo del Paisaje (COE (Council of Europe), 20 de octubre de 2000) Y que en su Art.5 determina la necesidad de “integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística y en sus políticas en materia cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como en cualesquiera otras políticas que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje”

A pesar de esta voluntad legislativa, es difícil encontrar la manera de proteger el paisaje debido a su concepción holística y su complejidad. En este sentido, Stephenson propone un modelo, ‘Cultural Values Models’, que le permita “proporcionar un marco para entender el alcance potencial de los valores que pueden estar contenidos en un paisaje dado, para ayudar a resolver el problema de la comprensión fragmentada del valor paisajístico, y tener en cuenta la contribución del paisaje a la sostenibilidad cultural” (Stephenson, 2008).

Para crear este modelo destaca 3 componentes del paisaje:

- 1) **Formas:** Aspectos tangibles, medibles y físicos del paisaje. Elementos naturales (formas montañosas, agua, vegetación...) y elementos construidos (vías, jardines, aterrazamientos...)
- 2) **Relaciones:** Aspectos intangibles como la espiritualidad, el mito, historias relacionadas con el paisaje, el sentido del lugar. Relaciones que se establecen a través del sistema humano-natural.
- 3) **Procesos:** Se refiere a acciones pasadas y presentes activadas por el hombre y a procesos naturales y ecológicos. Ambos se relacionan entre ellos.

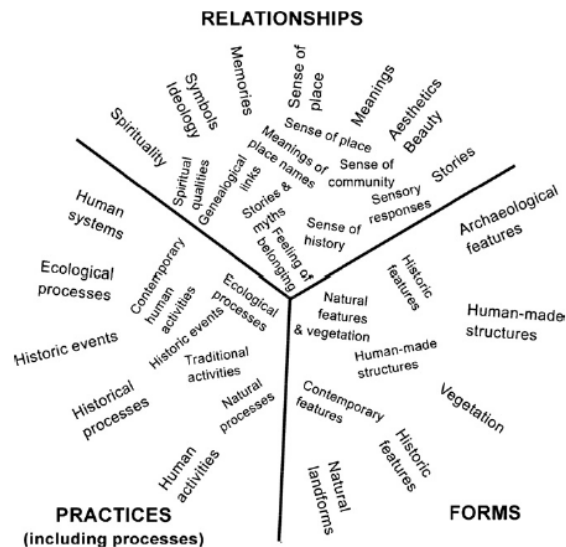


Figura 3: Componentes fundamentales del paisaje del 'Cultural Values Model' de Stephenson
Fuente: (Stephenson, 2008)

Las tres consideraciones o componentes del paisaje están en continuo y '**dinámica**' relación e interacción. En el pasado y en el presente añadiendo '**temporalidad**' al paisaje.

Para identificar mejor el concepto de temporalidad, se añaden dos distinciones:

- **Valores de superficie:** Percepciones directas de las formas, relaciones y procesos del paisaje
- **Valores arraigados:** Valores implícitos que surgen de formas, relaciones y procesos del pasado.

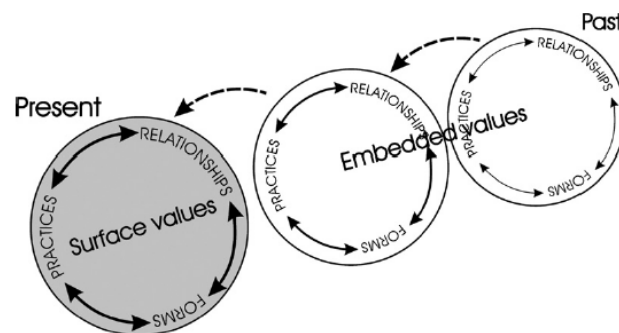


Figura 4: Valores de superficie y valores arraigados del 'Cultural Values Model' de Stephenson.
Fuente: (Stephenson, 2008)

Este modelo pone de manifiesto la necesidad de aproximarse al paisaje asumiendo sus valores intangibles y remarca para ello la división entre formas, relaciones y procesos. El factor más interesante de este modelo es la capacidad para poder incluir el concepto tiempo en la valoración paisajística.

Identificación de los agentes involucrados en la activación patrimonial

Como se ha dicho previamente, los procesos de 'activación patrimonial' de los recursos son una estrategia de valorización del capital territorial y para llevarla a cabo debe existir cierta apropiación e identificación del capital del territorio por parte de la comunidad involucrada.

La legitimación del patrimonio viene determinada por los expertos que analizan la 'importancia científica' de determinado elemento, más una cierta interpretación que no es objetiva y que tiene que ver con los valores intangibles del patrimonio. Varios son los autores que coinciden en la necesidad de involucrar a todos los representantes implicados en la valorización patrimonial ((Jerpåsen & Swensen, 2008), (Tweed & Sutherland, 2007), (Stephenson, 2008), (Garré, Meeus, & Gulinck, 2009), (Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti, 2010), (Vejsbjerg, 2013), (Kent & Elliott, 1995)).

Estos autores, de una manera u otra hacen la distinción entre 'outsiders' y 'insiders':

Por una parte están los 'outsiders' que son los expertos, profesionales de diversas disciplinas. Pueden no sólo evaluar los valores inherentes del patrimonio sino también pueden ayudar a los "insiders" a descubrir los valores de los elementos que los acompañan en su cotidianidad. Aportan soluciones técnicas para su posible restauración, preservación y/o gestión. Su trabajo debe ser interdisciplinar, para el caso por ejemplo de la valoración patrimonial del paisaje, deben interactuar arqueólogos, etnólogos, arquitectos, geógrafos y sociólogos. "La cooperación en la investigación es más que una investigación compartida, involucra también, en mayor o menor grado, la capacidad de sintetizador o de integrar métodos, teorías y conceptos provenientes de diferentes disciplinas." (Jerpåsen & Swensen, 2008).

En paralelo, se destaca el papel de los llamados 'insiders' referidos a los integrantes y residentes de las comunidades locales, propietarios de los elementos patrimoniales, a los gestores turísticos y los propios turistas y visitantes. Estos agentes conviven diariamente con el capital territorial y su identificación con ésta es plena.

En el Consejo de Europa sobre el valor del patrimonio cultural para la sociedad, (COE (Council of Europe), 2005), destacan en el Art. 7 la necesidad de "fomentar la reflexión sobre la ética y los métodos de presentación del patrimonio cultural, así como el respeto a la diversidad de interpretaciones". En este sentido, es sumamente interesante conocer la opinión de los agentes locales del territorio porque su apreciación, variada y subjetiva, es de igual valor que la apreciación de un profesional.

Es por eso, que muchos de los análisis de valoración patrimonial incluyen encuestas y entrevistas a agentes locales ((Tweed & Sutherland, 2007), (Stephenson, 2008), (Garré, Meeus, & Gulinck, 2009)) con la voluntad de esclarecer cuáles son las opiniones y conceptualizaciones de estos agentes sobre su capital. En muchos casos los valores que los 'insiders' identifican en el paisaje coinciden con los valores analizados por los 'outsiders' pero lo más interesante es que los 'insiders' hacen especial hincapié en los valores intangibles del patrimonio hecho que puede ayudar a su comprensión y su valorización holística.

Estrategias de catalogación patrimonial territorial

Cualquier estrategia de conservación del patrimonio, debe incluir protección y revitalización. No se trata de embalsamar un elemento patrimonial, sino de protegerlo de su desaparición como herramienta de conocimiento del pasado (siempre y cuando continúe siendo un valor cultural por sí mismo), y de proporcionarle un nuevo uso contemporáneo que lo convierta en estímulo para un desarrollo económico (Antón Clavé, Turismo, Territorio y Cultura, 2006). La valorización patrimonial de un recurso es normalmente amparada por ley a través de normativas de conservación,

mantenimiento y gestión de los recursos patrimoniales y a través de diferentes niveles administrativos (Jerpåsen & Swensen, 2008).

En su mayoría la legislación en el campo del patrimonio inmueble se deriva en dos tipos de protección, patrimonio natural y cultural. En Catalunya la protección del patrimonio se ampara por el siguiente marco normativo:

Figuras de protección del patrimonio cultural y natural catalán				
PROTECCIÓN PATRIMONIO CULTURAL CATALÁN				
Marco legal	Ley 2/1993, de 5 de marzo, de fomento y protección de la cultura popular y tradicional y del asociacionismo cultural Ley 9/1993, de 30 de setiembre, del patrimonio cultural catalán			
Categorías de protección	BCIN (Bienes Culturales de Interés Nacional) BCIL (Bienes Culturales de Interés Local) EPA (Espacios de Protección Arqueológica) Resta de bienes integrantes del patrimonio cultural catalán			
Bienes inmuebles	Monumento hist.	Jardín hist.	Zona interés etnológico	Zona paleontológica
	Conjunto hist.	Lugar hist.	Zona arqueológica	
PROTECCIÓN PATRIMONIO NATURAL CATALÁN				
Marco legal	Marco legal europeo Directiva 79/409/CEE, 2 abril de 1979, relativa a la conservación de las aves salvajes Directiva 92/43/CEE, 21 mayo de 1992, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la fauna y la flora salvajes Marco legal español Ley 42/2007, de 13 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad Ley 5/2007, de 3 de abril, de la Red de Parcas Nacionales Marco legal catalán Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales Ley 12/2006, del 27 de julio, de medidas en materia de medio ambiente y de modificación de las leyes 3/1988 y 22/2003, de la Ley 12/1985, de la Ley 9/1995 y de la Ley 4/2004.			
Categorías protección	Parcas nacionales Parajes naturales de interés nacional		Reservas naturales Parcas naturales	
PEIN	Ley 12/1985, de 13 de junio, de espacios naturales crea y regula la figura del Plan de espacios de interés natural (PEIN), aprobado mediante el Decreto 328/1992.			
RED NATURA 2000				
Marco legal	Es una iniciativa europea, que impulsa la creación de una red de áreas de especial protección. Es el principal instrumento de conservación natural de la Unión Europea.			
Categorías protección	Z.E.P.A: Zona de Especial Protección para las Aves L.I.C: Lugar de Interés Comunitario Z.E.C: Zona de Especial Conservación			
PROTECCIÓN, GESTIÓN y ORDENACIÓN DEL PAISAJE				
Marco legal	Marco legal europeo El 2004 entra en vigor el Convenio Europeo del Paisaje, dentro el marco “Europa, un patrimonio común”. Marco legal catalán La Ley 8/2005, de 8 junio de protección, gestión y ordenación del Paisaje promueve la mejora y re valorización del Paisaje.			
Instrumentos	Catálogos de Paisaje	Directrices del Paisaje	Cartas del Paisaje	

PROTECCIÓN UNESCO, PATRIMONIO DE LA HUMANITAT			
Objetivo	El Objetivo de esta catalogación es crear un catálogo y dar a conocer ciertos lugares de importancia cultural y natural a nivel mundial. Los espacios catalogados pueden recibir financiamiento de la UNESCO para su protección y conservación.		
Categorías	Cultural, natural y mixto		
Patrimonio humanidad a Catalunya	El arte rupestre Tárraco Vall de Boí	Monasterio de Poblet La obra de Gaudí Los castells	Palau Música / Hospital Sant Pau Patum de Berga La dieta mediterránea

Figura 5: Figuras de protección del patrimonio territorial catalán
Fuente: Elaboración propia a partir de las webs de los gestores.

Des estas normativas surgen catalogaciones y representaciones gráficas de éstas a nivel de listado de los monumentos y recursos naturales a proteger y métodos de designación de áreas de conservación. A continuación se ejemplifican dos casos singulares de representación holística del patrimonio como son el caso de los mapas creados por el 'Observatori del Paisatge de Catalunya' y la representación del 'Catálogo histórico del paisaje en Escocia. Ambos ejemplos escenifican la intención de poder representar conceptos intangibles del patrimonio.

Catálogos de paisaje de Catalunya

En el Convenio Europeo del Paisaje (COE (Council of Europe), 20 de octubre de 2000) en el párrafo 30 del Informe explicativo del convenio dice "En su diversidad y calidad, los valores naturales y culturales vinculados a los paisajes europeos forman parte del patrimonio común de Europa y los países europeos tienen el deber de adoptar disposiciones colectivas para la protección, gestión y ordenación de estos valores ". A su vez el Art.3 destaca que el Convenio "Tiene por objetivo promover la protección, gestión y ordenación de los paisajes, así como organizar la cooperación europea en ese campo." Y en su Art.5 determina la necesidad de "integrar el paisaje en las políticas de ordenación territorial y urbanística y en sus políticas en materia cultural, medioambiental, agrícola, social y económica, así como en cualesquiera otras políticas que puedan tener un impacto directo o indirecto sobre el paisaje"

En el año 2004, en Catalunya se constituyó El Observatorio del Paisaje. Es una entidad que se organiza en forma de consorcio y que legalmente se incluye en la Ley 8/2005, de 8 de junio de protección, gestión y ordenación del paisaje de Catalunya. Su creación responde a "la necesidad de estudiar el paisaje, elaborar propuestas e impulsar medidas de protección, gestión y ordenación del paisaje en Catalunya en el marco de un desarrollo sostenible".

Una de las funciones concretas del Observatorio del Paisaje es la de gestionar los 'Catálogos de paisaje'. Se trata de 7 catálogos (correspondientes a 7 divisiones de carácter territorial en Catalunya) donde se inventarían y clasifican los valores paisajísticos de cada una de estas divisiones. Se conciben normativamente (a través de la citada ley y adoptando así los principios y estrategias de acción que establece el Convenio europeo del Paisaje promovido por el Consejo de Europa.) como un instrumento para la introducción de objetivos paisajísticos en los diversos planes normativos de Catalunya.

Contenidos de los Catálogos de Paisaje de Catalunya
Inventario de los valores paisajísticos presentes en su área.
Enumeración de las actividades y procesos que inciden o han incidido de forma más notoria en la configuración actual del paisaje.
Señalamiento de los principales recorridos y espacios desde los que se percibe el paisaje.
Delimitación de las unidades de paisaje (zonas más concretas de las que abarca el Catálogo general con propiedades paisajísticas similares), entendidas como áreas estructural, funcional y / o visualmente coherentes sobre las que puede recaer un régimen diferenciado de protección, gestión u ordenación.
Definición de los objetivos de calidad paisajística para cada unidad de paisaje. Estos objetivos deben expresar las aspiraciones de la colectividad en cuanto a las características paisajísticas de su entorno.
Propuesta de medidas y acciones necesarias para alcanzar los objetivos de calidad paisajística.

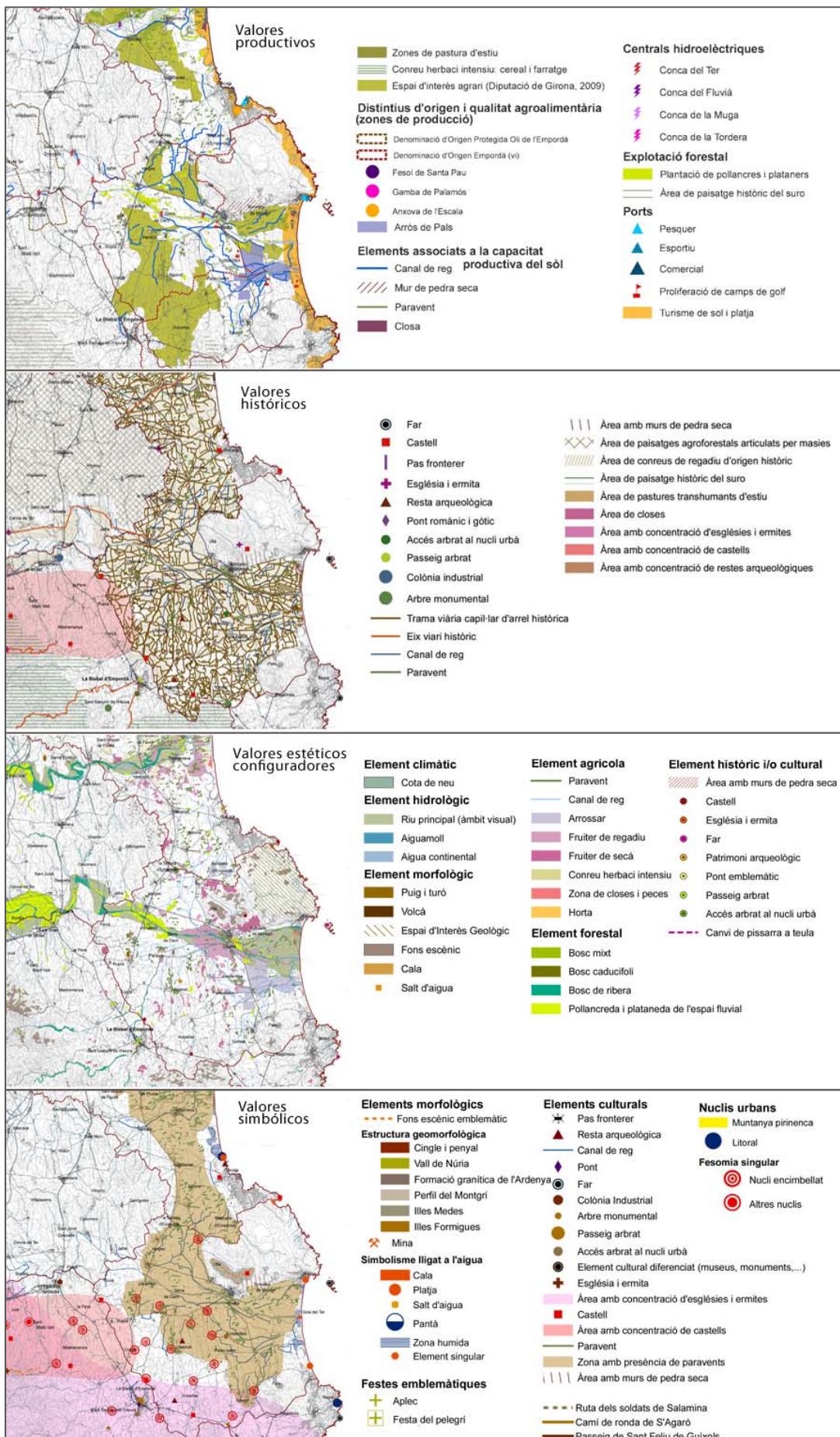
Figura 6: Contenidos de los Catálogos de Paisaje de Catalunya

Fuente: <http://www.catpaisatge.net/esp/catalegs.php>

En cuanto el inventario de valores paisajísticos es interesante destacar el análisis que elaboran para su identificación.

- (1) Identificación y cartografía de los 'paisajes reconocidos', cuya valía se reconoce normativamente
- (2) Identificación de los valores que no están reconocidos normativamente y que pretende recoger la diversidad de componentes que presenta el paisaje: valores relativos a los atributos morfológicos, valores relativos con la dimensión perceptiva y otros derivados del sistema cultural propio de la sociedad o grupo del territorio.
 - a. Naturales y ecológicos: en particular espacios con funciones de conectividad ecológica
 - b. Estéticos: Capacidad de un paisaje para transmitir belleza. Elementos configuradores, patrones, singularidades, transformación periódica de forma y color
 - c. Simbólicos y identificativos: Identificación de un colectivo con un paisaje determinado.
 - d. Históricos: en particular tipologías de asentamientos, usos de la tierra
 - e. Sociales: Relacionado con el uso recreativo del paisaje
 - f. Productivos: Relacionado con actividades agrícolas, de ganadería, industriales, etc.

De esta identificación de valores surgen los mapas del catálogo que se representan según los valores indicados: mapa de los valores ecológicos del paisaje, mapas de dinámicas en el paisaje, mapa de los valores estéticos del paisaje, mapa de los valores simbólicos e identitarios, mapa de los valores religiosos y espirituales, mapa de los valores sociales, mapa de los valores históricos, mapa de los valores productivos.



Catalogación del paisaje histórico de Escocia

El proyecto piloto Historic Land-use Assessment (HLA) se creó en octubre de 1996 por la Historic Scotland and the Royal Commission on the Ancient and Historical Monuments of Scotland. Su objetivo primero fue estudiar la viabilidad de crear un método que pudiera representar los patrones históricos de uso del suelo.

Empezaron con una prueba piloto en un área concreta del consejo de Aberdeenshire en Escocia. Usaron una escala de trabajo de 1:25:000, con mapas de la Ordnance Survey (OS) como fondo y con herramientas SIG para la elaboración de datos. El éxito de esta primera prueba piloto desencadenó el interés por extender la metodología a otras áreas de estudio de Escocia.

En la actualidad se puede acceder al resultado on line, a través de la página web HLAmap (<http://hla.rcahms.gov.uk/>) o a través del conjunto de datos GIS completo, que se puede descargar gratuitamente desde el mismo sitio web. Se pretende cubrir el completo de Escocia en 2015.

Cómo funciona HLA:

Dividen el territorio en múltiples polígonos, definidos por el uso actual. Cada polígono tiene la capacidad de registrar el uso actual de la tierra y hasta tres niveles de uso de la tierra heredados - los rastros de la actividad pasada todavía visible en el paisaje (en particular por la fotografía aérea).

Clasifican los datos con la siguiente estructura de usos del suelo:

- **Categoría:** 14 clases generales de uso del suelo en el que se anidan tipos
- **Período:** referentes al periodo cronológico de origen.
- **Tipo:** entendido como tipologías concretas del uso de la tierra, (podría entenderse como combinaciones de categoría/período). Se registran como:

CATEGORIAS	PERIODOS
Área urbanizada	Prehistoria- Presente
Parcelas pequeñas y minifundios	Prehistoria antigua
Establecimiento defensivo	Prehistoria tardía
Paisaje Diseñado	Etapa romana
Establecimiento de Energía	Medieval antiguo
Campos y Agricultura	Medieval
Minerales, Desechos y turbas de industrias	Medieval/Post-medieval
Páramos y pastizales pobres	Post-medieval
Pueblos diseñados	17th-19th
Área de Recreación	18th-19th
Área Ritual	18th-20th
Transporte	18th-Presente
Masa de agua	19th-20th
Bosques y zonas forestales	19th-Presente
	20th
	20th-Presente

Figura 7: Categorías y periodos clasificados por el HLA
Fuente: <http://hla.rcahms.gov.uk/>



Figura 8: Tipos clasificados por el HLA
Fuente: <http://hla.rcahms.gov.uk/>

A partir de esta catalogación, crean una base de datos (SIG) con la identificación de cada polígono con su uso actual (tipo histórico) y el uso del polígono en otras etapas históricas (Cada polígono tiene capacidad para tres niveles de uso de la tierra heredada, estructurados a partir de la más reciente a la mayor antigüedad).

Los creadores destacan que los datos producidos por el HLA no son sólo un solo producto, sino que es un recurso para ser explorado, interrogado y adaptado para su uso en una variedad de contextos. Es por eso que en la documentación que se encuentra en la página web del proyecto, hay una serie de recomendaciones para los usuarios sobre el manejo y gestión de los datos que se ofrecen.

Los paisajes históricos son un recurso poco utilizado, y HLA ofrece unas herramientas a los profesionales y los responsables de la planificación para entender y tomar conciencia de los orígenes históricos de los paisajes y lo que significa su presencia para las actividades previstas.

Los paisajes históricos no deben ser vistos como un obstáculo para el desarrollo o la gestión del territorio económico, sino como una oportunidad para gestionar el territorio y planificarlo de manera sostenible. Los aspectos históricos del paisaje pueden influir en el diseño territorial de una manera positiva aportando una resonancia del pasado para continuar en el futuro.

HLA de datos pretende ser un recurso para la comprensión de cómo el paisaje se ha desarrollado a través del tiempo.

Permite a los usuarios:

- Entender la cronología y la historia de los paisajes de hoy en día;
- Entender mejor el componente histórico del paisaje;
- Identificar áreas de paisajes pasados (o "heredados") conservadas en el mosaico actual de uso de la tierra;
- Realizar análisis cuantitativos y cualitativos para comprender la importancia potencial de los paisajes históricos en su contexto más amplio, y,
- Incorporar información de los paisajes históricos en el diseño, evaluación y trabajo de ordenación territorial

A3 El turismo cultural un marco donde establecer estrategias de desarrollo

Una de las definiciones más clásicas de turismo cultural corresponde al ICOMOS (International Council on Monuments and Sites) a través de la Carta del Turismo Cultural adoptada en Bélgica dentro el seminario Internacional de Turismo Contemporáneo y Humanismo el año 1976.

“El turismo cultural es aquel que tiene por objeto, entre otras finalidades, el descubrimiento de lugares y monumentos. Ejerce sobre ellos un efecto positivo considerable en la medida que, para cumplir sus objetivos, tiene que mantener viva su protección. Este tipo de turismo justifica los esfuerzos que exige a la comunidad humana para el mantenimiento y protección del patrimonio, en razón de los beneficios socioculturales y económicos que genera para el conjunto de las poblaciones afectadas”

En esta definición ya se entrevén los conceptos claves del turismo cultural que son por una parte (i) las relaciones que se establecen, a nivel de beneficios pero también de implicación, entre turismo y territorio y (ii) como el patrimonio puede ser la base conceptual para ciertas estrategias de desarrollo.

En el Consejo de Europa sobre el valor del patrimonio cultural para la sociedad, (COE (Council of Europe), 2005), analizan la contribución del patrimonio cultural para la sociedad y el desarrollo humano y señalan ya en el preámbulo estos dos conceptos. “Haciendo hincapié en el valor y el potencial del patrimonio cultural se usa con prudencia como un recurso para el desarrollo sostenible y la calidad de vida en una sociedad en constante evolución;” y “Convencidos de la necesidad de involucrar a todos los miembros de la sociedad en el proceso en curso de definición y gestión del patrimonio cultural”.

Múltiples son los estudios que relacionan el turismo como un motor de desarrollo (López-Monné R. , 1999), (Avila & Barrado, 2005), (Antón Clavé, 2006), (Nuryanti, 1996)), pero todos coinciden en el hecho de no considerarlo como un motor exclusivo, sino que debe requerir del apoyo y aprovechamiento de todas las oportunidades y recursos disponibles, y ser una herramienta que contribuya a la diversificación de las economías y pueda participar en los procesos de reestructuración de sistemas territoriales locales.

El turismo cultural que actúa bajo el dominio del binomio patrimonio-desarrollo para (Antón Clavé, Turismo, Territorio y Cultura, 2006) tiene que afrontar tres cuestiones fundamentales: (1) la protección y revitalización del patrimonio apostando por una dinamización económica que repercuta en los habitantes del lugar, (2) la asignación de contenido y estructura al producto turístico buscando una tematización que respete la memoria colectiva de la sociedad implicada y (3) la explotación racional del producto sin perder los valores identificadores.

Nuryanti introduce dos matices interesantes en el concepto de turismo cultural las llama las relaciones ‘único-universal’ y ‘espacio-tiempo’ (Nuryanti, 1996).

Primero destaca la relación entre dos fenómenos aparentemente contradictorios: lo ‘único’ y lo ‘universal’. Cada lugar a visitar tiene unas características únicas (los recursos inmóviles que lo distinguen del resto), pero la manera de entender, interpretar y gestionar estos recursos a través de herramientas propias de la gestión turística es compartida por todos.

La relación ‘espacio-tiempo’ puede ser escenificada con la conceptualización de los territorios (a nivel global o local o de ciudad) a través de sus recursos patrimoniales y la creación de una cierta ‘realidad virtual’ al respecto. En este sentido el turista puede colmar su necesidad o curiosidad por viajar a través del espacio y el tiempo. Sería como definir el turismo cultural como las estrategias que se llevan a cabo en un territorio para convertir su territorio en un pequeño espacio virtual que permita al turista

viajar a través del espacio y el tiempo. Esta curiosidad de viajar en el tiempo no es contemporánea pero sí que su concreción real es posible en la actualidad. Aumenta la conciencia del pasado y a la vez la voluntad de conocer e incluso volver a valores sociales tradicionales.

Destaca el autor que “en su esencia, la relación entre el patrimonio y el turismo es paralelo al debate que tiene lugar dentro de la cultura de una sociedad entre la tradición y la modernidad”. Como el turismo cultural bebe de la conservación patrimonial y de la escenificación en cierto modo ficticia de la historia del lugar para poder llevar a cabo estrategias de desarrollo económico que comportan cambios en el propio sistema. La tradición implica estabilidad y continuidad mientras que el turismo implica cambio y esto produce ciertas contradicciones.

En los últimos años ha habido un cambio de concepción del turismo por parte del visitante que se decanta hacia modelos de viaje más libres y con propósitos de ocio, salud y negocios a una visión, propia del fordismo, en que prevalecían las rutas establecidas o tours. El turista cultural valora la exclusividad y singularidad en frente de los parámetros turísticos más estandarizados (Antón Clavé, Turismo, Territorio y Cultura, 2006), (Vejsbjerg, 2013)). El aumento del tiempo libre y las vacaciones pagadas, el aumento de los ingresos, el incremento en la movilidad individual, el avance en la información y reconocimiento por parte de entidades públicas y privadas del turismo como recurso económico, han hecho que el turismo cultural se consolide como estrategia de desarrollo local.

Delante de un modelo de sociedad fundamentalmente urbana e industrial, el mundo rural es un espacio con muchas oportunidades y en proceso de transformación (López-Monné R. , 1999). El turista que busca una destinación rural para su tiempo libre, acostumbra a ser originario de un conjunto urbano y normalmente responderá a valores y referentes culturales muy diferentes a los rurales (Antón Clavé & López-Monné, 1996). Es por esto, que el turismo rural aporta al consumidor, mayoritariamente urbano y cada vez más informado, una nueva experiencia diferenciada y alejada de su realidad y puede responder perfectamente a sus inquietudes de descubierta cultural, de vivencia de nuevas experiencias y de viaje espacio-temporal.

El turismo rural se ha asociado muchas veces únicamente a las actividades de prestación de servicios de alojamiento en casas rurales. Pero, el concepto es mucho más amplio y abarca todo un conjunto de servicios turísticos que ofrecen experiencias turísticas ligadas a la ruralidad (López-Monné R. , 1999). Según (Vera, López Palomeque, Marchena, & Antón Clavé, 1997) el turismo rural ha de estar o ser:

- *Situado en zona rural.*
- *Fundamentado en las prácticas rurales: pequeña empresa, grandes espacios naturales, contacto con la naturaleza, patrimonio, prácticas tradicionales.*
- *Practicarse en general a escala intermedia y local.*
- *De crecimiento lento y ligado a las familias locales. Ha de desarrollarse esencialmente bajo el control de la comunidad local.*
- *Su desarrollo tiene que ayudar a mantener el carácter propio de la región y hacer un uso viable a largo término de los recursos locales.*
- *Adecuados a la diversidad del entorno, la economía y la historia del espacio rural.*

Lo que queda claro del turismo rural, y debería extenderse al turismo cultural, es que no puede existir sin la implicación de la comunidad local. Moulin & Boniface reivindican el papel que ejercen las redes sociales en el proceso turístico local. Hacen una distinción dentro del grupo de agentes sociales; El sector público y organizaciones locales cuyo deseo es “el desarrollo socio-económico, la conservación cultural y revivificación, el intercambio y la interacción entre las comunidades y los grupos, y la

entrega de la educación”; y la industria turística que su interés recae en crear nuevas atracciones con potencial económico e intereses comerciales. A nivel local múltiples iniciativas de turismo sostenible tienen lugar basándose en el concepto de cooperación y redes de servicios, pero el turismo cultural en el sentido clásico, con su principal ambición o motivación económica, no está tan dispuesto a participar de redes de distribución o de intercambio de información. En cualquier caso, los autores destacan que la industria del turismo cada vez es más consciente que el producto con el que trabaja, el patrimonio y el territorio, es un producto vulnerable y frágil y empieza a participar a ciertas iniciativas de carácter más horizontal (Moulin & Boniface, 2001).

El territorio en clave promocional

Una de las estrategias de valorización de los recursos inherentes de un territorio es la ‘activación turística’. Se trata de evaluar la potencialidad turística del recurso a activar que en caso de existir este potencial pasaría a llamarse atractivo para visitantes (Vejsbjerg, 2013). Pearce propone 6 principios comunes para la configuración de un atractivo para visitantes (Pearce, 1991):

Potencialidad turística del recurso

1. La existencia de un recurso natural o cultural distintivo;
2. Una apreciación y entendimiento por parte del público;
3. La oferta de actividades que brinden seguridad, accesibilidad e incentive la imaginación de los visitantes;
4. Un cinturón inviolable que proteja el recurso y genere un espacio adecuado para su interpretación;
5. Una zona de servicios cercana al núcleo del atractivo;
6. Un precio que refleje la calidad del recurso y de la gestión turística, la duración de la visita y un retorno óptimo a la inversión pública y / o privada.

Una vez determinado si un recurso tiene potencialidad turística, el atractivo deberá activarse turísticamente como tal. Vejsbjerg explica los procesos de activación turística, se trata de comprender “el proceso de valoración de un recurso a atractivo para visitantes y su inclusión en un producto turístico.” (Vejsbjerg, 2013):

Activación turística del recurso potencial

(1) Proceso de valorización de un recurso

Un recurso territorial puede ser potencialmente turístico y se ha visto previamente 6 principios que debe cumplir al respecto. Leiper, N. describe además la importancia de la dimensión espacial de los atractivos incluyendo variables como la distancia entre ellos, la infraestructura turística y la señalización.

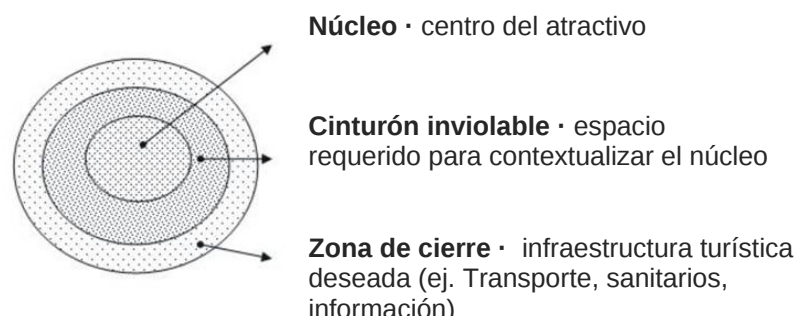


Figura 9: Análisis de los atractivos para visitantes
Fuente: (Vejsbjerg, 2013)

Los atractivos turísticos pueden considerarse como “sistemas o conjuntos de elementos interconectados. Un subsistema dentro del sistema turístico.” En este subsistema existen tres componentes que deben interactuar para crear un atractivo exitoso: el núcleo o elemento central, el turista o elemento humano; y la señalización o elemento informativo (Leiper, 1990).

(2) Analizar las redes sociales que intervienen

Evaluar los modelos de gestión actuales y las estructuras de las relaciones entre los agentes. Distribución geográfica, lógicas que predominan, naturaleza de los agentes (privado, público, comunitario o personal).

Vejsbjerg remarca que los atractivos turísticos no son espacios absolutos, sino que están íntimamente relacionados con la sociedad que convive con ellos; por tanto constan de un recurso base, que es el que se pretende poner en valor, y unos servicios asociados. La gestión del turismo cultural a veces se enfoca priorizando la planificación del producto o del atractivo; La planificación entonces se basa en una mera “exposición sistemática de distintos tipos de atractivos clasificados según atributos” y que entienden estos atractivos de una manera estática y simplemente descriptiva. La autora defiende una nueva visión del turismo donde el atractivo no existe sin el proceso de construcción social. “Los atractivos no son sino que se construyen” (Vejsbjerg, 2013).

(3) Analizar las estrategias de activación turística

Analizar las estrategias que se podrían desarrollar para activar turísticamente el atractivo para visitantes asumiendo procesos de dimensión social, que incluyan a toda la comunidad implicada, procesos de dimensión simbólica relacionados con la conceptualización o reinterpretación del atractivo.

Estos tres pasos podrían ser el método de ‘pasos a seguir’ para la activación turística de un recurso potencial, pero Vejsbjerg comenta que es común que los pasos se inviertan. Por ejemplo, que un recurso todavía no activado turísticamente, reciba ya ciertos visitantes y a partir de este hecho se pone en evidencia la necesidad de patrimonializarlo o como mínimo de aplicarle cierta normativa o planificación de gestión. Destaca algunos ejemplos en que un recurso no tuvo bien resuelta alguna de las tres fases, por ejemplo la fase de implicación por parte de la comunidad local y su activación turística no tuvo buenos resultados.

B LA ACCESIBILIDAD COMO UNO DE LOS PARÁMETROS DE REFERENCIA EN LA RELACIÓN ENTRE PATRIMONIO Y DESARROLLO LOCAL Y TURÍSTICO

"Los elementos móviles de una ciudad, y en especial las personas y sus actividades, son tan importantes como las partes fijas. No somos tan sólo observadores de este espectáculo, sino que también somos parte de él, y compartimos el escenario con los demás participantes." (Lynch, 1960) (p.10)

B1 Acceso al patrimonio como estrategia de activación turística

El concepto de acceso al patrimonio no es fácil de definir, incluye acepciones como el acceso físico a él, la eliminación de barreras físicas para las personas con discapacidad, el acceso a información, acceso a la participación y posibilidad de uso. En el Consejo de Europa sobre el valor del patrimonio cultural para la sociedad, en el art. 12 utilizan ésta última acepción como principal (COE (Council of Europe), 2005).

El acceso al patrimonio cultural y la participación democrática. Las Partes se comprometen a:

a) animar a todos a participar en:

- El proceso de identificación, el estudio, la interpretación, la protección, conservación y revalorización del patrimonio cultural;
- La reflexión y el debate público sobre las oportunidades y los desafíos que representa el patrimonio cultural;

b) tener en cuenta el valor que asigna cada comunidad patrimonial al patrimonio cultural con el que se identifica;

c) reconocer el papel de las organizaciones de voluntarios como socios en las actividades, y como crítica constructiva de las políticas del patrimonio cultural;

d) tomar medidas para mejorar el acceso al patrimonio, especialmente entre los jóvenes y los desfavorecidos, con el fin de crear conciencia sobre su valor, la necesidad de mantener y conservar, y los beneficios que pueden derivarse de ella."

Se pregunta cuál es el papel que debe desarrollar el patrimonio en la actualidad asumiendo su doble rol 'progreso-memoria'.

Para comprender la accesibilidad al patrimonio Canclini parte de la concepción cultural del patrimonio. Es decir, que está íntimamente ligado a la comunidad social que lo creó y a la vez no sólo es una representación del pasado sino que actuaciones contemporáneas también pueden considerarse patrimonio (García Canclini, 1999). En este sentido, el patrimonio mantiene una fuerte vinculación con la estructura social existente que lo impulsa en el momento de su creación (situación económica, movimientos sociales, influencias políticas, etc.,...) y es por eso que es una representación de la cultura en todos los ámbitos. El autor se cuestiona sobre el hecho que pueda existir cierta jerarquía del capital cultural (arte / artesanía, medicina científica / medicina popular, cultura escrita / cultura oral, etc...) cuando al fin y al cabo todos estos recursos son representatividad de la misma manera en que la sociedad se expresa.

También es cierto que existen ciertas investigaciones sociológicas y antropológicas que defienden que existen diversas maneras de acceder al patrimonio determinada según la clase social y/o económica del visitante. Y estas divisiones sociales no sólo influyen en la manera de relacionarse con el patrimonio actual y/o apropiarse de él, sino que también determinaron su formación a lo largo de la historia. Pero a pesar de este hecho, la tematización de los recursos para visitantes muchas veces incurren a una cierta recreación del pasado que olvida fracturas sociales o clases rivales que

estuvieron presentes en la sociedad que creó ese recurso y este hecho permite que el acceso al patrimonio cultural muestre cierta 'solidaridad' y 'complicidad social' en su disfrute.

Es por eso que el autor apremia a la gestión del patrimonio la función básica de ofrecer una accesibilidad completa al patrimonio desde todas sus facetas, desde la accesibilidad física e informativa hasta la creación de las herramientas necesarias para su apropiación por parte de todas las clases sociales (económicas, educacionales, por edades, etc.,...)

Canclini distingue el papel de tres agentes del patrimonio como actores determinantes en la gestión de su acceso. El sector privado, el Estado y los movimientos sociales (García Canclini, 1999).

“La acción privada respecto del patrimonio está regido, igual que en otros ámbitos, por las necesidades de acumulación económica y reproducción de la fuerza de trabajo. A menudo, esta tendencia lleva a la explotación indiscriminada del ambiente natural y urbano, la expansión voraz de la especulación inmobiliaria y el transporte privado, en detrimento de los bienes históricos y del interés mayoritario.” Aun así destaca que esta no es la única manera de apropiarse del patrimonio por parte de agentes privados pues existen estrategias que sí aprecian el valor simbólico del patrimonio que a la vez incrementan el valor económico de éste y pone de ejemplo (para el caso de México) la incorporación de ciertas representaciones indígenas como la artesanía o el arte del tejido en el ámbito mercantil cultural.

Al Estado le atribuye la función de valorar y promover el patrimonio como un recurso identificador de la nacionalidad donde toda clase de recurso es representativa de toda la comunidad del estado. Este hecho por otra parte puede llegar a diluir las idiosincrasias de la comunidad local que creó ese patrimonio concreto y por tanto el carácter local que le es propio.

Los movimientos sociales han asumido su papel activo dentro de la sociedad y son agente indispensable para el desarrollo de cualquier comunidad. En cualquier caso, en cuanto al desarrollo patrimonial se refiere, a las clases más marginadas, “atrapadas en la penuria de la vivienda y en la urgencia por sobrevivir”, les es difícil llegar a asociarse en este sentido y son las capas medias y populares de la sociedad las que están asumiendo con mayor éxito la apropiación patrimonial.

La visión del patrimonio por parte de estos tres actores está decantándose hacia un nuevo modelo de gestión donde no prevalezca únicamente estrategias de preservación y/o defensa del patrimonio, sino donde tengan especial cabida las estrategias en pro del uso social y democrático de los recursos patrimoniales.

Destaca el autor cuatro respuestas tipo a la gestión del patrimonio:

Tradicionalismo-sustancialista: Destacan el valor formal, estético y simbólico del recurso el cual hay que conservar como representación del pasado. Su conservación en la actualidad permite rememorar este pasado glorioso y trasciende a cualquier cambio social.

Mercantilista: Valoran el carácter económico que puede desarrollar o no un elemento patrimonial, ya sea porque pueda ser rendibilizado o por ser un obstáculo al progreso. En este sentido, los recursos serán apreciados únicamente en la medida que puedan tener una repercusión económica positiva en la comunidad.

Conservacionista y monumentalista: Se centra en los recursos patrimoniales excepcionales sin tomar en consideración la estructura social contemporánea al momento de la creación o transformación de éste. Pone de ejemplo en México al exaltación de las pirámides maya sin hacer un recordatorio de las contradicciones sociales que lleva implícitas.

Participacionista: Concibe el patrimonio y su gestión en función de las necesidades de la sociedad que lo disfruta. “Las funciones anteriores -el valor intrínseco de los bienes, su interés mercantil y su capacidad simbólica de legitimación- están subordinadas a las demandas presentes de los usuarios. La selección de lo que se preserva y la manera de hacerlo deben decidirse a través de un proceso democrático en el que intervengan los interesados y se consideren sus hábitos y opiniones.”

Para el desarrollo de este último modelo de gestión es necesario conocer los impulsos que mueven al público y a los usuarios del patrimonio para apropiarse de éste y hacerle uso. “hay que conocer y entender las pautas de percepción y comprensión en que se basa la relación de los destinatarios con los bienes culturales.” (García Canclini, 1999).

A continuación se explicarán ciertas estrategias de accesibilidad al patrimonio. La primera, *la salud y la recreación en el espacio natural como vector turístico*, hace referencia a una manera de apropiación de los recursos naturales por parte de la sociedad, cada vez más urbanizada. Las dos últimas, *las rutas temáticas culturales* y *las nuevas tecnologías en la información turística*, nos muestran dos casos de como los gestores turísticos abogan por la necesidad de mejorar la accesibilidad del patrimonio cultural, fuente de su negocio, al usuario final.

La salud y la recreación en el espacio natural como vector turístico

Uno de los recursos del territorio que pueden ser atractivos turísticos potenciales son los recursos naturales. El turismo ‘clásico’ de sol y playa y el turismo de nieve asumen de manera clara este potencial. En la actualidad, aparece también un nuevo tipo de turismo, el turismo de naturaleza, basado en el aprovechamiento de estos mismos recursos, procurando ser respetuoso en todas su ramificaciones con el medio del que se nutre y siendo partícipe del desarrollo sostenible de la región que lo acoge (Vera, López Palomeque, Marchena, & Antón Clavé, 1997).

El contacto con la naturaleza es un de las principales motivaciones del turista potencial del turismo de naturaleza. El aumento de la consciencia ambiental y la artificialización de la sociedad urbana crea una demanda de productos turísticos relacionados con el mundo natural. El turista potencial del turismo de naturaleza no se desplaza a una destinación para *ver alguna cosa*, sino que busca un lugar para *hacer alguna cosa*, quiere realizar una actividad más compleja y participativa y que le aporte una experiencia nueva. En este sentido, surgen nuevas motivaciones que consolidan este tipo de turismo como son la satisfacción de necesidades de interacción social, de desarrollo físico, de mantenimiento de la salud, de conexión con la naturaleza, de identidad, aprendizaje, de bienestar espiritual y otros ((Driver, Manfredo , & Tarrant, 1994), (Cuenca Cabeza & Goytia Prat, 2012), (Goytia, 2004), (Avila & Barrado, 2005), (López-Monné R. , 1998), (Bell, Tyrväinen, Sievänen, Pröbstl , & Simpson, 2007)).

Ward Thompson ofrece una visión interesante sobre la potencialidad de los recursos naturales a partir de una concepción contemporánea de la ecología, los espacios abiertos se comprenden bajo un marco ecológico más amplio y a la vez sirven a las necesidades humanas del contacto con la naturaleza (Ward Thompson, 2002). En su investigación se centra en los espacios abiertos urbanos pero es posible, y ella misma así lo hace, extrapolarlo a los espacios abiertos del territorio.

Parte de la concepción y visión, ya asumida en la sociedad urbana, sobre el papel del espacio público (plazas, calles y parques urbanos) que se entienden como espacios de cohesión social y que aportan beneficios a nivel de salud y nivel de vida y se pregunta si estas premisas pueden ser válidas para una gestión contemporánea del territorio.

Destaca pues, dos motivaciones del acceso al espacio abierto. Constata por una parte, que es evidente que el acceso a alguna forma de "naturaleza" es una necesidad

humana fundamental y, por tanto, una parte muy importante del acceso al espacio abierto donde tiene lugar una especie de intimidad, inocencia y autonomía. Por otro lado, afirma que una de las claves o retos de la oportunidad de cohesión social que representan los espacios abiertos comunes es asumir las diferencias de percepción que tienen las diferentes clases, edades o grupos sociales sobre los comportamientos que se pueden tener en un espacio abierto. Este reto puede ser asumido introduciendo en el proceso de planificación la participación de los actores involucrados.

Una de las diferencias entre parques urbanos con el espacio abierto en el campo o alejado de la ciudad es que en este último la interacción con la naturaleza o el entorno natural es directo y libre en el sentido que ciertos comportamientos que podrían ser considerados vandalismo en la ciudad (jugar con los árboles, ciclismo de montaña, jugar a campo abierto), en el campo no lo son (a no ser que sean espacios privados o controlados por algún motivo especial).

Destaca tres tipos de espacios abiertos.

- Los espacios agrícolas intensivos, a los que la gente no acudirá o mantendrá una relación todavía no asumida.
- Espacios y/o paisajes culturales, donde la gente acudirá para la recreación (en caso que se hayan conservado)
- Espacios 'salvajes' que se accederá para una recreación más activa y serán valorados como espacios informales, desordenados

Los espacios abiertos en definitiva, serán espacios donde la población acude y acudirá a relacionarse. "pueden convertirse en el banco de pruebas de nuevas ideas para que podamos establecer una relación simbiótica entre la complejidad biológica del paisaje y de la relevancia social y funcional de la infraestructura humana." (Ward Thompson, 2002).

Las rutas culturales como estrategia de accesibilidad patrimonial

Las rutas culturales y las redes de servicios asociados son una estrategia útil para hacer visible y promocionar los atractivos de un territorio, y especialmente cuando la motivación es la del desarrollo socioeconómico de la zona (Moulin & Boniface, 2001).

Moulin & Boniface destacan una doble función de las rutas patrimoniales: (1) permitir o añadir una flexibilidad y complejidad en los usos del patrimonio y (2) fortalecer y animar la cooperación y la comunicación entre los actores involucrados.

En el contexto del turismo "las rutas son el itinerario real del viaje, y las redes son los mecanismos de fondo para producirlas". Los autores ponen de ejemplo la Ruta de la Seda o el Camino de Santiago, rutas históricas que tuvieron sentido porque a lo largo de la ruta se establecieron una serie de servicios asociados que la hicieron posible. Hay que traspasar este concepto (ruta + servicios) al desarrollo turístico actual.

Ruta cultural:

"Método de conexión o unión para presentar y promocionar el patrimonio con características comunes"

La ruta es un viaje entre diversos elementos, un itinerario. Es la estrategia perfecta cuando tenemos un atractivo o una serie de atractivos a visitar. Si este/estos atractivos son los elementos patrimoniales de un territorio, la ruta se convierte en un método de presentación y promoción de este territorio y aporta a los elementos patrimoniales una flexibilidad en su uso y un grado de complejidad al introducirlos dentro un sistema complejo.

Encontramos diferentes tipos de rutas; pueden ser lineales o circulares, con una homogeneización en la jerarquía de los nodos o con priorización de nodos, con el nodo principal en el inicio de la ruta o el nodo principal al final de ésta. Cada tipología

responde a las premisas territoriales o a la estrategia que se lleve a cabo por el gestor turístico implicado. Pero la esencia comuna como estrategia turística, radica en su carácter monográfico articulado alrededor a un eje central de contenido temático. Para llevarlo a cabo, es necesario una previa jerarquización de los atractivos a visitar y una identificación de los nodos y su localización, una ruta cierra en un solo conjunto una serie de atractivos dispersos.

Como ejemplo encontramos algunas rutas patrocinadas a nivel europeo⁶ como el camino de Santiago (proclamado el primer Itinerario Cultural Europeo por el Consejo de Europa en 1987), la red textil europea o la red de ciudades Hanseáticas (COE (Council of Europe), 1996). Estas rutas son a nivel europeo, pero la extensión de la ruta podría ir variando de escala. Des de la red textil europea (que implica a los países: Escandinavia, Europa del Este, Alemania, Austria, Bélgica, Inglaterra, España, Portugal, Italia, Malta, Chipre, Serbia, Georgia y Rusia), pasando por la ruta de las colonias textiles del Río Llobregat en Catalunya (que implica a los municipios: Berga, Avià, Olvan, Gironella, Casserres, Puig-reig, Gaià, Navàs y Balasareny) hasta la ruta de una hora a pie llamada "Ruta de las fuentes" en la colonia textil Viladomiu Vell del municipio de Gironella.

Red de servicios:

"Relaciones cooperativas entre organizaciones y entes individuales involucrados en la gestión y el mantenimiento de las rutas culturales."

El trabajo en red es tremendamente efectivo por el hecho que se provee de más información, experiencias e iniciativas que trabajando uno solo. A menudo este proceso empieza en niveles administrativos elevados en la jerarquía (administraciones europeas). Su trabajo en general es decidir las estrategias para lograr los objetivos y para encontrar vehículos de aplicación que se aplicarán por un efecto de goteo, para llegar finalmente a la situación individual de una zona patrimonial y su entorno. Este proceso jerárquico es a veces demasiado burocrático y se pierden intenciones por el camino y es poco local.

Los autores hacen una distinción dentro del grupo de agentes sociales; El sector público y organizaciones locales cuyo deseo es "el desarrollo socio-económico, la conservación cultural y revivificación, el intercambio y la interacción entre las comunidades y los grupos, y la entrega de la educación"; y la industria turística que su interés recae en crear nuevas atracciones con potencial económico e intereses comerciales (Moulin & Boniface, 2001).

Nuevas tecnologías en el turismo

En la actualidad la realidad 'virtual' es cada vez más presente, se establecen relaciones cotidianas de trabajo y de intereses personales a través de la red. No sólo eso sino que permite organizar eventos con personas próximas con más rapidez que antes y esto hace que los encuentros 'reales' ya sean organizados previamente y con mayor facilidad (Ward Thompson, 2002).

Los avances en la creación de entornos virtuales está conduciendo a un mundo paralelo virtual, las pantallas táctiles de información nos ayudarán a navegar por lugares desconocidos, así como, tal vez, que nos den hasta los datos al minuto sobre aspectos del microclima local o la fauna, etc... esto podría parecer que afectaría en una disminución del acceso al espacio abierto, pero Ward Thompson afirma que "dado que somos animales sociales, y que anhelamos contacto real con los demás y con la naturaleza y el espacio abierto tal vez será más, y no menos, el uso que se hará del espacio abierto en el futuro de lo que lo ha hecho en las últimas décadas."

⁶ COE Council of Europe (<http://www.coe.int/t/dg4/cultureheritage/>)

Los cambios más sustanciales que ha sufrido el turismo en los últimos años han sido debidos a los avances tecnológicos referidos a los modos de transporte y al nuevo estilo de vida y a la comunicación. En este último aspecto Buhalis & Law proponen un artículo que pretende ser una revisión de las investigaciones científicas y artículos en esta materia, relacionando TIC y turismo, llamado también eTurismo. Distingue 3 aspectos básicos de análisis: (i) Consumidores y los aspectos de demanda, (ii) Innovación tecnológica y (iii) Funciones de la industria (Buhalis & Law, 2008).

El usuario actual, acostumbrado a la rapidez con que funciona la red, traspasa esta inquietud y poca paciencia al turismo. Los usuarios están substituyendo las agencias de viaje por las reservas online de habitación, museos y transporte, a la vez que consultan relatos de viaje de otros usuarios. Los gestores de turismo, hoteles, compañías aéreas e incluso las propias agencias de turismo están usando las tecnologías de internet para su propio marketing e estrategias de comunicación.

A través de internet, los consumidores de turismo se vuelven increíblemente poderosos, tienen a mano multitud de imágenes, productos y ofertas de diferentes espacios turísticos. Internet ofrece una fácil y cómoda comunicación, distribución y comercialización de los productos turísticos y es por eso que se está convirtiendo en una de las herramientas de promoción turística más utilizadas.

La web se puede entender como un nuevo canal de distribución en que el usuario tiene el control sobre la información a la que quiere acceder. En el marco de una página web, el gestor tendrá la oportunidad de ofrecer aplicaciones de descarga de mapas, de GPS, de audios, de juegos interactivos, venta de entradas a museos o gestores de reservas de hoteles. El usuario navegará por la web y utilizará la información que le sea más conveniente para sus necesidades (Buhalis & Law, 2008).

Una parte de la información se recoge a través de las nuevas Tecnologías de la Información y las Comunicaciones (TIC)⁷ que evolucionan rápidamente proporcionando nuevas herramientas para la comercialización y gestión del turismo.

Los sistemas de Información Geográfica (SIG)⁸, serán claves también para la gestión de la información geográfica. El gestor turístico puede almacenar, en bases de datos georeferenciados, toda la información territorial de la que se sirve y a partir de su análisis, presentarla al visitante en forma de mapas, datos concretos, previsiones o análisis históricos. Por su parte, el turista podrá realizar consultas interactivas, analizar la información espacial, editar datos, mapas y en definitiva organizar su visita al patrimonio. La creación de mapas temáticos puede ser la aplicación más inmediata al mundo de la promoción turística.

El crecimiento de las TIC y las interacciones que ofrece con los usuarios ha traído consigo grandes cambios en la industria del turismo y las percepciones de los usuarios con ésta. La accesibilidad que ofrece ha propulsado su gestión y ha promovido un cambio sustancial en su naturaleza. Las TIC han permitido no sólo una mayor independencia y empoderamiento a los usuarios para planear sus viajes y experiencias sino que también ha ofrecido múltiples posibilidades y nuevas herramientas de desarrollo, gestión y distribución para los gestores de turismo. Genera nuevas oportunidades y retos para todos los actores implicados.

⁷ Conjunto de tecnologías que permiten la adquisición, producción, almacenamiento, trato, comunicación, registre y presentación de informaciones, en forma de voz, imágenes y datos contenidos en señales acústicas, ópticas o electromagnéticas. Les TIC incluyen la electrónica como tecnología básica que soporta el desarrollo de las telecomunicaciones, la informática y la audiovisual (wikipedia).

⁸ Sistema de almacenamiento, edición, análisis y muestra de información geográficamente referenciada. Se integra de hardware, software y datos geográficos

B2 La red viaria como lienzo de la accesibilidad patrimonial

Para comprender cómo la red viaria puede actuar de lienzo de la accesibilidad patrimonial retomamos el concepto inicial de sistema territorial como resultado de la articulación en red. Las redes que articulan los elementos del sistema eran tres (1) las redes de infraestructuras técnicas, (2) las redes de producción y consumo y (3) la red doméstica o red de agentes territoriales.

Para el caso del subsistema de la accesibilidad territorial las redes se resumen de la siguiente manera: (1a) La red viaria, compuesta de carreteras, caminos y red de transporte público, (2a) la red polarizada de asentamientos y elementos culturales y (3a) la red de agentes que participan en la gestión del territorio local.

Estas tres redes se articulan indistintamente e inevitablemente para crear sistema y para entender la accesibilidad física al patrimonio hay que tener en cuenta estas relaciones inseparables. Se ejemplificará con dos casos históricos: el Camino de Santiago y el Qhapac Ñan o Camino del Inca.

El Camino de Santiago es una ruta europea de peregrinación con destino a Santiago de Compostela. La motivación de este camino era la llegada de los peregrinos medievales a venerar las supuestas reliquias del Apóstol Santiago. Habían diferentes caminos para llegar a Santiago pero para los peregrinos era indispensable encontrar lecho, techo y comida a lo largo del recorrido y por eso fueron tomando importancia ciertas rutas frente a otras por estar mejor acondicionadas en este sentido. Es por eso que las rutas no se entendían sin estos servicios asociados que a la vez favorecieron y dieron cabida a otros usos como circuitos militares, comerciales y pecuarios (Soria y Puig, 1991).



Figura 10: Rutas europeas del Camino de Santiago
Fuente: Wikipedia

Pasada la Edad Media, el Camino perdió su apogeo pero en la actualidad se ha recuperado como recurso turístico o de acceso al patrimonio a través del senderismo. Esta recuperación, veremos exógena, no se entiende sin los múltiples servicios asociados que ha generado y que lo sustentan como albergues, restaurantes y posadas en todo el recorrido.

El Qhapac Ñan o Camino del Inca es otro caso interesante de sistema vial articulado. Hace referencia al sistema vial del Imperio Inca cuya capital era el Cuzco, lugar donde convergían cuatro caminos que conectaban las cuatro regiones del 'Tawantinsuyu'⁹.

⁹ "El Tawantinsuyu o "las cuatro partes juntas" es el nombre del Imperio Inca cuya capital fue la ciudad del Cusco u "ombligo del mundo", lugar donde convergían y desde donde se proyectaban estas cuatro regiones definidas por sus caminos trazados." (Atlas de infraestructura y patrimonio cultural de las Américas. Perú, 2011)

La red viaria sirvió para administrar el territorio Inca y para vincular entre sí los diferentes pueblos y éstos con la capital. La red de caminos, de más de 50.000 km de recorrido, abasta Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Consta a lo largo de su recorrido, de una serie de estructuras tales como centros administrativos que evidencian el nivel de organización y control territorial que estructuraba el Imperio a través de esta red viaria. No se entiende el Imperio Inca sin su sistema vial creado. Viajaron por los caminos el Inca y las campañas militares, administradores y trabajadores, sirvió también para el transporte de mercancías e información así como para rutas pecuarias.



Figura 11: Red vial del Qhapaq Ñan

Fuente: El Programa Qhapaq Ñan. Instituto Nacional de Cultura de Perú

En el año 2001 el Qhapaq Ñan, a solicitud del gobierno peruano, se inscribió en la Lista Indicativa del Patrimonio Mundial (Atlas de infraestructura y patrimonio cultural de las Américas. Perú, 2011). Con esta inscripción se pretende valorar el sistema vial prehispánico como recurso patrimonial que por una parte da acceso en su recorrido a estructuras culturales y naturales de los países por los que circula y por otra, él mismo puede asumir los valores propios de recurso patrimonial.

Este doble juego tan interesante que ofrecen las vías históricas (dar acceso al patrimonio y ellas mismas ser parte de él), Garré, Meeus & Guillinck lo atribuyen también a ciertas carreteras paisajísticas entendiendo estos dos conceptos como 'acceso visual' y 'impacto visual'. Su investigación se centra en la relación entre el paisaje visto desde una carretera y la acción que afecta ésta misma en la escena visual de éste (Garré, Meeus, & Guillinck, 2009).

Otro caso que escenifica esta dualidad son las 'Parkway' o carreteras escénicas que circulan por los corredores naturales 'Greenway' de EEUU. Para entender este caso, se contextualizará el fenómeno de los corredores naturales en EEUU para entender luego cuál es el papel que asumen las carreteras que circulan por ellos.

Las vías escénicas en los corredores naturales

El caso de los 'Greenway' de EEUU

Para buscar una definición de 'Greenway' es importante comprender la variedad de entradas que engloba este concepto. Rottle cita el destacado libro '*Greenway for America*' de 1990 donde Charles Little describió cinco tipologías de corredores verdes: corredores urbanos que siguen la senda de un río, senderos recreativos, corredores naturales con un valor ecológico significativo, rutas pintorescas y/o culturales, y la

estructuración en red de los corredores verdes (Rottle, 2006). Como definición más concisa, Fabos define 'Greenway' como "corredores naturales de dimensiones diversas y conectados entre sí en una red, donde se destacan los valores ecológicos, recreacionales e histórico/culturales de estos" (Fábos, 2004, vol.68) (y también citado en (Rottle, 2006)).

Para poder profundizar más en la historia, tipologías y casos concretos de estos corredores verdes se recomienda la lectura de los artículos (Fábos, 2004, vol.68) (Ahern, 1995), (Kent & Elliott, 1995), (Searns, 1995) (Rottle, 2006), junto con los números especiales que ha dedicado la revista Landscape and Urban Planning en el número 33 del año 1995 y el número 76 del 2006.

Será interesante destacar la acepción de estructuración en red de los corredores verdes. Ahern los define como "espacios de tierra conectados que contienen elementos lineales planificados y diseñados y que pueden ser gestionados para múltiples propósitos desde fines ecológicos, recreativos, culturales, estéticos, u otros compatibles con el concepto de uso sostenible de la tierra". Le incorpora además el concepto de herramienta para planificación territorial. Destaca los corredores verdes como una estrategia de planificación para la ordenación sostenible del paisaje y como un resguardo frente a la fragmentación, degradación de la tierra, la expansión urbana y el cambio incontrolado del uso de la tierra (Ahern, 1995).

Es muy interesante y clarificadora la clasificación que realiza.

CLASIFICACIÓN POR ESCALA

Nivel municipal	km2 - 100km2	Montañas, ríos, elementos culturales
Nivel provincial o condado	100km2 - 10.000km2	
Estado / Nación	10.000km2 – 100.000km2	Países o continentes
Nación / Continente	> 100.000km2	

CLASIFICACIÓN POR OBJETIVOS

(1) Relacionado con la biodiversidad y la protección del hábitat
(2) Relacionado con la protección, mejora y gestión de los recursos del agua
(3) Con objetivos recreacionales, sobre todo a lo largo de corredores lineales
(4) Relacionado con los recursos culturales e históricos
(5) Como contenedor del crecimiento urbano descontrolado

CLASIFICACIÓN POR EL ENTORNO

Entorno agrícola
Entorno rural – suburbano
Entorno forestal

CLASIFICACIÓN POR ESTRATEGIAS DE PLANIFICACIÓN

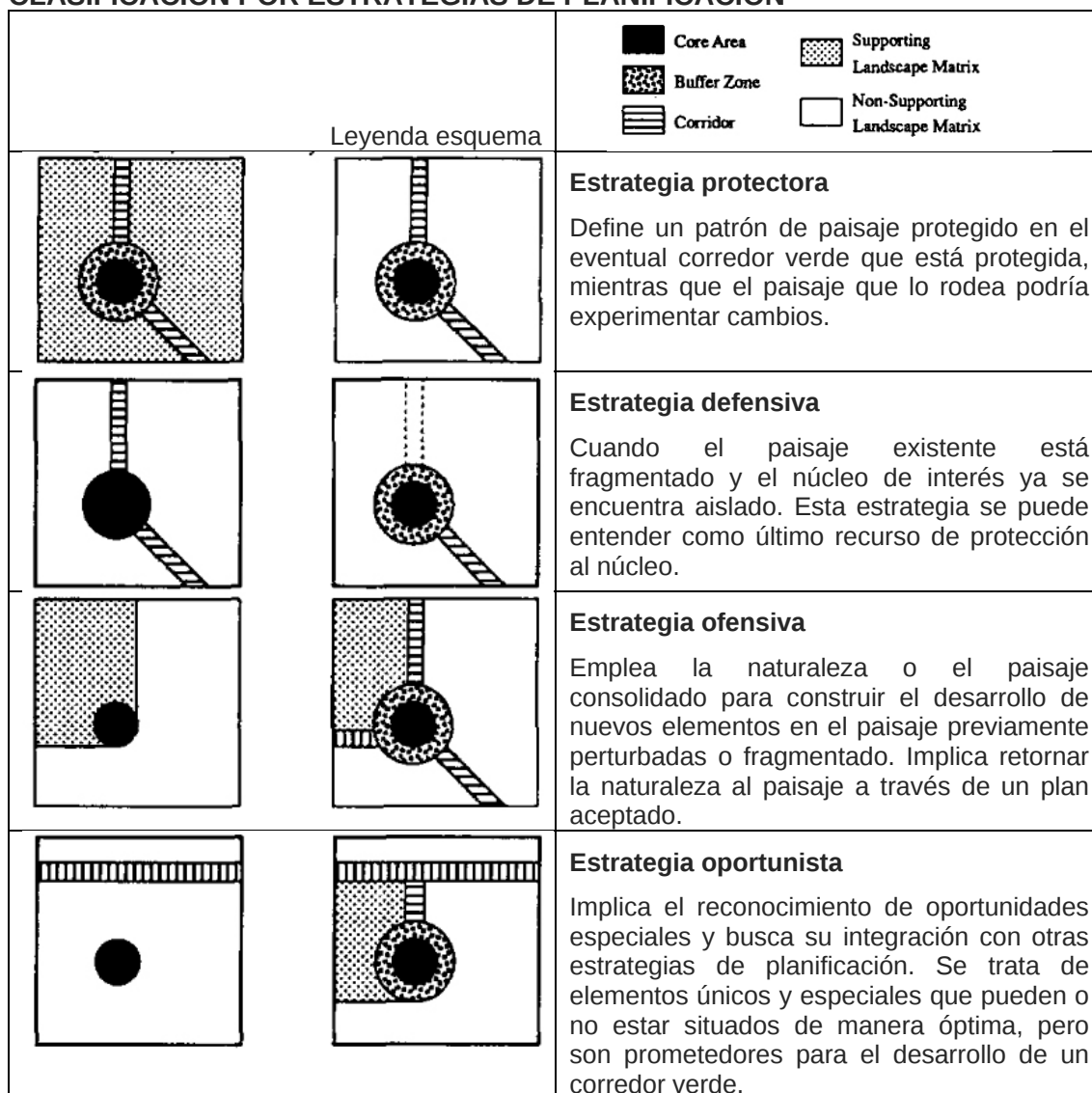


Figura 12: Clasificación y estrategias de planificación de los Greenway de EEUU
Fuente: (Ahern, 1995)

Las vías escénicas de los corredores naturales

Kent & Elliott definen las llamadas 'parkways' como carreteras especialmente diseñadas para el placer de conducir a través de los corredores verdes. Estas vías han asumido el papel de vías escénicas pues han sido muchas veces diseñadas para tal efecto. Conectan espacios naturales singulares, permiten el disfrute de las vistas paisajísticas que ofrecen los corredores naturales y actúan de conectores con las áreas de recreación (Kent & Elliott, 1995).

En su artículo, los autores quieren poner de manifiesto que estas vías escénicas no sólo conectan espacios naturales y permiten el disfrute de estos, sino que también, y sobre todo en el caso de estudio, el municipio de Mansfield, también conectan y recorren espacios histórico/culturales como pueden ser los espacios agrícolas o los asentamientos históricos. Las carreteras funcionan de foco para la observación del paisaje y este paisaje es identificado por los residentes y los no residentes del territorio como propio.

Bennis & Davison por su parte, destacan la gestión actual que se está llevando a cabo en EEUU, a través de administraciones, ingenieros civiles, comunidades de

conservacionistas y comunidades locales y con el uso de nuevas tecnologías SIG, de estas vías escénicas que atraviesan los corredores naturales y en particular las vías que circulan por los Parques Nacionales (Bennis & Davison, 11-16 April 2005).

Explican un caso concreto: el de la 'Highway Stevens Canyon'. Es una carretera construida en los años 30's incluida en el plan de gestión de 'Mount Rainer National Park'. Es una carretera profundamente integrada al paisaje natural que ofrece este parque, diseñada en su origen conjuntamente entre arquitectos del paisaje e ingenieros. Actualmente esta carretera mantiene intactos los elementos nativos de su construcción como pueden ser la organización espacial, el patrón de respuesta de los sistemas naturales, las principales estructuras y elementos constructivos.

Para la gestión de esta carretera se creó un sistema SIG, Cultural Landscape Inventory (CLI), el cual fue creado para inventariar elementos patrimoniales a lo largo de la carretera y que sirvió de herramienta de gestión y de toma de decisiones. El software creado incluye datos espaciales, así como fotos y animación de vídeo de toda la longitud de la carretera incluyendo los datos de kilometraje. En paralelo se introdujo una base de datos de recursos culturales que proporciona información a la carretera convirtiéndola así en un recurso lineal histórico.

Los usos que apoyan este sistema incluyen:

- Herramienta para el personal de mantenimiento y profesionales
- Genera una base de datos para cada carretera que puede ser exportada a múltiples formatos
- Acepta modificaciones e incorporación de datos, para trabajos futuros
- Facilidad de conversión a uso web facilitando así el uso del sistema a usuarios externos.

Esta iniciativa pone en evidencia la capacidad de la vía como soporte de elementos patrimoniales en su recorrido y sirve de marco para comprender los valores patrimoniales que puede llevar implícita una vía. En este sentido, nacen nuevas propuestas de valorización patrimonial de las infraestructuras como ejes culturales.

Activación patrimonial de las vías históricas

La activación patrimonial de las infraestructuras es un proceso equivalente a la activación patrimonial de cualquier otro recurso territorial. Es necesaria una cierta apropiación del recurso (en este caso la infraestructura) por parte de la comunidad afectada así como ser portadora de un cierto valor cultural, económico e intangible que le propicie potencialidad patrimonial.

En la actualidad, la mayoría de catalogaciones patrimoniales de las infraestructuras están referidas a estructuras como puentes, viaductos, estaciones ferroviarias, presas o faros. Las vías¹⁰, carreteras o caminos, son estructuras lineales que junto con el paisaje que atraviesan asocian el patrimonio cultural del territorio pero pocas son las iniciativas de catalogar las vías como ejes lineales entendidas como "redes que definen y vertebran el patrimonio territorial" (Ruiz, Coronado, & Rodríguez, 2013).

Múltiples son las valoraciones que se pueden hacer de las vías que legitimen su valor patrimonial como elemento. De una vía se podría destacar: su valor histórico y técnico, a la vez tener un valor estético-artístico, su entorno puede tener valor patrimonial. Pero en cualquier caso, es necesario incorporar nuevas consideraciones que nos permitan valorar el potencial patrimonial de la linealidad de la vía. ((Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti, 2010), (Soulliere, 1995), (Bennis & Davison, 11-16 April 2005), (Ruiz, Rodríguez Lázaro, & Coronado, 2013)).

¹⁰ Las vías férreas y canales de regadío no son considerados por el momento en este marco teórico. Será interesante añadir estas infraestructuras para posteriores análisis.

En este sentido, se propone un marco inicial para comprender y valorar las vías:

- Reflejar las interconexiones y relaciones que se establece entre vías, paisaje y objetos patrimoniales en su recorrido.
- Comprensión de las estrategias de proyecto y ordenación territorial que tenía la sociedad que ideó y construyó la vía.
- Identificar aspectos que determinan el valor patrimonial de las vías como elemento.

Marco inicial	Respuesta del recurso	Valor patrimonial
Interconexiones vía - entorno	'Impacto' visual en el paisaje	Valor estético
	Identificación del colectivo con la vía y el paisaje creado	Valor simbólico / identificativo
	Uso recreativo de acceso al patrimonio territorial	Valor social Valor económico
	Uso actual de las vías históricas	Valor económico Valor simbólico / identificativo
Estrategias de ordenación territorial	Estructuras urbanas en su recorrido	Valor histórico / documental Valor económico Valor social Valor simbólico / identificativo
	Estructuras productivas en su recorrido	Valor histórico / documental Valor económico
	Estructuras patrimoniales en su recorrido	Valor histórico / documental Valor estético Valor social Valor simbólico / identificativo
	Legibilidad y continuidad de la vía a pesar de su desaparición en ciertos tramos	Valor histórico / documental
Vía como elemento	Madurez en las formas y estructuras, (sección, trazado e integración con la topografía)	Valor estético Valor tecnológico
	Rareza o representatividad de una época histórica (sección, trazado e integración con la topografía)	Valor histórico / documental
	Estructuras relacionales como puentes	Valor patrimonial propio
	Estructuras no relacionales como postes, casetas, gasolineras.	Valor histórico / documental Valor estético

Figura 13: Valoración patrimonial de las vías

Fuente: Elaboración propia según (Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti, 2010), (Garré, Meeus, & Gulinck, 2009), (Bennis & Davison, 11-16 April 2005), (Ruiz, Rodríguez Lázaro, & Coronado, 2013)

METODOLOGIA DE IDENTIFICACIÓN PATRIMONIAL

Ruiz, Rodríguez Lázaro, & Coronado proponen una metodología muy interesante para identificar vías patrimoniales. Hacen referencia de nuevo a la identificación de las tres consideraciones principales de valoración, las interconexiones que las vías mantienen con el entorno, a la representatividad de una ordenación espacial y territorial en el momento de su creación así como el valor patrimonial de las vías en sí o de ciertos tramos representativos (Ruiz, Rodríguez Lázaro, & Coronado, 2013), (Ruiz, Coronado, & Rodríguez, 2013).

Los autores proponen el siguiente esquema:

(1) Identificación de tramos históricos de carreteras con mapas históricos

Para ello será necesario usar mapas históricos, esta metodo es usado también para la identificación arqueológica o la geografía urbana (Jerpåsen & Swensen, 2008). En el caso de España se usarán los mapas históricos existentes: 1856 del Ministerio de obras públicas a escala 1:1.000.000 con las carreteras en uso el año 1855, también mapas posteriores como los de los años 1875, 1900 y 1935. Estos mapas se compararán con los actuales (a escala 1:300.000) y permite así detectar tramos de vías desafectados o transformados.

Destacan:

- Tramos desafectados de uso: Tramos de carretera histórica que pierde su uso (o es substituido por un tramos nuevo) y mantiene por esos las características de creación.
- Tramos que mantiene el uso:
 - o Mejoras locales: La vía histórica se reintegra a la nueva red con un nuevo uso, por ejemplo de acceso al núcleo
 - o Travesías: Trazados que funcionan actualmente como ejes urbanos que son substituidos con una ronda
 - o Modificaciones de trazado en zonas montañosas: Ofrecer itinerarios alternativos
 - o Modificaciones de trazado motivadas por la construcción de grandes infraestructuras
 - o Modificaciones de trazado debidas a la construcción de vías alternativas en el mismo corredor
 - o Modificaciones de trazado debidas a la construcción de trazados alternativos en otro u otros corredores

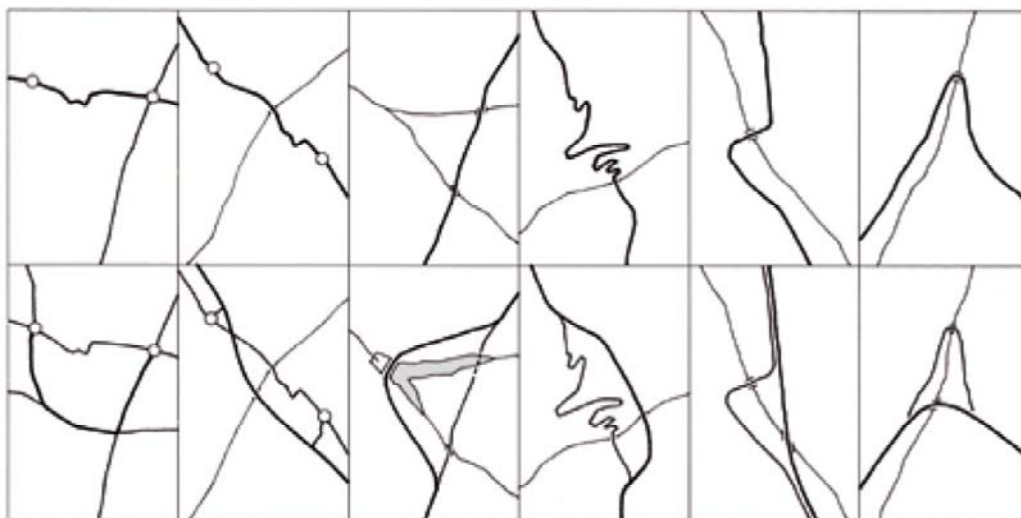


Figura 14: Esquemas de formas de pervivencia de tramos de carreteras históricas
Fuente: (Ruiz, Coronado, & Rodríguez, 2013)

(2) Análisis usando fotografía aéreas

La escala de trabajo en esta fase será a 1:50.000 y 1:25.000 usando fotografías aéreas del Instituto de Geografía Nacional y con el sistema SIG (SIGPAC) operado por el Ministerio de Medio Ambiente.

A esta escala es posible detectar tramos más concretos de vías históricas como cambio de secciones o sustituciones en tramos urbanos.

(3) Selección de casos de estudio

Se seleccionarán las vías o tramos de vía potencialmente recuperables según los criterios de valoración patrimonial antes expuestos.

(4) Creación de plantillas resumen para cada vía o tramo de vía

En la plantilla de archivo se incorporarán los principales detalles de la investigación:

- Localización: Descripción general del tramo seleccionado
- Contexto histórico: Recreación histórica de su planeamiento y construcción.
- Elementos patrimoniales:
 - Geometría del trazado, en planta y alzado, uso de firmes, pavimentos, muros, soleras
 - Estructuras elementos singulares, puentes, viaductos, túneles, acueductos
 - Elementos elementos auxiliares, pontones, señalización, casillas.

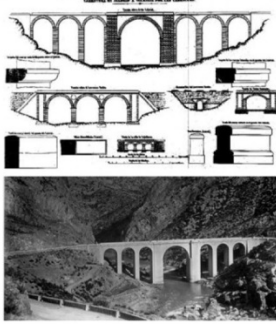
PUERTO DE CONTRERAS (MINGLANILLA-VILLAGORDO DEL CABRIEL)		
1. LOCATION AND DESCRIPTION OF THE SECTION		
The section of the historic road of the Contreras Pass is now divided into various sections, some abandoned, others as part of the Cuenca Council road and others still in use but not pertaining to any Authority. The National N-III and the A-3 Motorway run parallel. The road is located in the provinces of Cuenca and Valencia.		
2. HISTORIC DEVELOPMENT OF THE SECTION		
The Contreras Pass, designed and built by Lucio del Valle in 1853, is probably the most valuable example of Spanish road construction prior to the advent of the motor vehicle. As the road was built prior to the consolidation of the railway as a priority object of infrastructure investment in the 19th century, its construction took up considerable financial and human resources. These roadworks also represent the considerable development in road construction with respect to the earlier ("royal") roads built throughout the 18th century and the first half of the 19th century. The road remained unchanged throughout the second half of the 20th century as work was pending on the construction of a by-pass around the Contreras Dam (completed in the 70's), and for this reason the section, and particularly on the Valencia side, remains exactly as it was on being modified to suit motor vehicles, as one of the final works of the CNFE during the Spanish Republic or during the first years of the Franco Dictatorship. In this way, the changed cambers and the vast quantities of steel safety-barriers still remain to this day. The road also conserves kilometre waypoints that follow the model established in the 1939 Road Specifications.		
3. HERITAGE ELEMENTS OF THE INFRASTRUCTURE		
ROUTE ALIGNMENT	STRUCTURE	AUXILIARY ELEMENTS
The route alignment, by hugging the terrain and zig-zagging where necessary, climbs the steep slopes at a practically constant gradient.	Impressive six-arch bridge. The central arch is entirely built in stone. The vaults of the side arches are built in brick, with ashlar intrados and central arch barrel. Ashlar facings and copings to piers and abutments and masonry interior.	At the boundary of the province, on the Cabriel bridge, there is a CNFE province boundary marker. One of the very few still remaining today. The sign has lost almost all its paint.
		

Figura 15: Plantilla descriptiva de la vía o tramo de vía patrimonial
Fuente: (Ruiz, Rodríguez Lázaro, & Coronado, 2013)

Encontrar métodos de ponderación patrimonial para las vías será útil para después poder hacer el traspaso al poder político o gestor territorial. Grazuleviciute-Vileniske & Matijosaiti remarcan que para planear estrategias que pretendan mejorar la gestión de las carreteras (por ejemplo, gestión en la seguridad, nueva planificación, etc.,...) es importante no sólo tener en consideración las categorías valorativas expuestas sino también entender los valores que pueden proveer o no a la sociedad y las comunidades implicadas. Los cambios en las carreteras patrimoniales pueden afectar al entorno de la carretera en sí, cómo esta interactúa con el paisaje, con sus elementos adyacentes, la visión que se tiene desde ésta, y a la vez puede tener implicaciones en su valor económico y cultural.

El auge del senderismo

Bennis & Davison ponen en evidencia el progresivo interés por la recuperación de vías históricas tanto por el valor patrimonial que tienen como para aplicación de nuevos usos que conllevan, como el senderismo, excursiones a caballo, bicicleta de montaña, todas estrategias de acceso patrimonial. Enumera algunos casos como el caso inglés en el proyecto 'Discovering lost ways' o el interés por recuperar las Turnpike roads también en UK, o el interés a nivel europeo de recuperar la vía romana de largo recorrido (Bennis & Davison, 11-16 April 2005).

En este marco teórico analizaremos el senderismo por ser la estrategia que mejor ha canalizado el desarrollo turístico. Servirá de base para comprender también otro tipo de acceso a los caminos históricos, como se ha comentado, en bicicleta, caballo o 4x4 y motocicletas, entre otros.

Entendemos como senderismo, la actividad de recorrer a pie, caminos señalizados, gestionados y mantenidos para tal fin, llamados senderos, con el objetivo principal de entrar en contacto con el entorno, ya sea natural, cultural o social (López-Monné R. , 1998), (http://www.euro-senders.com/web_cat/). Su función sirve a intereses deportivos, culturales, de salud y de descubierta del territorio.

En Europa, los orígenes de esta estrategia se inician en Francia el año 1947 (<http://www.era.europa.eu/Pages/Home.aspx>) con la creación de la red de senderos de Gran Recorrido (GR). Estos senderos cruzan Europa en todas direcciones uniendo naciones y pueblos.



Figura 16: Principales senderos de Gran Recorrido europeos (1994)
Fuentes: (López-Monné R. , 1999)

En los años 90 había contabilizados más 210.000 km de senderos señalizados en Alemania, 140.000 km en Francia, 50.000 km en Suiza, 6.000 km en Suecia, 5.000 km en Holanda, 4.500 km en Bélgica, entre otros. La Asociación Europea de Senderismo¹¹ es la organización responsable de su coordinación y aglutina personas federadas agrupadas en clubs deportivos a la vez que cuenta con voluntarios que contribuyen a la señalización y abalazamiento de los caminos (López-Monné R. , 1999).

En Catalunya esta asociación traspasa la gestión de los senderos en territorio catalán a la Associació Catalana de Senders. Actualmente la red catalana de senderos cuenta con cerca de 6.000 km de senderos señalizados. Está enlazada, al norte por medio de la Red de Senderos Francesa y la Red de Senderos Andorrana con el resto del continente; por el sur y por el oeste, por medio de la Red de Senderos de la Comunidad Valenciana y por la Red de Senderos de Aragón, que respectivamente, están enlazadas con el resto de la Península Ibérica. A mediados de los años 70's se señalizaron los primeros senderos en Catalunya siguiendo la tradición francesa, el primer tramo de sendero señalizado se encontraba en Tivissa y formaba parte del GR7 (López-Monné R. , 1998).



Figura 17: Senderos GR en Catalunya
Fuente: www.euro-senders.com

El carácter lineal de los GR (rutas pedestres concebidas para conectar lugares muy lejanos), no es suficiente apta para conectar un sistema patrimonial local, por ejemplo de escala regional o municipal. Aparece entonces, un nuevo concepto de carácter circular o zonal, como es el PR (senderos de pequeño recorrido) y los SL (senderos locales). Con la integración de los tres, GR, PR y SL, se puede empezar a hablar de una red de senderos.

A partir de los años 90's cuando los organismos públicos catalanes se interesaron en la gestión senderística y la concibieron como una estrategia de promoción turística, empezaron a surgir nuevas metodologías de gestión de caminos y senderos, multiplicándose la oferta.

¹¹ Según las tres lenguas oficiales de la asociación: inglés ERA (European Ramblers' Association), alemán EVW (Europäische Vandervereinigung) y francés AETP (Association Européenne de Tourisme Pédestre).

Distància: 6 km

Cartografia: Camins del Priorat 1:30,000 Editorial Piolet

Recomanacions:
Una excursió especialment interessant pels panorames que es contemplen, les vinyes i els contrastos geològics entre pissarres, gresos i calcàries. Els més caminadors poden arribar a la Figuera seguint les marques del GR 171.

Guies de natura:
Catsud T. 636 162 426
El Brogit Guatges T. 689 006 199
Pedrenca T. 690 251 295

Track per a GPS: www.turismepriorat.org

Preparar-se per pujar a la Figuera i a la Figuera. A l'esquerra queda el **Nas d'en Quiluma**, una formació rocosa molt singular. Més amunt, les roques roges deixen pas a les calcàries blanquinoses i de

la Figuera, de seguida, l'encreuament amb el **camí de la Figuera** 7. Només cal desfer el **camí d'anada** per retornar al Lloar.



Figura 18: Promoció ruta senderista de la Comarca del Priorat, Catalunya.
Fuente: <http://www.turismepriorat.org/>

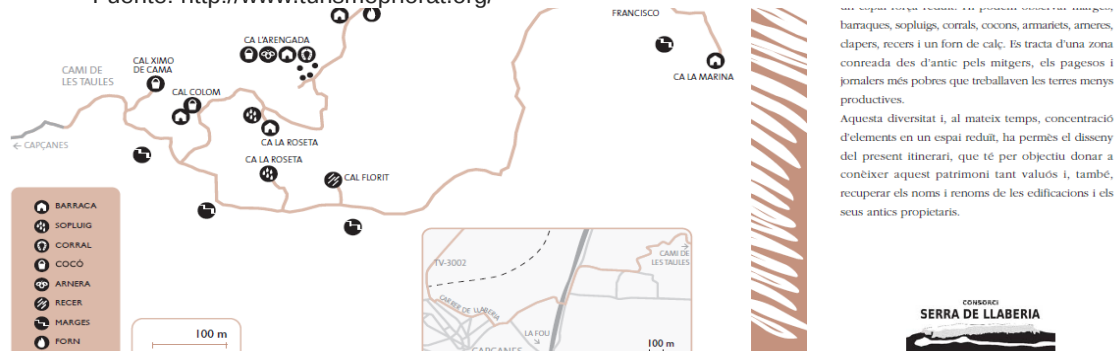


Figura 19: Promoció ruta senderista en el Parque Natural de la Serra de Llaberia en la Comarca del Priorat, Catalunya
Fuente: <http://www.turismepriorat.org/>

Este nuevo interés por parte de las administraciones y entidades locales y excursionistas ha servido para crear nuevas estrategias de acceso patrimonial y a la vez recuperar ciertos caminos abandonados. Aun así con el aumento de acceso al espacio abierto también se multiplica el impacto humano en el espacio natural y en este sentido puede surgir cierta controversia (Marion & Leung, 2004), (Campillo X. , 2001).

C EL ROL DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS EN LA PUESTA EN VALOR DEL PATRIMONIO DE UN TERRITORIO

“Al modificar los significados del espacio atravesado, el recorrido se convirtió en la primera acción estética que penetró en los territorios del caos, construyendo un orden nuevo sobre cuyas bases se desarrolló la arquitectura de los objetos colocados en él. Andar es un arte que contiene en su seno el menhir, la escultura, la arquitectura y el paisaje. A partir de este simple acto se han desarrollado las más importantes relaciones que el hombre ha establecido con el territorio”

(Careri, 2002)

C1 Hacia un cambio de modelo territorial a través de la movilidad

La red viaria responde a las necesidades de conexión territorial. El origen de la sociedad humana parte de los primeros nómadas que ante un espacio “vacío” decidieron ponerse a andar, desplazarse, para buscar alimento, poder establecer un asentamiento y finalmente crear una estructura social (Careri, 2002). Retrocedemos en el tiempo para comprender que la necesidad de comunicarse forma parte de la estructura formal y social del territorio ((Herce & Magrinyà, 2004), (Magrinyà F. , 1998)).

De sobras es sabido el rol que tienen las infraestructuras viarias en el desarrollo de un territorio en cuanto a la accesibilidad, a la movilidad y al desarrollo económico. Pero hay que destacar que las infraestructuras viarias presentan de entrada una contradicción. Una red bien desarrollada es una condición sine qua non para el desarrollo económico de una zona y utilización de los recursos. Pero a la vez esta red afecta negativamente al entorno en temas de fragmentación del hábitat y la fauna, la fragmentación del suelo y dispersión urbana, aumento de las emisiones de CO₂ producidas por el aumento de tráfico que conlleva y, a escalas más locales, la inseguridad vial y el ruido y la incompatibilidad de usos. Es importante encontrar un punto medio donde los efectos positivos y negativos de una red de carreteras se balanceen equitativamente (Jaarsma C. , 1997).

TERRITORIO Y MOVILIDAD	
ESTADO ACTUAL	Tejido urbano y ciudad difusa consumidores de recursos y productores de residuos Sistemas productivos intensivos, especializados en una producción Sistemas naturales que mantienen los mecanismos del sistema (efecto invernadero, erosión) Infraestructuras viarias de larga distancia inconexas con el territorio por donde pasan
ESTADO SOSTENIBLE	Ciudades compactas, diversas y mixtas Equilibrio territorial como escenario deseable para mejorar la sostenibilidad Sistemas naturales como a piezas claves de ordenación territorial La movilidad como resultado de la relación entre piezas territoriales. Satisfacción social, movilidad y viario local

Figura 20: Comparativa estado actual y estado sostenible
Fuente: Elaboración propia según (Izquierdo, y otros, 2012)

El rol de las vías en este nuevo escenario

Como se ha argumentado al inicio, Antrop destaca la accesibilidad, la urbanización y la globalización como motores de la organización actual de la sociedad y se argumentó la necesidad de incidir en los impulsos que los configuran y gestionan en pro de conseguir el desarrollo sostenible que se pretende.

Si hablamos de gestión sostenible de la red viaria, en este nuevo escenario que se nos plantea, será necesario incidir en la planificación viaria que da sentido a la gestión (esta planificación incluye creación de nuevas infraestructuras pero también renovación y modificación de vías ya existentes). Pero no será posible hablar de planificación viaria sin hablar primero de planificación territorial.

“El espacio, suelo o territorio es un bien limitado, por lo que su ordenación y su uso condiciona las posibilidades de desarrollo futuro; por este motivo ordenarlo es una actividad de carácter estratégico (...) y es imprescindible para ello una visión integral” (Cortina, 2010, pág. 23)

Para gestionar el territorio es necesaria una visión estratégica de coordinación de políticas que impliquen al territorio en su conjunto y eviten la fragmentación sectorial. Las políticas de ordenación territorial tienen por objetivo gestionar las transformaciones que sufre un territorio de manera ordenada (Cortina, 2010). La planificación territorial actual, para el caso de Catalunya en particular, se dirige en este sentido. Pretende ser una lectura entre capas del territorio: sistemas urbanos, sistemas naturales y ecológicos e sistemas de infraestructuras de movilidad. Pero como señala Magrinyà, la interacción entre estas tres capas no está suficientemente articulada a pesar de poseer un discurso en clave de sostenibilidad muy bien asumido (Magrinyà, 2013).

El autor descifra de la siguiente manera la planificación territorial en Catalunya. La planificación de los sistemas urbanos (gestionados en su mayoría por arquitectos) propone una serie de crecimientos urbanos, así como establecimiento de zonas industriales y/o comerciales, entre otros posibles usos. Por su parte la planificación del sistema natural (gestionada por profesionales del sector de las ciencias ambientales) identifica espacios naturales a conservar y ciertos corredores ecológicos a proteger. En paralelo, se desarrolla la planificación del sistema de infraestructuras (en su caso, gestionado por ingenieros) que no afronta los crecimientos propuestos en la planificación urbana ni asume en profundidad las necesidades conectoras ecológicas propuestas.

En este sentido, y en cuanto a las infraestructuras se refiere, “no deberían ser un sistema autónomo, sino dependientes del sistema territorial que las generan”. Asumiendo la concepción retística del territorio, se entiende la correlación que existe entre el diseño de las infraestructuras y los crecimientos urbanos, es por esto que la planificación de carreteras debe ir completamente integrada a la planificación de asentamientos y a su vez integrarlos con las necesidades ecológicas apremiantes (Magrinyà, 2013), (Herce, Magrinyà, & Miró, 2007)).

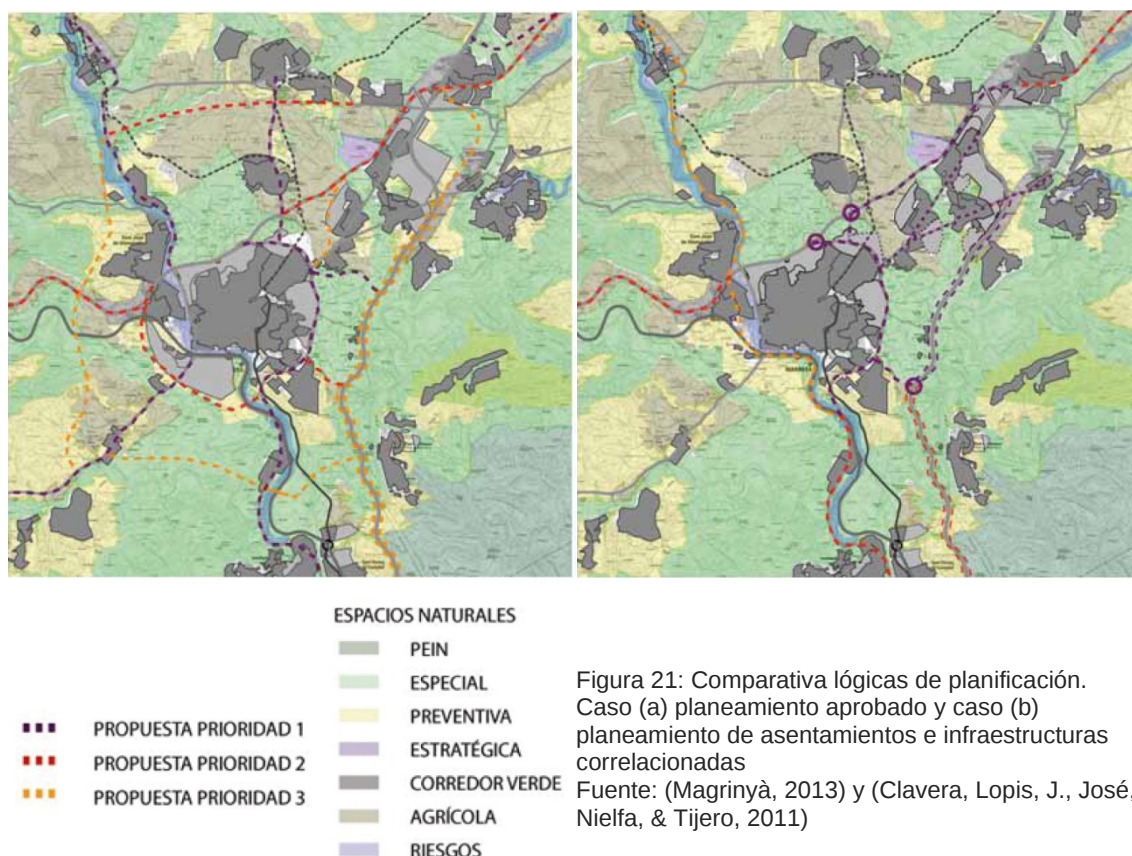


Figura 21: Comparativa lógicas de planificación. Caso (a) planeamiento aprobado y caso (b) planeamiento de asentamientos e infraestructuras correlacionadas
Fuente: (Magrinyà, 2013) y (Clavera, Lopis, J., José, Nielfa, & Tijero, 2011)

Partiendo pues de esta necesidad de integración de los sistemas territoriales dentro de los planes de gestión, pueden asumirse con propiedad los planes específicos de carreteras o infraestructuras. En este sentido, si se busca un desarrollo en clave sostenible será necesario incorporar estos preceptos en las bases de la planificación.

En cuanto a la planificación sectorial de infraestructuras se refiere, se tratará de promover la potenciación de modos de transporte más sostenible, la desarticulación de ciertas imposiciones de gestores privados junto con la incorporación de modelos de gestión de las vías locales que son las que asumen la mayor parte de los desplazamientos cotidianos (Magrinyà, 2013).

A continuación, se mostrarán algunas de estas estrategias de gestión del viario local pero previamente se contextualizará cuál es este viario local, veremos formado por carreteras y caminos, cuáles son sus implicaciones territoriales, usos actuales, necesidades y potenciales futuros.

Red de vías locales y el concepto de viario intermedio

La red viaria, por definición¹², articula las comunicaciones de un territorio. Izquierdo divide la red viaria actual en dos grandes grupos (Izquierdo, y otros, 2012):

- 1) Viario de larga distancia que responde a necesidades de fluidez, velocidad y seguridad.
- 2) Viario local que responde a una movilidad generada por la comunicación local y a una conexión entre el viario urbano y el viario de larga distancia.

¹² Definición red viaria de la Enciclopedia catalana: Conjunto de las vías de circulación destinadas a articular el transporte terrestre en una zona geográfica determinada.



Figura 22: Representación red viaria en un entorno rural catalán. Osona
Fuente: Elaboración propia

La diferencia que interesa descifrar en este trabajo, entre las vías de larga distancia y las vías locales, es la diferente relación que mantienen con el entorno por el que circulan; las grandes autopistas o autovías que acostumbran a ser mono funcionales (conexión internacional, nacional o regional) cruzan el territorio indiferentes al entorno y no pueden dar respuesta directa a las necesidades de movilidad y accesibilidad cotidiana mientras que las vías secundarias y terciarias están mucho más ligadas a los pueblos y vecindades así como a los usos del suelo, como cultivos y bosques.

En este contexto aparece el concepto de viario intermedio (Izquierdo, y otros, 2012) o también denominadas 'carreteras menores' (Garré, Meeus, & Gulínck, 2009) (Jaarsma, Louwerse, Dijkstra, de Vries, & Spaas, 2011), (Jaarsma C. , 1997), (Pauwels & Gulínck, 2000)) que, comprende toda una serie de vías secundarias y terciarias que sirven a las comunicaciones de carácter local y se distinguen, por una parte, de las vías de gran capacidad y por otra de las vías propiamente urbanas.

Esta distinción se ejemplificará en el caso de la red viaria catalana:

RED DE CARRETERAS CATALANAS	
Marco legal	Ley 3/2007, de obra pública Decreto legislativo 2/2009, de 25 de agosto, por el cual se aprueba el Text refundido de la Ley de carreteras Decreto 344/2006 de Evaluación de la Movilidad Generada
Clasificación según función	a) <u>Red básica</u>: es la que sirve de soporte al tránsito de paso y al tránsito interno de larga distancia, e incluye también las vías intercomarcales y intracomarcales de una especial importancia viaria. Incluye igualmente la red arterial, integrada por las vías segregadas de acceso a los núcleos de población que, pasando totalmente o parcialmente por zonas urbanas, tienen como a función compatibilizar el tránsito local y el tránsito de paso. b) <u>Red comarcal</u>: es la que sirve de soporte al tránsito generando entre las capitales comarcales y los principales municipios y núcleos de población y actividad de la misma comarca o de comarcas limítrofes, al tránsito generado entre cada uno de estos centros y a la conexión de estos núcleos con itinerarios de la red básica. c) <u>Red local</u>: es la que sirve de soporte al tránsito intermunicipal, integrada por el conjunto de vías que facilitan el acceso a los municipios y núcleos de población y actividad no situados sobre las redes básica y comarcal, y comprenden todas las carreteras que no figuren en la red básica ni en la comarcal.

RED DE CAMINOS	
Clasificación no reglamentada según función	a) Caminos que permiten el paso de vehículos motorizados: Incluye caminos vecinales, rurales y forestales. b) Caminos que no permiten el paso de vehículos motorizados: Son los caminos históricos y vías pecuarias.

Figura 23: Clasificación de la red viaria en Catalunya

Fuente: Red de carreteras elaboración propia según normativa y red de caminos elaboración propia según (Campillo X. , 2001).

RED BÁSICA	VIARIO INTERMEDIO		RED URBANA
Titularidad: Estado + Gobierno autonómico	RED COMARCAL Titularidad: Gobierno autonómico	CAMINOS MOTORIZADOS Titularidad: Ayuntamientos + privado	Titularidad: Ayuntamientos
	RED LOCAL Titularidad: Gobierno autonómico + Gobierno regional	CAMINOS NO MOTORIZADOS Titularidad: Ayuntamientos + privado	

Figura 24: Distinción tipologías de redes en la red viaria catalana

Fuente: Elaboración propia según (Izquierdo, y otros, 2012)

Se podrían establecer algunas características esenciales y comunes del viario intermedio e Izquierdo presenta 3 de principales (Izquierdo, y otros, 2012):

Red conectora:

Función circulatoria de conexión entre la red urbana y la red básica, nexo entre tipologías distintas de vías con el cambio de sección y de velocidad que esto conlleva.

El viario intermedio acoge desplazamientos cotidianos, escuela, trabajo, comercio, etc... En estos desplazamientos los usuarios piden seguridad y fiabilidad más que velocidad, a pesar que una mínima fluidez de circulación también debe ser atendida (Jaarsma, Louwerse, Dijkstra, de Vries, & Spaas, 2011).

Conecta ámbitos próximos de actividades y relaciones y funciona de soporte económico de actividades territoriales. En este sentido algunos autores (Pauwels & Gulinck, 2000) destacan como el viario intermedio sostiene, sobretodo en ámbitos rurales, las actividades agrícolas mediante la conexión de granjas y campos, sectores del mercado o de procesamiento (entrada y salida de recursos).

Red multimodal:

Estas vías deben garantizar el uso de varios tipos de usuarios: transporte público, maquinaria agrícola (en caso de entornos rurales), peatones y ciclistas. En muchos casos estas múltiples funcionalidades han de procurar conjugarse en el diseño original de una carretera que no había estado pensado para la combinación de estos nuevos usos.

Red integrada:

La carretera debe integrarse al entorno por donde circula. No es lo mismo una carretera local que circula en un entorno natural, donde deberá dar respuesta a los accesos de recreación, interés de vistas paisajísticas, necesidades de conectividad ecológica; que una vía que circula en un entorno urbano, rural productivo o industrial donde las necesidades serán distintas.



Figura 25: Entornos del viario intermedio
Fuente: Elaboración propia

Impactos en el viario intermedio. En regiones europeas, las estructuras y los usos del viario intermedio está sufriendo grandes cambios (Pauwels & Gulinck, 2000), (Jaarsma C. , 1997) (Jaarsma, Louwerse, Dijkstra, de Vries, & Spaas, 2011), (Garré, Meeus, & Gulinck, 2009), (Izquierdo, y otros, 2012)). Se pueden resumir los siguientes impactos:

- Multifuncionalidad en el viario intermedio: El tráfico en las carreteras locales ha aumentado también debido al aumento de población en zonas rurales o semi-urbanas, a la vez que el acceso a la naturaleza por motivos de recreación. Al aumento de tráfico motorizado hay que añadir el tráfico de peatones y de ciclistas.
- Excesivo tránsito en carreteras locales: Ruido, contaminación e inseguridad viaria.
- Cambio en el transporte relacionado con la agricultura: Los cambios en la agricultura intensiva ha generado nuevas necesidades; maquinaria más pesada y más voluminosa, la reparcelación agraria ha conducido a la desaparición o pérdida de uso en ciertas vías, algunas vías tradicionalmente no pavimentadas pasan a serlo para acoger nuevas necesidades agrícolas
- Impactos en los bordes de las carreteras: La naturaleza salvaje que crecía en los bordes de las carreteras locales servía de tímido pero imprescindible conector ecológico. Actualmente el cuidado de estos bordes no se tiene en cuenta y no es apreciado por los agricultores ni tampoco por las administraciones.

Se proponen a su vez ciertas **acciones** para la gestión sostenible del viario intermedio. Según Izquierdo “Las actuaciones en la red local sólo tienen sentido si son capaces de mejorar de una manera equilibrada el servicio que proporcionan a las personas y al territorio. Es por eso, que es necesario que estas actuaciones den respuesta al uso real que las personas hacen de las infraestructuras, tanto en sus aspectos más evidentes como en los pequeños detalles”. El autor destaca que las actuaciones que tengan lugar en el llamado viario intermedio tendrán que ser actuaciones que vayan a buscar la ‘humanización’ del viario (Izquierdo, y otros, 2012).

- 1) Cuidado en la fragmentación del suelo: Los cambios en los usos del suelo (por ejemplo proyectos de concentración parcelaria) y las nuevas necesidades de transporte consecuencia de la agricultura intensiva deben adaptarse o al menos

tener en cuenta las estructuras y patrones viarios existentes (Pauwels & Gulinck, 2000).

- 2) Gestión de la velocidad: regular la velocidad de los vehículos con legislación y señalización. Afecta a intersecciones o tramos de vías, al ser vías de conexión entre urbano y viario básico con el cambio de sección que esto conlleva. Es importante una planificación que entienda este nexo de redes prestando atención sobre todo a las conexiones. El diseño tiene que permitir al conductor entender los cambios de entorno y adaptar la conducción a los cambios (Izquierdo, y otros, 2012).
- 3) Pacificación del tránsito: reducir la accesibilidad de los vehículos con legislación y señalización. Creando zonas especiales de pacificación. (Jaarsma, Louwerse, Dijkstra, de Vries, & Spaas, 2011), (Jaarsma C. , 1997))
- 4) Para la multifuncionalidad existen dos tipos de respuesta la 'segregación' y la 'convivencia', ambas estrategias deberán ser analizadas según el caso (Izquierdo, y otros, 2012), (Pauwels & Gulinck, 2000) .
- 5) Gestión de los bordes: Introducir la gestión de los bordes en la gestión agrícola y en los planes municipales (Pauwels & Gulinck, 2000).

Caminos históricos y nuevos usos potenciales

Los caminos son una infraestructura viaria particular: por una parte, en suelo urbano no hay caminos sino que hay calles y por la otra, las carreteras tienen una estructura técnica y funciones que los caminos no pueden asumir.

En Catalunya existe la siguiente clasificación (no reglamentada):

CLASIFICACIÓN DE CAMINOS EN CATALUNYA	
Paso vehículos motorizados	<u>I. Caminos vecinales:</u> satisfacen las funciones más básicas y cotidianas de comunicación de los vecinos. Dentro de esta categoría hay que distinguir los caminos que comunican los núcleos de población directamente con la red de carreteras y un segundo nivel incluido dentro la red rural. <u>II. Caminos rurales:</u> Tienen una función predominantemente agropecuaria. Comprenden también caminos vecinales secundarios de acceso a viviendas rurales, de comunicación secundaria entre pueblos y villas o que acceden a lugares de interés público (iglesias, miradores, refugios, etc.). <u>III. Caminos forestales:</u> Sirven a la explotación forestal. Dentro de esta categoría podemos distinguir una red primaria, una red secundaria y viales de naturaleza temporal.
Prohibido el paso a vehículos motorizados	<u>IV. Caminos históricos:</u> Red fósil que no se ha convertido apta para vehículos automóviles. - Caminos de carro: Permitían antiguamente el paso de carros o carruajes o se circulaba también a pie o a caballo. De un ancho aproximado de 2.5m o 3m. Algunos han sido absorbidos por la red de carreteras o de caminos vecinales/rurales. - Caminos de herradura: Construidos para el paso a pie o a caballo con carga. De un ancho aproximado de 0.8 m a 1.80m. - 'Corriol' (pequeño sendero): Paso a pie o a caballo sin carga. - Caminos de agua: Caminos de sirga, de acequia o de ronda en el litoral <u>V. Vías pecuarias:</u> Caminos por donde tradicionalmente se han desplazado los ganados.

Figura 26: Clasificación no reglamentada de los caminos en Catalunya
Fuente: Elaboración propia según (Campillo X. , 2001)

La red de carreteras actual es el resultado de la sobre escritura sucesiva en el tiempo (Font i Garolera, 1993), (Navas, 2012)). La red medieval sobre la red romana, la red de la industrialización sobre la red medieval y la red actual sobre todas ellas. En algunos casos, se ha substituido completamente las vías precedentes pero en otros las vías de diferentes épocas han convivido paralelamente.

Un proceso de ‘sustitución’ en el tiempo se encuentra en Cataluña en el paso de conexión entre el continente europeo y la península Ibérica por el Coll de Portús siempre encauzada por el corredor o depresión pre litoral del Mediterráneo. La conectividad a larga distancia de los romanos se establecía a través de los pasos físicos naturales como en este caso la Vía Augusta (Font i Garolera, 1993) y actualmente este paso natural continúa utilizándose como comunicación transversal de Cataluña, la actual AP7. El territorio se ha construido apoyándose a los elementos preexistentes, en un proceso continuo de substitución y de superposición (Herce & Magrinyà, 2004).

Un ejemplo de ‘convivencia’ la encontraríamos en el Pirineo catalán con una red de caminos bastante conservada y una red de carreteras paralela. La red de carreteras circula directa por el territorio uniendo nodos de actividad y por tanto no hay necesidad de sobrescribir el trazo de los caminos medievales que tenían que ganar altura con vueltas pronunciadas, salvar barrancos y montañas con puentes y estrechos túneles para llevar a cabo su misión de comunicar (Font i Garolera, 1993). Estos caminos históricos permanecen fósiles en el territorio sin un uso activo determinado más que para el disfrute de ciertos senderistas y/o excursionistas.

Esta posible convivencia entre caminos y carreteras, que se traduce en el abandono de ciertos caminos históricos, es una convivencia puramente física porque lo que ya no convive son las estructuras sociales que alimentaban las redes de comunicación históricas. Es decir, el sistema tradicional de conexiones¹³ que soportaba la red de caminos históricos ha desaparecido y ha sido substituido por un sistema mucho más esquemático y alimentado por nuevos ejes viarios y ferroviarios de unión de grandes nodos (Font i Garolera, 1993).

Los caminos que han podido modernizar su función y uso, se han adaptado a este nuevo sistema de comunicaciones y actualmente forman parte de la comunicación local o del viario intermedio. Algunos otros, desprovistos de su función original no han podido adaptarse a esta nueva situación y han quedado fosilizados y sin ninguna función específica (Campillo X. , 2001), (Campillo & López-Monné, 2010)).

Esta presión ha comportado una pérdida y destrucción funcional del tejido histórico. Pero existen estrategias de recuperación de algunos de estos caminos abandonados atribuyéndoles una nova función para cumplir las nuevas demandas sociales.

RECUPERACIÓN DE CAMINOS: DOBLE FUNCIONALIDAD
Demanda exógena: vinculada a la demanda social de ocio del medio rural y natural.
Demanda endógena: vinculada a la movilidad obligada de carácter social y económica de la población rural

Figura 27: Doble demanda de los caminos para su recuperación
Fuente: Elaboración propia según (Campillo X. , 2001)

¹³ La red se estructuraba según el principio de conexión de cada núcleo habitado (ciudades, villas, pueblos, masías y santuarios) con sus vecinos por la vía más corta posible (Font i Garolera, 1993).

Demanda exógena: Los caminos históricos abandonados pueden tener una utilidad renovada en la sociedad actual, ya postindustrial, ofreciendo respuestas a la demanda de acceso al espacio libre, de gestión de vías sostenibles y de aproximación al patrimonio. A la vez, estas vías no sólo cumplen una función de comunicación sino que son vías con alto valor cultural y técnico, con una calidad estética y de integración a la naturaleza (de la misma manera que lo son ciertas carreteras históricas). Por ejemplo el senderismo y ciertas estrategias de accesibilidad al patrimonio, como son las rutas temáticas culturales, están haciendo que estos caminos se recuperen de manera positiva para la educación y la recreación ((Bennis & Davison, 11-16 April 2005), (López-Monné R. , 1998), (Campillo X. , 2001), (Campillo & López-Monné, 2010), (Pauwels & Gulinck, 2000)).

Demanda endógena: A su vez, está creciendo la demanda de incorporar estos caminos abandonados como parte del viario local de la comunidad afectada para que pueda asumir transporte y comunicación interurbana de movilidad lenta (Campillo & López-Monné, 2010). “Los caminos públicos son una garantía de libertad para el conjunto de la ciudadanía, son también garantía de calidad de vida específicamente para los habitantes del medio rural, en constituir una infraestructura fundamental para disponer de las mismas oportunidades de promoción socioeconómica de las zonas urbanas y son también un instrumento básico de cohesión social indispensable para fijar la población rural al territorio, además de ser patrimonio cultural y un recurso económico y un signo de identidad colectiva” (Campillo & López-Monné, 2010).

Impactos y problemática en los caminos históricos

- Interferencias en los usos: El ocio y la recreación puede ser entendida de diferentes maneras y por eso existen diferentes aproximaciones a los recursos patrimoniales. En el caso de los caminos los usuarios pueden desplazarse a pie, en bicicleta, a caballo, en coche 4x4, quads y motocicletas. Esta variedad de posibilidades puede crear interferencias en el uso de los caminos (Campillo & López-Monné, 2010).
- Fragmentación natural y pérdida de espacios libres: El aumento de accesibilidad al patrimonio también aumenta su posible destrucción (Marion & Leung, 2004).
- Abandono: Caminos que han perdido su uso y función que subyacía en su creación y construcción y no han sido reestablecidos en circuitos actuales (Campillo & López-Monné, 2010).
- Pavimentación: Ciertos caminos actúan de viario intermedio, circulación cotidiana y es por eso que en muchos casos los vecinos piden su asfaltado también para el paso de maquinaria puede ser efectivo. Pero este proceso debe tomar en consideración la multifuncionalidad de uso, y entender que los ciclistas y peatones también deben poder circular con tranquilidad o tener sus espacios.
- Falta en la gestión¹⁴: En Catalunya la gestión de los caminos es municipal y éstos a veces muy pequeños no pueden asumir los costes de gestión mínimos (Campillo & López-Monné, 2010).

¹⁴ La Ley 8/1987, Municipal y de Régimen Local de Catalunya, sustituida por la actual Decreto Legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña, establece en el art. 66 que los municipios, independientemente o asociados, prestarán los siguientes servicios (entre otros):

d) La ordenación, la gestión, la ejecución y la disciplina urbanística; la promoción y la gestión de viviendas; los parques y los jardines, la pavimentación de vías públicas urbanas y la conservación de caminos y vías rurales.

- Contradicciones de paso usurpación privada: Algunos caminos históricos (de titularidad pública) han sido usurpados por fincas contiguas de propiedad privada, existe también el caso en que ciertos caminos históricos cruzan parcelas privadas y el propietario cierra su paso.

C2 Estrategias de gestión sostenible de la red viaria local

A continuación se mostrarán tres casos de gestión sostenible de la red viaria local.

El primer caso, tiene lugar en Holanda con la implantación del 'Programme on Sustainable Safety' en las carreteras locales. El segundo, también tiene su factor de impacto en las carreteras locales y se lleva a cabo a través de la Diputación de Barcelona en las carreteras del viario intermedio de esta demarcación territorial. Por último, se muestra un caso de gestión de caminos que se está implantando en Catalunya, promueve la gestión en red de los caminos históricos del territorio para su uso recreativo y como valoración del patrimonio territorial.

Instrumentos de reducción de velocidad en los Países Bajos

La información referida a este caso está basada en el documento 'Sustainable Safety in the Netherlands: the vision, the implementation and the safety effects' como contribución al '3rd International Symposium on Highway Geometric Design, 26 June - 2 July 2005, Chicago, Illinois'. Un documento liderado por Fred Wegman, miembro del SWOV Institute for Road Safety Research (SWOV). (Wegman, 2005).

En Holanda cerca los años 90's se tomó plena consciencia de la necesidad de una planificación vial apropiada para la mejora de la seguridad en las carreteras. Esta visión fue aceptada por las entidades políticas del país y se puso en marcha el 'Start-up Programme on Sustainable Safety'. El programa se centraba en el diseño y mejora de vías existentes en pro de la seguridad basándose en tres principios de diseño de las redes viarias: funcionalidad, homogeneidad y previsibilidad.

Funcionalidad: La funcionalidad de las vías es importante para que el uso que se hace de determinada vía coincida con el uso por el que fue diseñado por las autoridades. Se dividió la red en tres funcionalidades vías de paso, vías distribuidoras y vías de acceso. Cada vía sólo puede tener una función (por ejemplo, un vía distribuidora no puede dar acceso directo a las casas, tiendas u oficinas).

Homogeneidad: La homogeneidad de la red vial está destinada a evitar diferencias significativas entre las vías con diferentes funcionalidades. Por ejemplo en las velocidades, indicaciones para llegar, etc.

Previsibilidad: Es importante que los usuarios estén familiarizados con el comportamiento exigido por los diferentes tipos de vías, y lo que puede esperar de los demás usuarios de la carretera. Para ello es necesario que los tipos de vías sean reconocibles por el usuario de la carretera mejorando de este modo la previsibilidad del sistema en su conjunto.

Con estas premisas se inició el 'Start-up Programme for Sustainable Safety' en diciembre de 1997 después de un acuerdo entre la 'Association of Local Authorities', la 'Association of Water Boards', el 'Inter-Provincial Consultation' y el 'Ministry of Transport', en representación de todos los niveles de gobierno en los Países Bajos.

El acuerdo contiene 24 medidas y acciones que se implementaron entre 1998 y 2002. Estas medidas (aspectos técnicos, legales y de gestión referentes al tráfico en las carreteras rurales) se recopilaron en un manual publicado por el 'Centre for Sustainable Safety'.

De este manual se destacan seis planes de acción que tenían como objetivo el cambio de la infraestructura vial y / o de la legislación sobre el uso de la infraestructura:

Clasificación y categorización funcional de la red total de carreteras en los Países Bajos: Se reclasificaron (antes del año 2000) las redes de carreteras por las autoridades locales y provinciales según una catalogación predeterminada por el Programa.

Extensión de la zona urbana a 30km/h:

Previamente a la puesta en marcha del Programa, se había establecido en gran número de ciudades y pueblos de los Países Bajos una reducción de velocidad urbana a 30km/h. Vistos los resultados efectivos y el bajo coste de implantación de la estrategia, ésta fue llevada a la gestión de carreteras en áreas rurales. Con el Programa, las vías de acceso, previamente reclasificadas, se designaron como vías de 30 km/h. Para poder llevar a cabo esta medida de una manera ajustada en el sentido presupuestario, se estableció una jerarquía de casos donde establecer el nuevo kilometraje (por ejemplo en lugares con alto porcentaje de choque; en vías cercanas a escuelas, hogares de ancianos, etc.)

Introducción de la zona rural a 60km/h:

Esta medida sólo afecta a las vías de acceso pero representa un cambio sustancial en las costumbres de los conductores de estas vías. Es por eso que los planificadores deben tomar plena consciencia de varios aspectos: Las intersecciones (tanto las que dan acceso a espacios privados o públicos como los cruces de peatones o intersecciones con las rutas de ciclismo); Los intercambios de velocidades en diferentes tipos de vía debe estar debidamente señalizado; Superposición entre intercambios de velocidades y intersecciones.

Asignar prioridades en las intersecciones de las vías:

En el año 2000 se modificó la legislación para cambiar la siguiente regla general: "todo el tráfico motorizado que procede de la derecha tiene prioridad" a (a menos que se indique otra cosa distinta) "todo el tráfico (con exclusión de peatones) que procede de la derecha tiene prioridad". De esta manera se incluía a las bicicletas, bicicletas eléctricas y ciclomotores entre otros. A esta medida normativa se le sumó el trabajo de entidades locales por asignar señalización y estrategias de priorización en las intersecciones. Esta medida no fue implantada en pro de la seguridad en las carreteras sino para mejorar la situación de los ciclistas en las carreteras del país.

Estandarizar prioridades en las rotondas:

Las rotondas acomodaron su acceso a las nuevas necesidades modificando las prioridades de paso así como ciertos aspectos del diseño. Esta acción no iba especialmente dirigida a la seguridad de los usuarios sino como una manera de estandarizar los diseños y las funciones de las rotondas.

Eliminación de los ciclomotores en los carriles bici:

A partir del año 1999, se prohibió a los ciclomotores usar los carriles bici y usar a su efecto la calzada de los coches, este hecho favoreció la disminución de accidentes. Aun así la normativa permite a los ciclomotores usar el carril bici en ciertos casos como ciertos giros y acomodaciones a la calzada.



Figura 28: Imágenes de la implantación del 'Start-up Programme for Sustainable Safety' en las carreteras locales de Holanda
Fuente: (Jaarsma, Louwerse, Dijkstra, de Vries, & Spaas, 2011)

Un análisis posterior a la implantación del proyecto destaca algunos aspectos del programa y sus resultados (Jaarsma, Louwerse, Dijkstra, de Vries, & Spaas, 2011):

Por una parte los resultados a nivel de seguridad que han tenido un efecto estadísticamente significativo ($p < 0,05$) en:

1. el número de víctimas en accidentes en las intersecciones (-44%) y general (conexiones de carreteras e intersecciones -24%);
2. el número de víctimas en las intersecciones (-47%), en tramos de carretera (-18%) y en el número total de todas las bajas (-24%);
3. el número de víctimas muertas o gravemente heridos en las intersecciones (-55%) y el número total de víctimas KSI (-27%);
4. impacto lateral accidentes de víctimas en las intersecciones (-47%).

Los autores también destacan el bajo coste económico que fue siempre una de las motivaciones del programa.

A su vez, señalan que para que el sistema de la pacificación del tránsito funcione, la reducción de la transitabilidad por las zonas pacificadas debe ir acompañado de la designación de algunas vías que asuman esta reducción. Una de las diferencias principales de las zonas pacificadas rurales a las urbanas, es el hecho de la velocidad en sí. A pesar de calmar la velocidad de los vehículos, siguen siendo velocidades superiores a las urbanas y es por eso que es imprescindible controlar las intersecciones y acomodaciones de estas vías con las vías que asumen la carga diferencial.

Jaarsma destaca que la aplicación de estas medidas disuasorias, pueden ser tomadas por motivos únicamente de seguridad, pero, aun así, es interesante añadir conceptos de sostenibilidad y buena gestión de la red local para entender el concepto en plenitud. El autor, presenta la pacificación del tráfico como una manera de "encontrar un equilibrio adecuado entre maximizar la accesibilidad y conexión y minimizar la inseguridad del tráfico, el ruido, la contaminación, así como la fragmentación del hábitat y la fauna" (Jaarsma C. , 1997).

Las experiencias de la Diputación de Barcelona en el viario intermedio

La información referida a este caso está basada en la experiencia de la Diputación de Barcelona en materia de gestión de carreteras (Izquierdo V. , 2012).

Desde los años 80's en la Diputación de Barcelona, no se han construido nuevas carreteras locales, por el hecho que las nuevas dinámicas del transporte las han asumido las carreteras de ámbito autonómico o estatal, la llamada Red Básica y Red Comarcal. Es por eso que la red local de carreteras, del ámbito de la Diputación de Barcelona, únicamente ha asumido tareas de conservación y de adaptación a las nuevas vías básicas construidas, a los nuevos usos de transporte y a un entorno cada vez más urbanizado.

En el año 1993 se aprueba la Ley 7/93 de Carreteras de Catalunya donde se establece que la Generalitat asume la titularidad de todas las carreteras locales de Catalunya, pero esta disposición no se hace efectiva directamente y es por eso que la Diputación de Barcelona, a través del 'Servei d'Obres Públiques', continúa "explotando" sus carreteras en efectos de incidencia de los entornos, mejoras para los usuarios y trabajo en respuesta a una demanda a nivel municipal.

Estas demandas municipales engloban trabajos de conservación de los pavimentos, vegetación de los laterales, seguridad vial, incorporación de nuevos usuarios como peatones y ciclistas y actuación en las traveseras de los núcleos urbanos. Con estos objetivos, las obras de mejora se desarrollan en base a un sistema de cofinanciación Diputación-Municipalidad.

En el año 1999 aparece el 'Servei de Vies Locals', que sustituye al 'Servei d'Obres Públiques', donde ya se reconoce explícitamente el papel colaborador de la Diputación con los municipios integrantes a nivel de gestión viaria y se establecen las líneas estructurales de su competencia: explotación de la red local de carreteras y asistencia técnica a los ayuntamientos en tema de movilidad.

Desde entonces se han establecido una serie de documentos y planes que funcionan siguiendo conceptos de coordinación entre entidades y de movilidad sostenible.

Febrero 2003: convenio entre la Diputación de Barcelona y la Generalitat de Catalunya para definir ámbitos de actuación en las intersecciones de las vías de las diferentes redes.

2003: Aprobación de la Llei de mobilitat de Catalunya que obliga a los municipios de más de 50.000 habitantes a redactar un Plan de movilidad urbana. En este sentido el 'Servei de Vies Locals' asume cargos de formación, redacción o divulgación depende de los casos.

2006: Aparece la web de divulgación MOBAL (<http://xarxamobal.diba.cat>), con la intención de ser un canal de asistencia a los municipios desde la administración de la Diputación.

2006: Redacción del primer Plan de caminos comarcales, con el objetivo de identificar la totalidad de caminos de la comarca y a la vez establecer necesidades de incorporación de ciertos caminos a la red de carreteras local para garantizar su correcto mantenimiento.

2008: Se modifica la estructura del 'Servei d'Obres Públiques' y pasa a llamarse 'Serveis d'Infraestructures Viària i Mobilitat'. El hecho de introducir el concepto de movilidad en el nombre pone de manifiesto la voluntad de convertirse en un servicio con una nueva visión estratégica de gestión que incluya a los vehículos no motorizados y a los peatones.

Ejemplos de obras realizadas en el viario intermedio de la Diputación de Barcelona.

Reforma de la travesera urbana: Un único espacio de coexistencia vehículos de motor / peatones en Sant Sebastià dels Gorgs en Avinyonet Año de la actuación: 2002 Presupuesto: 200.000 € (aproximadamente)	
Incorporación de Plataformas reductoras de velocidad: Paso de peatones en la carretera en su paso por el núcleo de Els Casots en Subirats Población: 3.025 habitantes (Subirats) y 86 (Els Casots) Año de finalización: 2008 Coste: 19.000 € (junto con otras actuaciones)	
Incorporación carril bici y peatones en vías locales: BV 1248 Carretera de Sabadell a Matadepera (2003) Año de la actuación: 2003 - 2004 Coste: 1.000.000 €	
Incorporación carril bici y peatones en vías locales: N-II en su paso por Montgat Población: Montgat (10.200 habitantes) Año de realización: 2006 Coste: 3.281.377 €	
Más información: http://xarxamobal.diba.cat Buenas prácticas: Planificación de la movilidad / Movilidad a pie y seguridad de los peatones / Movilidad en vehículo privado / Gestión del aparcamiento / Movilidad en bicicleta / Transporte público / Transporte de mercancías / Participación ciudadana, educación y sensibilización / Calidad medioambiental / Accesibilidad	

Figura 29: Ejemplos de buenas prácticas en el viario intermedio de la Diputación de Barcelona
Fuente: elaboración propia según <http://xarxamobal.diba.cat>

La gestión en red de los caminos históricos en Catalunya

En Catalunya, el Reglamento del patrimonio de las entidades locales (Decreto 336/1988, de 17 de octubre) establece que las entidades locales tengan un inventario de sus bienes inmuebles actualizado, incluyendo los vías no urbanas destinadas al uso público (Campillo & López-Monné, 2010).

Los municipios por su parte, son los encargados de “la conservación de caminos y vías rurales y la pavimentación y la conservación de las vías públicas”¹⁵. Pero en los casos de municipios pequeños y que no son capaces de asumir estos servicios mínimos, subsidiariamente la prestación de servicios pasa a los Consejos Comarcales. (Nivel administración regional de Catalunya).

En paralelo, la ley 9/1995, de 27 de julio, de regulación del acceso motorizado al medio natural, establece que los Consejos Comarcales han de elaborar un inventario de caminos rurales y de los caminos y pistas forestales existentes. El objetivo del inventariado que refleja esta ley, no es tanto un inventariado de bienes inmuebles sino un inventariado dirigido a la gestión de las vías a efectos de circulación motorizada y acceso al medio natural.

En este sentido, y legitimados normativamente, los inventarios de caminos son una herramienta para los municipios y comarcas para poder ejercer las competencias que la ley les otorga a nivel de vías. Se trata de un registro de todos los caminos y senderos que tienen en su territorio, es decir de los caminos de los cuales tiene competencia que serán los de titularidad pública, actual o demostrable.

Es importante pues, hacer la aclaración del concepto de titularidad pública, pues serán estas vías las que serán catalogadas y posteriormente gestionadas. Campillo destaca la necesidad de distinguir claramente la propiedad de los caminos a inventariar, para poder después asegurar su gestión por parte de la administración (Campillo & López-Monné, 2010).

El autor establece dos categorías

- Público: Son bienes inmuebles de propiedad pública y por tanto el suelo es público y de acceso comunitario, como también lo son las carreteras, plazas y calles.
- Privado: El acceso a estos caminos sólo puede ser dado con el permiso del propietario a través del ‘derecho de paso’.

Existen diversas maneras de apropiarse de un camino privado por parte de la administración, a parte de los modos clásicos de adquisición de un bien inmueble privado como son la cesión, expropiación, permuta y compra, existe también la prescripción inmemorial y la usucapión.

La prescripción inmemorial consiste en justificar el uso público actual de ese camino o tramo a la vez que demostrar la inmemorialidad de ese uso basada en el conocimiento de las generaciones de edad más avanzada por experiencia propia o por tradición de su generación anterior y en la memoria documental a través de cartografía histórica.

La usucapión consiste en la adquisición del bien, en este caso el camino o tramo, justificando la existencia de un uso público, pacífico e ininterrumpido durante un periodo de 20 años (en el caso de la legislación catalana) y la participación de la administración en el proceso de usucapión.

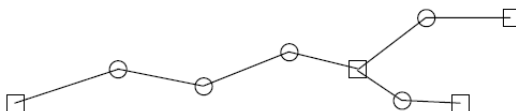
¹⁵ Según la Ley 8/1987, Municipal y de Régimen Local de Catalunya, sustituida por la actual Decreto Legislativo 2/2003, de 28 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley municipal y de régimen local de Cataluña.

En el año 2001, la comarca del Bages creó un convenio de colaboración con el ICC (Instituto Cartográfico de Catalunya) para establecer una metodología de uso en el inventario de caminos. Este convenio sirvió para crear un documento base, con un pliego de especificaciones técnicas, que pudiera servir para futuros inventarios de otras comarcas y/o municipios (ICC (Institut Cartogràfic de Catalunya), 2003).

Especificaciones técnicas de los inventarios de caminos comarcales (ICC)

Representación del modelo de datos:

ESTRUCTURA ESPACIAL



Punto: Terna de coordenadas (X, Y, Z) que define una posición del espacio.

Línea: Cada vértice marca el inicio o el final de una línea o bien es el punto de intersección entre dos segmentos consecutivos de los que forman la línea.

OBJETOS BASE

Línea - Segmento de vial: corresponde a cada una de las líneas obtenidas como resultado de la digitalización de un vial. Un segmento de vial corresponde una línea, entendida tal y como se define en el modelo de datos. Los motivos que provocan el inicio de un nuevo segmento de vial son: (1) La intersección o cruce de elementos inventariados, (2) la limitación de número de vértices impuesta por el software utilizado y (3) el cambio del valor de alguno de los atributos del elemento inventariado

Línea - Tramo de vial: es un conjunto de segmentos de vial conectados que mantienen constante en todo su trazado el valor de los atributos definidos a nivel de tramo y de vial.

Línea - Vial: entiende por vial el conjunto de caminos rurales y caminos y pistas forestales, tal y como están definidos en el Decreto 166/1998, de 08 de julio. También son los caminos municipales y vecinales.

Punto - Afectaciones a la estructura del vial: Son elementos que se encuentran en el vial y que afectan a su estructura

Punto – Limitaciones especiales: Elementos o circunstancias que limitan de alguna manera el acceso al vial de todos o determinado tipo de vehículos

Punto - Puntos singulares relativos a caminos de trashumancia: Son lugares donde existen elementos de relevancia en relación a las vías pecuarias

Con este modelo de datos, se estructura una base de datos prototipo que es entregada a las diferentes Comarcas o municipios que lo requieran. Éstos deberán completar la base de datos a partir de la integración de los datos georeferenciados del territorio y el relleno de los atributos propuestos para cada tipología de objeto registrado.

A continuación se muestra a modo de ejemplo, una selección de atributos a rellenar para cada registro del objeto tipo 'Línea - Tramo de vial':

SELECCIÓN DE ATRIBUTOS TRAMOS DE VIAL		
TITULARIDAD		Titularidad del tramo
• privada	1	Privada (particulares, empresas, p.e. explotaciones mineras, etc)
• municipal	2	Pública: ayuntamientos o entidades locales
• Autonómica	4	Pública: Generalitat de Catalunya
• Estado	5	Pública: Estado
CRAMADER		Tramo que es parte de un camino de trashumancia
• no forma parte	0	El tramo no forma parte de ningún camino de trashumancia
• indicios	1	Hay indicios que el tramo forma parte de un camino de trashumancia
• constancia	2	Hay constancia que el tramo forma parte camino de trashumancia
CIRC_ESPECIF		Regulación Decreto 166/1998, de 27 de julio
• Ninguno	0	Ninguno
• Ocio y deporte	1	Áreas de circulación para el ocio y el deporte
• motociclismo de montaña	2	Itinerario para la práctica del motociclismo de montaña
• circuito permanente no cerrado	3	Circuito permanente no cerrado
• Circuito permanente cerrado	4	Circuito permanente cerrado
ANCHO_MEDIO		Ancho medio de la plataforma o de la capa de rodadura
• ancho	m	Ancho medio del tramo
PENDIENTE		Pendiente del tramo
• menor del 10%	1	Pendiente <10%
• entre el 10% i el 20%	2	10% < Pendiente < 20%
• entre el 20% i el 45%	3	20% < Pendiente < 45%
• mayor del 45%	4	Pendiente < 45%
MANTENIMIENTO		Indica si el tramo de vial está mantenido
• si	S	El tramo está mantenido
• no	N	El tramo no está mantenido

Figura 30: Ejemplo de tabla de atributos para el inventario de caminos en Catalunya
Fuente: Elaboración propia según (ICC (Institut Cartogràfic de Catalunya), 2003)

Se trata pues de un inventario base, de registro de los caminos del territorio, que se convierte en un instrumento de gestión con múltiples utilidades. Son ejemplos:

- La programación de actuaciones de conservación y mejora de caminos
- La actualización de la red viaria de los planes de prevención de incendios y de protección civil
- La producción de cartografía
- La definición de itinerarios turísticos
- La señalización de caminos
- La calificación de caminos de uso público, para su incorporación al Inventario Municipal de Bienes de cada ayuntamiento
- La regulación del acceso motorizado a los caminos

Se podrían destacar dos disfuncionalidades de estos inventarios de caminos. Uno, su complejidad y extensión, muchas administraciones no han llegado a completar su inventario por la multitud de datos que es necesario inventariar y posteriormente introducir y rellenar los atributos en la base de datos, añadiendo además la falta de inversión en este campo.

Por último, es interesante destacar la carencia de atributos históricos en los caminos. Tema que sería clave para la gestión de caminos históricos y que se desarrollará a lo

largo de la tesis doctoral siguiendo el patrón creado en base al trabajo realizado por Magrinyà, F. & Navas, T. & Clavera, G. "Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio de la AMB".

A continuación se explicará el caso de la utilización de un inventario de caminos para la definición de itinerarios turísticos.

Incipiente introducción de la red de caminos en Catalunya. El caso de la iniciativa intercomarcal de Itinerannia

El Consejo Dinamizador de Itinerannia (<http://www.itinerannia.net>) está formado por los Consejos Comarcales de tres comarcas catalanas, El Ripollès, La Garrotxa y l'Alt Empordà y fue impulsado por tres entidades de estas comarcas (Consorti Ripollès Desenvolupament, Turisme Garrotxa i Alt Empordà Turisme).

La comisión de gestión de este consejo cuenta con una implicación política y técnica por parte de la administración pública pero también con una mesa de concertación con entidades de conservación de naturaleza y grupos excursionistas de los territorios que forman parte de la red de senderos.

La voluntad de Itinerannia es constituir una red de senderos que cubra todo el territorio y que permita al usuario moverse por el territorio indistintamente. Este modelo se inspira en el modelo suizo de red de caminos pero trata de compaginarlo a la vez con el modelo de itinerarios marcados.

Con este objetivo siguieron los siguientes pasos:

- 1) Realizar un inventario común de las tres comarcas mediante inventarios de caminos municipales y comarcales existentes y conversaciones con la población local, los centros excursionistas etc.
- 2) Identificar y registrar los recursos patrimoniales, naturales y culturales del territorio
- 3) Crear un mapa de los servicios turísticos del territorio.

"Mediante la superposición de todos estos mapas, se establecieron unos criterios de puntuación que daban una puntuación más elevada en los senderos más próximos a los establecimientos turísticos, los servicios básicos de la comarca o los recursos de muy alto interés, vinculados a la cultura, al patrimonio, a la gastronomía, a la historia y a la idiosincrasia de los territorios. De modo que estos senderos con la puntuación más elevada fueron los que finalmente formaron parte de la red básica de senderos Itinerannia."

Finalmente junto con la empresa que gestiona la aplicación de móvil e internet Gooltracking crearon un mapa interactivo que permite entender las tres capas superpuestas (senderos, recursos patrimoniales y recursos turísticos) y a la vez gestionar rutas e itinerarios personales.



Figura 31: Aplicación móvil y web Gooltracking para la red de caminos de Itinnerania en Catalunya

Fuente: <http://ca.itinerannia.net/crea-la-teva-ruta/>

Los objetivos que se alcanzan con este tipo de red de senderos se pueden destacar los siguientes (Campillo & López-Monné, 2010):

- Conectar los principales nodos de interés del territorio y conseguir cierta permeabilidad y conectividad para los usuarios no motorizados
- Proporcionar seguridad e información al usuario
- Poner en valor el patrimonio asociado a los caminos
- Contribuir al conocimiento y defensa de los caminos público y especialmente aquellos que integran el viario histórico
- Contribuir al desarrollo socioeconómico de las áreas donde se ubican.

BIBLIOGRAFÍA

- Atlas de infraestructura y patrimonio cultural de las américas. Perú.* (2011). Fundación Interamericana de Cultura y Desarrollo. Ministerio de Cultura. Gobierno de Perú.
- Ahern, J. (1995). Greenways as a planning strategy. *Landscape and Urban Planning*, Vol. 33, 131-155.
- Antón Clavé, S. (2006). *Turismo, Territorio y Cultura*. Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes.
- Antón Clavé, S., & López-Monné, R. (1996). Turismo rural, desarrollo local y preservación del ambiente. Elementos para un desarrollo sostenible del turismo en la zona de montaña Prades-Montsant, Cataluña. *Ería*, 41, pages 227-238.
- Antrop, M. (2005). Why landscapes of the past are important for the future. *Landscape and Urban Planning*, Vol.70, pp 21-34.
- Avila, R., & Barrado, D. (2005). Nuevas tendencias en el desarrollo de destinos turísticos: marcos conceptuales y operativos para su planificación y gestión. *Cuadernos de turismo*, Nº. 15, pàg. 27-44.
- Bell, S., Tyrväinen, L., Sievänen, T., Pröbstl , U., & Simpson, M. (2007). Outdoor Recreation and Nature Tourism: A European Perspective. *Living Rev. Landscape Res*, Vol. 1, 2.
- Bennis, E., & Davison, M. (11-16 April 2005). Hit the Road: Preserving Historic Routes. *Paper Presented at the Forum UNESCO University and Heritage 10th International Seminar "Cultural Landscapes in the 21st Century"*. Newcastle-upon-Tyne.
- Buhalis, D., & Law, R. (2008). Progress in information technology and tourism management: 20 years on and 10 years after the Internet. The state of eTourism research. *Tourism Management*, 29, pages 609-623.
- Campillo, X. (2001). *La gestió de la xarxa de camins en zones de muntanya (Tesi Doctoral)*. Barcelona: Departament de Geografia, Universitat Autònoma de Barcelona.
- Campillo, X., & López-Monné, R. (2010). *El llibre dels camins. Manual per a esvair dubte, desfer mites i reivindicar drets*. Arola Editors.
- Careri, F. (2002). *Walkspaces*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Castañer Vivas, M., & Erra Gil, G. (2010). Verdaguer a Folgueroles: Un recurs local ben aprofitat. Estudi d'un sistema local territorial. *AUSA. Patronat d'Estudis Osonencs*, XXIV, 165, pp.591-604.
- Clavera, G., Lopis, J., José, M., Nielfa, A., & Tijero, D. (2011). *Análisis de propuestas de infraestructuras para el Pla de Bages*. Barcelona: Máster de Sostenibilidad. UPC.
- COE (Council of Europe). (1996). *Report: Cultural routes. History of the project (1987-1996)*. Strasbourg: <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=213269&Site=COE>.
- COE (Council of Europe). (20 de octubre de 2000). *Convenio europeo del Paisaje*. Florencia.

- COE (Council of Europe). (2005). *Council of Europe Framework Convention on the Value of Cultural Heritage for Society*. Último acceso mayo 2013: <http://conventions.coe.int/Treaty/EN/Treaties/Html/199.htm>.
- Cortina, A. (2010). *Nova cultura del territori i ètica del paisatge*. Barcelona: Documents de recerca. Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible de Catalunya (CADS).
- Cuenca Cabeza, M., & Goytia Prat, A. (2012). Ocio experiencial: antecedentes y características. *Arbor*, Vol 188, No 754.
- Dematteis, G., & Governa, F. (2005). Territorio y territorialidad en el desarrollo local. La contribución del modelo SLOT. *Boletín de la A.G.E. núm. 39*, 31-58.
- Driver, B., Manfredó, M., & Tarrant, M. (1994). Recollections of Outdoor Experiences: A psychophysiological perspective. *Journal of Leisure Research*, 357-371.
- Dupuy, G. (1985). *Systèmes, réseaux et territoires*. Paris: Presses de l'École Nationale des Ponts et Chaussées.
- Fábos, J. (2004, vol.68). Greenway planning in the United States: its origins and recent case studies. *Landscape and Urban Planning*, 321-342.
- Font i Garolera, J. (1993). La formació històrica de la xarxa de carreteres a Catalunya (1761-1935). *Estudi General*, Núm.: 13, pages 127-152.
- García Canclini, N. (1999). Los usos sociales del Patrimonio Cultural. En E. Aguilar Criado, *Patrimonio Etnológico. Nuevas perspectivas de estudio*. (págs. 16-33). Granada: Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía.
- Garré, S., Meeus, S., & Gulink, H. (2009). The dual role of roads in the visual landscape: A case-study in the area around Mechelen (Belgium). *Landscape and Urban Planning*, Volume 92, Issue 2, Pages 125-135.
- Goytia, A. (2004). La experiencia de ocio en la sociedad emocional luces y sombras de la teatralización de experiencias de ocio en la economía de la experiencia. *Adoz: revista de estudios de ocio*, N°. 28, pp 19-24.
- Grazuleviciute-Vileniske, I., & Matijosaiti, I. (2010). Cultural Heritage of Roads and Road Landscapes: Classification and Insights on Valuation. *Landscape Research*, Volume 35, Issue 4, Pages 391-413.
- Herce, M., & Magrinyà, F. (2004). *Construcció de ciutat i xarxes d'infraestructures*. Barcelona: Edicions UPC.
- Herce, M., Magrinyà, F., & Miró, J. (2007). *L'espai urbà de la mobilitat*. Barcelona: Edicions UPC.
- ICC (Institut Cartogràfic de Catalunya). (2003). *Especificacions tècniques. De la Base de l'inventari de camins rurals i camins i pistes forestals de Catalunya*. Barcelona: Institut Cartogràfic de Catalunya. Generalitat de Catalunya.
- Izquierdo, V. (2012). El servei d'obres públiques entre 1980 i 2010. Una gestió de transició. En T. Navas, *Els carrers del territori. 150 anys de carreteres locals* (págs. 43-55). Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Izquierdo, V., Sánchez-Contador, P., Aceña, V., Pons, X., Español, I., Fernández, D., y otros. (2012). Una visió humanitzada de les carreteres locals. En T. Navas, *Els carrers del territori. 150 anys de carreteres locals*. (págs. 59-84). Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Jaarsma, C. (1997). Approaches for the planning of rural road networks according to sustainable land use planning. *Landscape and Urban Planning*. Vol. 39, 47-54.

- Jaarsma, R., Louwerse, R., Dijkstra, A., de Vries, J., & Spaas, J.-P. (2011). Making minor rural road networks safer: The effects of 60 km/h-zones. *Accident Analysis and Prevention*. Vol.43, 1508-1515.
- Jerpåsen, G., & Swensen, G. (2008). Cultural heritage in suburban landscape planning: A case study in Southern Norway. *Landscape and Urban Planning*, Volume 87, Issue 4, pages 289-300.
- Keiner, M. (2005). *History, definition(s) and models of sustainable development*. Zurich: ETH e-Collection.
- Kent, R., & Elliott, C. (1995). Scenic routes linking and protecting natural and cultural landscape features: a greenway skeleton. *Landscape and Urban Planning*, Vol. 33, 341-355.
- Leiper, N. (1990). Tourist attraction systems. *Annals of Tourism Research*, Vol.17, pp. 367-384.
- López-Monné, R. (1998). Evolució i canvi de model del senderisme a Catalunya: de l'associacionisme a l'activitat turística. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 33, pp. 203-214.
- López-Monné, R. (1999). *Senderisme. Camins i senyals*. Tarragona: Arola Editors.
- Lynch, K. (1960). *The image of the city*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili. Versión castellana de Enrique Luis Revol 2010.
- Maderuelo, J. (2010). El patrimonio expandido: del objeto al paisaje. En J. Maderuelo, *Paisaje y Patrimonio* (págs. 101-127). Madrid: Abada Editores.
- Magrinyà. (2013). Las carreteras y la planificación territorial. Elementos para un cambio de paradigma hacia una movilidad sostenible. *Revista Obras Públicas*, pp. 59-64.
- Magrinyà, F. (1998). Urbanisme de les xarxes: instrument de lectura de l'ecosistema urbà. En S. Rueda, *La ciutat. Ecologia urbana*. Girona: Col·lecció Humanitats, Universitat de Girona.
- Magrinyà, F. (2007). Aplicacions a la planificació de les xarxes de transport. El cas de l'impacte territorial de la variant de la N-240 a la comarca de l'Alt Camp. En M. Herce, F. Magrinyà, & J. Miró, *L'espai urbà de la mobilitat* (págs. 119-127). Barcelona: Edicions UPC.
- Marion, J., & Leung, Y.-F. (2004). Environmentally Sustainable Trail Management. En R. Buckley, *Environmental Impacts of Ecotourism* (págs. 229-245). Cambridge: CABI Publishing.
- Mata, R. (2010). La dimensión territorial del paisaje. En J. Maderuelo, *Paisaje y patrimonio* (págs. 31-73). Madrid: Abada Editores.
- Moulin, C., & Boniface, P. (2001). Routeing Heritage for Tourism: making heritage and cultural tourism networks for socio-economic development. *International Journal of Heritage Studies*, Volume 7, issue 3, pages 237-248.
- Mumford, L. (1966). *La ciudad en la historia, sus orígenes, transformaciones y perspectivas*. Buenos Aires: Infinito.
- Muntañola Thornberg, J. (2000). *Topogénesis. Fundamentos de una nueva arquitectura*. Barcelona: Edicions UPC.
- Naciones Unidas. (2002). *Declaración de Johannesburgo sobre el Desarrollo Sostenible*. Último acceso mayo 2013: https://www.un.org/spanish/esa/sustdev/WSSDsp_PD.htm.

- Navas, T. (2012). Els carrers del Territori. 150 anys de carreteres locals de la Província de Barcelona. En T. Navas, *Els carrers del Territori. 150 anys de carreteres locals* (págs. 13-39). Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Nogué, J. (2009). A la recerca del discurs territorial i de l'imaginari paisatgístic. En C. Llop, *Paisatges en transformació. Intervenció i gestió paisatgístiques* (págs. 53-66). Barcelona: Diputació de Barcelona.
- Nuryanti, W. (1996). Heritage and postmodern tourism. *Annals of Tourism Research*, 23, 249-260.
- Pauwels, F., & Gulink, H. (2000). Changing minor rural road networks in relation to landscape sustainability and farming practices in West Europe. *Agriculture, Ecosystems and Environment*. Vol.77, 95-99.
- Pearce, P. (1991). Analysing tourist attractions. *The journal of tourism studies*, 2 (1) May, p. 46-55.
- Prats, L. (2003). Patrimonio + turismo = ¿desarrollo? *Pasos: Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 1 (2), p. 27-36 <<http://www.pasosonline.org>>.
- Raffestin, C. (1988). Repères pour une théorie de la territorialité humaine. En G. Dupuy, *Réseaux territoriaux*. Caen, Paradigme.
- Rapoport, A. (1982). *The Meaning of the Built Environment: A Nonverbal Communication Approach*. Tuscon: The University of Arizona Press.
- Rautenberg, M. (1998). *L'émergence patrimoniale de l'ethnologie entre mémoire et politiques publiques*. L'Harmatan, Paris: Poulot, D. (Ed.), Patrimoine et modernité.
- Rottle, N. (2006). Factors in the landscape-based greenway: a Mountains to Sound case study. *Landscape and Urban Planning*, Vol. 76, 134-171.
- Ruijgrok, E. (2006). The three economic values of cultural heritage: a casa study in the Netherlands. *Journal of Cultural Heritage*, Vol.7, pp 206-213.
- Ruiz, R., Coronado, J., & Rodríguez, F. (2013). La recuperación del patrimonio de las carreteras históricas. *Revista Obras Públicas*, Vol.3540, pp. 51-58.
- Ruiz, R., Rodríguez Lázaro, F., & Coronado, J. (2013). Identification and assessment of engineered road heritage: A methodological approach. *Journal of Cultural Heritage*, Article in press.
- Searns, R. (1995). The evolution of greenways as an adaptive urban landscape form. *Landscape and Urban Planning*, Volume 33, Issues 1-3, pp. 65-80.
- Soria y Puig, A. (1991). *El Camino a Santiago. I. Vías, viajes y viajeros de antaño*. Madrid: Ministerio de Obras Públicas y Transportes.
- Soulliere, L. (1995). *Historic Roads in the National Park System. Special History Study*. Denver, CO: National Park Service: Denver Service Center.
- Stephenson, J. (2008). The Cultural Values Model: An integrated approach to values in landscapes. *Landscape and Urban Planning*, 84, 127-139.
- Throsby, D. (2002). *Economics and Culture*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Tweed, C., & Sutherland, M. (2007). Built cultural heritage and sustainable urban development. *Landscape and Urban Planning*, Vol.83, 62-69.
- UNESCO. (2005). *Directrices Prácticas para la aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial*. Último acceso mayo 2013: <http://whc.unesco.org/archive/opguide05-es.pdf>.

- UNIDO. (2005). *(United Nations Industrial Development Organisation). The Three Dimensions: defining sustainable development*. <http://www.unido.org/en/doc/3563>.
- Vejsbjerg, L. (2013). La importancia científica en la selección de atractivos turísticos patrimoniales. Una visión desde la espacialidad social. *ScriptaNova* <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-433.htm>>, Vol. XVII, núm. 433.
- Vera, J., López Palomeque, F., Marchena, M., & Antón Clavé, S. (1997). *Análisis territorial de turismo: una nueva geografía del turismo*. Barcelona: Ariel.
- Ward Thompson, C. (2002). Urban open space in the 21st century. *Landscape and Urban Planning*, Vol.6, pp 59-72.
- WCED. (1987). *Our common future. The World Commission on Environment and Development*. Oxford: <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm>.
- Wegman, F. (2005). *Sustainable Safety in the Netherlands: the vision, the implementation and the safety effects*. Leidschendam: Institute for Road Safety Research (SWOV).

4 METODOLOGIA

Selección de ámbitos territoriales locales
Analizar el sistema territorial local de cada ámbito
Evaluación de estrategias de activación turística existente y potencial
Propuesta de intervenciones jerarquizadas en la red viaria para la mejora de la accesibilidad patrimonial

Selección de ámbitos territoriales locales

Se considerarán tres ámbitos territoriales que puedan registrar múltiples aproximaciones a la accesibilidad patrimonial y a su vez ser representativos de diferentes entornos patrimoniales para que los resultados puedan ser aplicados a otros ámbitos similares.

Se han elegido tres ámbitos en Catalunya que responden a estas necesidades y que servirán de marco de análisis para estrategias de gestión futuras en otros territorios.

Sistema urbano:

El crecimiento urbano ha sido una de las fuerzas motoras del estado territorial actual. Establecer criterios de gestión de accesibilidad patrimonial en un ámbito urbano o semi-urbano será interesante pues establece una metodología fácilmente transferible a otros territorios con características similares.

Se analizará el caso del Área Metropolitana de Barcelona (en concreto 7 municipios de la ribera del río Llobregat) a raíz de un proyecto encargado desde el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) al grupo de investigación Intrascapelab de la universidad UPC (UPC Departamento de Infraestructura del Transporte y del Territorio ITT). "Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio del área metropolitana de Barcelona. Carreteras, caminos y calles " llevado a cabo por Magrinyà, F. & Navas, T. & Clavera, G.

La intención es buscar estrategias de apropiación patrimonial por parte de la comunidad local. Uno de los recursos potenciales en un territorio tan urbanizado son las vías históricas, que han formado parte de la evolución morfológica del territorio así como del desarrollo social y crecimiento económico. La activación patrimonial de las vías metropolitanas y su posterior activación turística será una de las estrategias de desarrollo local y turístico a llevar a cabo.

Sistema natural:

Este caso de análisis centra su investigación en el acceso a los recursos naturales de un territorio. Establecerá relaciones existentes y potenciales entre los municipios próximos a estos recursos, como Parques Naturales, Reservas Paisajísticas y el entorno cultural subyacente.

El caso se centrará en la Comarca del Berguedà en Catalunya, concretamente en el llamado Alt Berguedà, ámbito de la comarca próximo al Parque Natural Cadí-Moixeró. En la actualidad esta comarca ha desarrollado un plan turístico muy interesante que incorpora las vías históricas en la promoción de la accesibilidad patrimonial. Evaluaremos este plan existente y se detectarán ciertas necesidades de gestión viaria no tenidas en cuenta. Se propondrá para la mejora, una serie de intervenciones jerarquizadas en la red viaria (que incluye carreteras y caminos y sus conexiones).

Sistema rural-productivo:

Como destaca Ward Thompson los espacios agrícolas intensivos, son unos espacios en crecimiento en Europa y son ámbitos en los que las relaciones de acceso por los usuarios a nivel turístico o para satisfacer necesidades de acceso a la naturaleza todavía no han sido asumidos (Ward Thompson, 2002).

El caso de estudio se centrará en la zona de secano afectada por la implantación del canal Segarra y Garrigues. Es una infraestructura hidráulica destinada al regadío de más de 70.000 hectáreas de cultivo en las comarcas de Garrigues, Noguera, Pla de Urgell, Segarra, Segrià y Urgell. El análisis se concretará en la comarca del Urgell.

La construcción de esta infraestructura implica el cambio del sistema territorial de la zona y será necesario establecer ciertas líneas de gestión de accesibilidad patrimonial para que la transformación sustancial que sufrirá este territorio pueda ser compatible con la gestión turística y un desarrollo local sostenible.

Analizar el sistema territorial local de cada ámbito

Para analizar el sistema territorial que rige cada uno de los ámbitos nos serviremos de la concepción sistémica del territorio establecida por Dupuy (Dupuy, 1985) que basa el desarrollo territorial en la articulación de tres redes (a) las redes de infraestructuras técnicas, (b) las redes de producción y consumo y (c) la red doméstica integrada por los agentes territoriales.

Identificación de la red de agentes territoriales

- Se realizará una serie de entrevistas a agentes del territorio (institucionales y no) para comprender cuáles son los impulsos sociales que gestionan el ámbito local seleccionado.

Esta es una primera propuesta de entrevistas, con la intención de aumentarla a lo largo de la investigación.

Ámbito	Entrevistado	Institución
AMB	Sergi Turiella	Miembro Bicibaix y de la CCUB (coordinadora catalana de usuarios de bicicleta)
	Josep Maria Carreras	Director de Serveis d'Ordenació Urbanística del AMB (Área Metropolitana de Barcelona)
	Vicenç Izquierdo	Cap de Servei de Vies Locals de la Diputació de Barcelona
Alt Berguedà	Arcadi Castillo	IDAPA (Instituto de desarrollo del Alt Pirineu i Arán)
	Eduard Barcons	Consorcio AltBerguedà
Urgell	Xavier Coll	Antiguo presidente de la Junta de Gobierno de los Canals de Urgell aprox.años 1990-2000
	Meritxell Serret	Fundación Mundo Rural

Figura 32: Primeras entrevistas a agentes territoriales
Fuente: Elaboración propias

- El objetivo principal de estas entrevistas será esclarecer las necesidades y carencias en la accesibilidad patrimonial del territorio.

Identificación de la red patrimonial

Identificación de los recursos patrimoniales y recursos potenciales
 Servicios y actividades asociadas
 Caracterización de los periodos patrimoniales
 Establecimiento de circuitos y discursos culturales para cada periodo

Identificación de la red de movilidad

Jerarquización viaria actual (carreteras y caminos)
 Análisis de mapas históricos e identificación de las vías históricas
 Evaluación de las estrategias de caminos en red existentes o potenciales
 Establecimiento de los nodos de transporte público

Integración en un sistema SIG

Se realizará la gestión de los datos a través de un sistema SIG de bases de datos y cartografía asociada. Se introducirán los datos acumulados en una base de datos para cada caso. Se elaborarán mapas territoriales con la identificación de las redes patrimoniales y viarias para su posterior análisis, identificación, reconstrucción y clasificación del contenido patrimonial.

En el Capítulo IV de la tesis doctoral, desarrollado a continuación de modo inicial, se presenta este sistema SIG.

Evaluación de estrategias de activación turística existente y potencial

Teniendo en mente el proceso de activación turística propuesta por Vejsbejerg, será necesario evaluar el grado de apropiación del patrimonio por parte de la comunidad, analizar cuáles son las redes sociales que intervienen en el desarrollo local y turístico y analizar las estrategias turísticas existentes y potenciales (Vejsbejerg, 2013).

Para cada caso se evaluarán los siguientes temas expuestos en la tabla. Se analizarán los casos existentes y los potenciales para una gestión futura de acceso al patrimonio.

Procesos de la activación turística del territorio
Identificación de los recursos naturales o culturales distintivo;
Evaluación de la apreciación y entendimiento por parte del público;
Presentación de oferta de actividades que brinden accesibilidad a los recursos;
Asegurar un cinturón de protección del recurso que genere un espacio adecuado para su interpretación;
Garantizar una zona de servicios cercana al núcleo del atractivo;

Establecer criterios de coste/beneficio para la inversión pública y / o privada.

Figura 33: Procesos de la activación turística del territorio
Fuente: Elaboración propia según (Vejsbjerg, 2013)

Propuesta de intervenciones jerarquizadas en la red viaria para la mejora de la accesibilidad patrimonial

En cuanto a la accesibilidad física, una de las estrategias propuestas en esta perspectiva es la creación de rutas temáticas a través de una red de senderos. Para gestionar un nuevo modelo integrado de la red de senderos, hay que abordar un tema conflictivo como es la interferencia del transporte motorizado en esta red. En los últimos años, se han realizado una serie de intervenciones en la red de comunicaciones que básicamente ha favorecido la red de carreteras y la ha priorizada frente a la red de caminos existentes. Encontramos en el territorio dos redes de comunicaciones inconexas y que responden a funciones diferentes: la red de carreteras y la red de caminos. Estos dos sistemas se entrelazan y en su solapamiento se crean ciertos conflictos de usos que hay que resolver.

En este sentido, el uso de estrategias de incorporación de viales para peatones y carriles bici, en el viario intermedio puede favorecer no sólo las conexiones locales dentro de un marco sostenible sino también permiten un acceso al patrimonio con comodidad por los usuarios más vulnerables.

El viario intermedio por el hecho de tener una funcionalidad de conexión cotidiana y, si queremos enmarcar en una estructura social sostenible, debe garantizar al máximo posible su uso a usuarios como la bicicleta y el peatón. Si se aplican estos criterios a la hora de diseñar nuevo viario intermedio o de mejorar el ya existente ciertos conflictos de solapamiento o conexión entre la red de carreteras y la red de caminos se verán solucionados.

En el Capítulo V de la tesis doctoral, desarrollado a continuación de modo inicial, se presentan algunos casos de intervención en la red viaria para el fin propuesto.

5 ÍNDICE DE LA TESIS DOCTORAL

CAPÍTULO I · PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN.....	
1.1 Justificación conceptual de la tesis	
1.2 Preguntas y objetivos de la investigación	
1.3 Hipótesis del trabajo	
CAPÍTULO II · MARCO TEÓRICO.....	
2.1 Procesos de desarrollo local y turístico	
2.2 La accesibilidad como uno de los parámetros de referencia en la relación entre patrimonio y desarrollo local y turístico	
2.3 El rol de las infraestructuras viarias en la puesta en valor del patrimonio de un territorio	
CAPÍTULO III · METODOLOGÍA PARA EL ANÁLISIS DE CASOS.....	
3.1 Identificación ámbito de estudio y sistema territorial local	
3.2 Evaluación de estrategias de activación turística existente y potencial	
3.3 Propuesta de intervenciones jerarquizadas en la red viaria para la mejora de la accesibilidad patrimonial	
CAPÍTULO IV · SISTEMA URBANO.....	
4.1 El Área Metropolitana de Barcelona en la ribera del río Llobregat. Relaciones entre crecimiento urbano y protección del espacio fluvial.	
4.2 Valoración de las vías históricas del sector como estrategia de apropiación patrimonial: Gestión SIG para la evaluación patrimonial de las vías de la AMB	
4.3 Propuesta de recorridos culturales urbanos y urbanos/fluviales para el disfrute de la comunidad del patrimonio local	
CAPÍTULO V · SISTEMA NATURAL.....	
5.1 Identificación del capital territorial del Alt Berguedà. Recursos naturales, culturales y sociales potenciales de la comarca	
5.2 Estrategia de recuperación de caminos históricos y creación de una red viaria de movilidad lenta	
5.3 Propuesta de intervenciones jerarquizadas en las conexiones entre carreteras y caminos para la creación de una red viaria sostenible	
CAPÍTULO VI · SISTEMA RURAL PRODUCTIVO.....	
6.1 Implantación del Canal Segarra-Garrigues y la transformación territorial que conlleva en la comarca del Urgell	
6.2 Necesidad de equilibrar modernidad y tradición como propuesta para un modelo de desarrollo sostenible. Propuesta de selección de trazas históricas como estrategia de conservación territorial	
6.3 La multifuncionalidad de usos y nuevos modelos de gestión viaria rural	
CAPÍTULO VII · RESULTADOS COMPARATIVOS Y CONCLUSIONES.....	
CAPÍTULO VIII · REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS, DOCUMENTACIÓN Y ANEXOS.....	

6 CAPITULOS DESARROLLADOS

Capítulo IV · Sistema urbano (4.2)
Capítulo V · Sistema natural (5.1, 5.2, 5.3)

CAPÍTULO IV · SISTEMA URBANO

4.2 Valoración de las vías históricas del sector como estrategia de apropiación patrimonial: Gestión SIG para la evaluación patrimonial de las vías de la AMB

La intención es hacer emerger las vías que no pertenecen a la categoría de gran capacidad. Es decir, dar valor a las llamadas vías metropolitanas, que proceden básicamente, de la red de carreteras convencionales y al sistema de caminos tradicionales. Estas vías (carreteras convencionales y caminos) han estado presentes en el crecimiento urbano de la AMB a lo largo de su historia y han sido la base de muchas de las dinámicas morfológicas que ha experimentado el territorio metropolitano. La apropiación de estas vías por parte de la comunidad local será una de las claves del desarrollo turístico cultural que se puede desarrollar en este territorio

Se activaran patrimonialmente las vías históricas de la AMB, relacionándolos con el contexto territorial donde se encuentran insertadas. Primero se identificará la época de construcción de la vía, se determinará si ha sufrido cambios en el tiempo y se señalarán los elementos construidos adyacentes a esta vía. La identificación del patrimonio arquitectónico del entorno inmediato de la vía será clave para determinar el valor patrimonial de la vía en cuestión. Se pondrá de relieve cómo la vía ha formado parte, desde su concepción, a la formación patrimonial del territorio.



Figura 34: Muestra de archivo fotográfico y cartográfico consultado
Fuente: "Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio de la AMB"
Magrinyà, F. & Navas, T. & Clavera, G.

Se realizará para ello un trabajo cartográfico (SIG) asociado al análisis, identificación, reconstrucción y clasificación del contenido patrimonial de las vías metropolitanas del AMB.

ENTORNO:

7 municipios del Área Metropolitana de Barcelona (AMB) del entorno fluvial del río Llobregat

Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts, Santa Coloma de Cervelló i Sant Boi de Llobregat.

FIGURAS DE ANÁLISIS:

Se ha diversificado el elemento a identificar patrimonialmente, no sólo se tratarán los tramos de vía (línea), sino también los elementos construidos adyacentes como edificios o elementos puntuales de la infraestructura como puentes o secciones especiales (identificados con puntos) y también espacios de interés o parcelas patrimoniales (identificadas con polígonos).

Líneas: Tramos de vías (Importación de la Base Cartográfica 1:25.000 del ICC)

Puntos: Elementos puntuales patrimoniales

Polígonos: Espacios de interés o catastro patrimonial

ETAPAS HISTÓRICAS:

A estas tres categorías de figuras se les asignarán unos atributos históricos referentes a 8 etapas de formación histórica:

FASES HISTÓRICAS DE FORMACIÓN PATRIMONIAL	
Restos íberos y la romanización del territorio	Se considera la romanización del territorio, encontramos vestigios que nos indican presencia de asentamientos y vías de comunicación.
Etapas medieval (900dC – s. XV)	Periodo histórico en que Cataluña alcanza progresivamente una personalidad jurídica propia, asociada a un contexto geográfico determinado. Nacimiento de los primeros núcleos urbanos.
Formación del territorio moderno (s. XVI – s. XVII)	Paso de la etapa puramente medieval y se asientan los principios sociales que desencadenarán el capitalismo. Crecimiento de los asentamientos medievales.
Territorio de la industrialización (1800 – 1890)	Inicio de la industrialización del país con predominio de la industria textil de la lana y el algodón. Surgimiento de la <i>Renaixença</i> , movimiento cultural y social.
Territorio de la industrialización (1890 – 1936)	Época plena de la industrialización. Nace el modernismo como un nuevo estilo urbano y burgués.
Guerra civil i franquismo (1936 – 1980)	Etapas convulsas que tienen lugar después del franquismo los primeros crecimientos urbanos del s. XX.
Equipamientos culturales (1981 – 2010)	Consolidación urbana contemporánea

Figura 35: Fases históricas de formación patrimonial en el AMB

Fuente: Elaboración propia según "Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio de la AMB" Magrinyà, F. & Navas, T. & Clavera, G.

APLICACIÓN DE ATRIBUTOS PATRIMONIALES

Se han determinado unos ítems patrimoniales por figura y etapa histórica.

ATRIBUTOS PATRIMONIALES DE LOS RECURSOS POTENCIALES DEL AMB		
ETAPAS HISTÓRICAS	PATRIMONIO VIARIO (LÍNEAS)	PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO (PUNTOS Y POLÍGONOS)
Restos íberos y la romanización del territorio	- Vía Augusta - Otras vías romanes - Ciudades	- Vilas romanes - Termas - Elementos funerarios
Etapa medieval (s IX-XV)	- Caminos reales - Otros caminos - Nuevas villas	- Castillos y torres de defensa - Iglesias y parroquias - Conventos y monasterios - Masías
Formación del territorio moderno (s. XVI-XVIII)	- Caminos antiguos - Carreteras reales des de 1761 - Obertura de nuevas calles - Nuevos caminos	- Parroquias (reformes) - Masías (noves i reforms) - Conventos y monasterios - 'Casals' urbanos - 'Cases de cós' (por alineación) - Hostales
Territorio de la industrialización 2 épocas: 1800-1880/90 1880-1936	- Carreteras red básica - Ferrocarril - Carreteras red provincial - Caminos vecinales s. XX - Canales de regadío - Ensanches - Nuevas alineaciones	- Fábricas - Estaciones de ferrocarril - Fincas y casas de veraneo - Vivienda urbana - Ayuntamientos - 'Ateneus', casinos y otras entidades - Mercados y cooperativas - Recintos y bloques industriales
Equipamientos culturales 2 épocas: 1936-1980 1980-2012	- Vías de alta capacidad - Vías de enlace de la red existente - Obras de mejora a vías existentes	- Iglesias nuevas - Bibliotecas - Conjuntos deportivos - Parques urbanos y metropolitanos - Otro equipamientos

Figura 36: Tabla relacional patrimonio viario y patrimonio arquitectónico y urbano

Fuente: Elaboración propia según "Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio de la AMB" Magrinyà, F. & Navas, T. & Clavera, G.

De la conjugación de estas entradas, saldrán las tablas definitivas que formarán la Base de Datos que dará estructura a la documentación SIG para la representación de los datos y su análisis

ELEMENTO + ATRIBUTO PATRIMONIAL			
TABLA: PATRIMONIO VIARIO			
OBJETO	LÍNEAS	DESCRIPCIÓN	TRAMOS DE VIA
TABLA: PATRIMONIO ARQUITECTÓNICO			
OBJETO	PUNTOS I POLÍGONOS	DESCRIPCIÓN	ELEMENTOS PATRIMONIALES
TABLA: PATRIMONIO URBANO			
OBJETO	POLÍGONOS	DESCRIPCIÓN	ESPACIOS PATRIMONIALES

Figura 37: Resumen tablas de la base de datos creada

Fuente: Elaboración propia según "Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio de la AMB" Magrinyà, F. & Navas, T & Clavera, G.

TABLA: PATRIMONIO VIARIO	
ATRIBUTOS de los OBJETOS	DESCRIPCIÓN
NOM_MUNI	Nombre del municipio
CAS	Nomenclatura ICC (TRAMOS DE VIA* ¹⁶)
VIA 001 - VIA 018	Autopista
VIA 019 - VIA 054	Vía preferente
VIA 055 - VIA 090	Vía convencional
VIA 091 - VIA 102	Vía no catalogada
VIA 103 - VIA 108	Camino
VIA 109 - VIA 112	'Corriol'
VIA 113 - VIA 117	Urbano
P_ROMA	Patrimonio en la etapa de romanización
.- Vía Augusta	Tramos de vía que forman parte de la antigua Vía Augusta
.- Otras vías romanes	Tramos de vía que forman parte de otras vías romanas
.- Ciudades	Tramos de vía urbanos consolidados con origen en una vía romana
NOM_HIST_PROMA	Nombre histórico que recibe el vial romano
OBS_PROMA* ¹⁷	Datos historiográficos relativos al tramo
P_MEDIEV	Patrimonio en la etapa medieval (s. IX-XV)
.- Caminos reales	Tramos de vía que forman parte de caminos reales medievales
.- Otros caminos	Tramos de vía que forman parte de otros caminos medievales
.- Nuevas villas	Tramos de vía urbanos consolidados con origen medieval
NOM_HIST_PMEDIEV	Nombre histórico que recibe el vial medieval
OBS_PMEDIEV*	Datos historiográficos relativos al tramo
P_MODERN	Patrimonio formación del territorio moderno (s. XVI-XVIII)
.- Caminos antiguos	Tramos de vía que forman parte de caminos con origen medieval consolidados en la etapa moderna
.- Carreteras reales des de 1761	Tramos de vía que forman parte de caminos abiertos entre los s. XVI-XVIII
.- Obertura de nuevas calles	Tramos de vía que forman parte de las carreteras

¹⁶ TRAMOS DE VIA: Se trabaja con tramos de vía para seguir con la codificación establecida por el Instituto Cartográfico en la cartografía a escala 1:25.000 que es la fuente de cartografía de las vías.

¹⁷ Nota-OBS: Se documentarán los estudios y / o investigaciones previas referentes al tramo seleccionado.

	proyectadas des de 1761
.- Nuevos caminos	Tramos de vía urbanos consolidados con origen en una vía del s .XVI-XVIII
NOM_HIST_PMODERN	Nombre histórico que recibe el vial moderno
OBS_PMODERN	Datos historiográficos relativos al tramo
P_INDISTR	Patrimonio en la industrialización (1800-1936)
.- Carreteras red básica	Tramos de vía que forman parte de la red básica de carreteras des de 1840
.- Carreteras red provincial	Tramos de vía que forman parte de la red provincial des del s. XIX
.- Caminos vecinales del s. XX	Tramos de vía que forman parte de los caminos vecinales des de inicios del s. XX
.- Nuevas alineaciones	Tramos de vía urbanos consolidados con origen en una nueva alineación del s. XX
.- Ensanches	Tramos de vía urbanos consolidados que forman parte de un nuevo ensanche del s. XIX-XX
OBS_PINDISTR*	Datos historiográficos relativos al tramo

Figura 38: Resumen atributos patrimoniales de la tabla Patrimonio Viario

Fuente: Elaboración propia según “Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio de la AMB” Magrinyà, F. & Navas, T. & Clavera, G.

TABLA: PATRIMONIO ARQUITECTONICO		TABLA: PATRIMONIO URBANO	
ATRIBUTOS de los OBJETOS	DESCRIPCIÓN		
NOM_MUNI	Nombre del municipio		
NAME	Nombre del elemento o espacio		
DIRECCIÓN	Nombre del elemento o espacio		
Fecha	Fecha de creación o reforma significativa del recurso		
PROTECCIÓN	Protección oficial amparada por ley		
.- BCIN	Bien cultural de Interés Nacional		
.- BCIL	Bien cultural de Interés Local		
.- Otros	Otras protecciones locales		
P_ROMA	Yacimientos de la etapa de romanización	P_MEDIEV	Patrimonio en la etapa medieval (s. IX.XV)
.- Vilas romanes		.- Castillos y torres de defensa	
.- Termas		.- Iglesias y parroquias	
.- Elementos funerarios		.- Conventos y monasterios	
		.- Masías	
P_MODERN	Patrimonio de la etapa de formación del territorio moderno (s. XVI-XVIII)	P_INDISTR	Patrimonio de la industrialización (1800-1936)
.- Parroquias (reformes)		.- Fábricas	
.- Masías (noves i reforms)		.- Estaciones de ferrocarril	
.- Conventos y monasterios		.- Fincas y casas de veraneo	
.- ‘Casals’ urbanos		.- Vivienda urbana	
.- ‘Cases de cós’ (por alineación)		.- Ayuntamientos	
.- Hostales		.- ‘Ateneus’, casinos y otras entidades	
		.- Mercados y cooperativas	
		.- Recintos y bloques industriales	

Figura 39: Resumen atributos patrimoniales de la tabla Patrimonio Viario

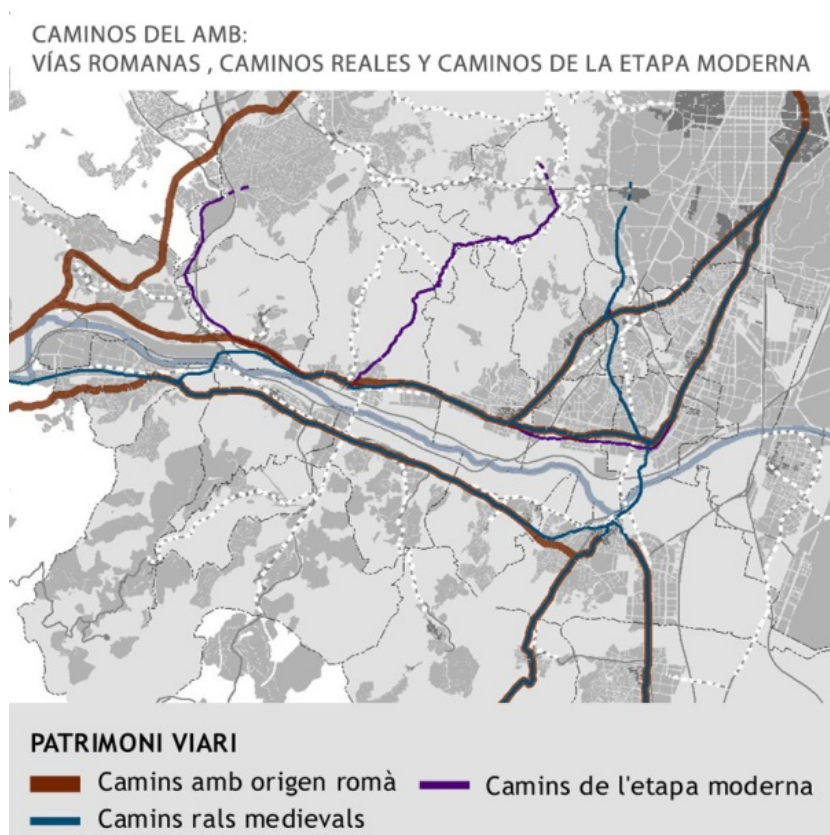
Fuente: Elaboración propia según "Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio de la AMB" Magrinyà, F. & Navas, T. & Clavera, G.

Con la creación de estas tablas podemos:

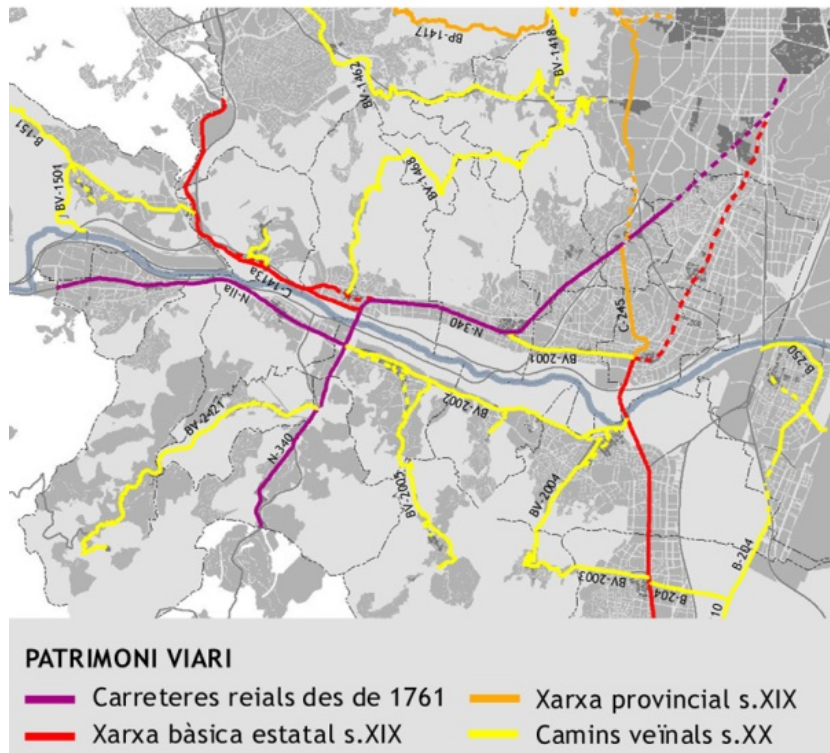
- 1) *Focalizar el patrimonio puntual y espacial que se articula alrededor de una vía y determinar el valor histórico propiamente de la vía:* Para hacer esta determinación ha sido necesario documentación anexa, tesis previas sobre historia de caminos y documentación de proyectos y toponimia identificativa (ver pie de página Nota-OBS). El patrimonio puntual y espacial adyacente a la vía es clave muchas veces para identificar el origen de las vías de las que cuelgan.
- 2) *Identificar la evolución de las vías metropolitanas:* la tabla creada permite no sólo la identificación de patrimonio arquitectónico y el viario (vías con origen romano, vías con origen medieval y / o vías que se mantuvieron en la transformación del territorio moderno), sino que permite entender cuál ha sido el proceso evolutivo de la vía y cuáles son las superposiciones que ha sufrido, cambios y / o modificaciones en ella.

Se generaron a continuación una serie de mapas para visualizar las etapas formativas del territorio (los siete municipios a estudiar) donde se identificaron las propias vías como elementos patrimoniales y relacionarlas directamente con su entorno patrimonial adyacente.

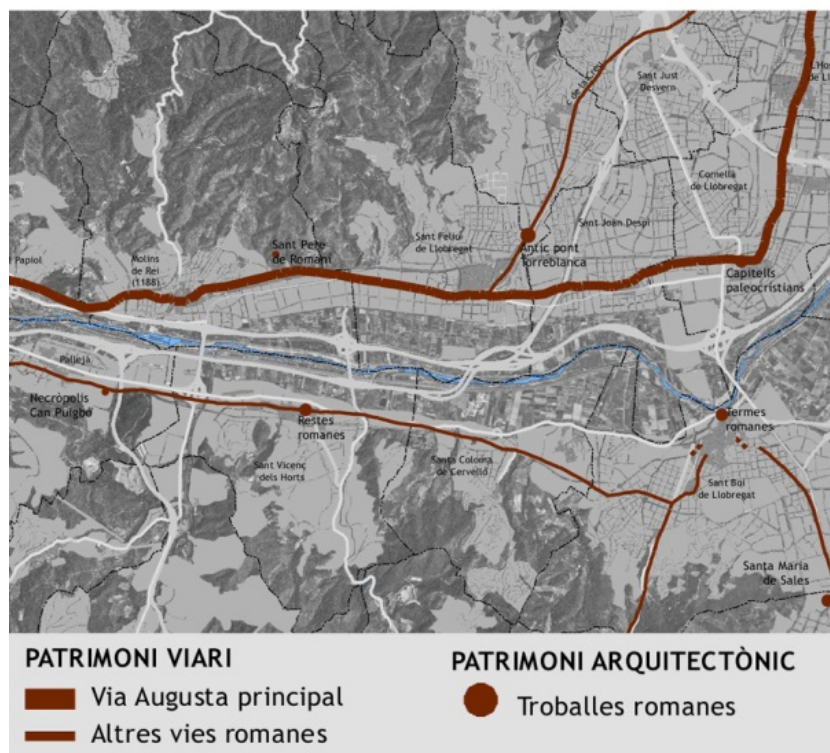
CONTENIDOS DE LOS MAPAS



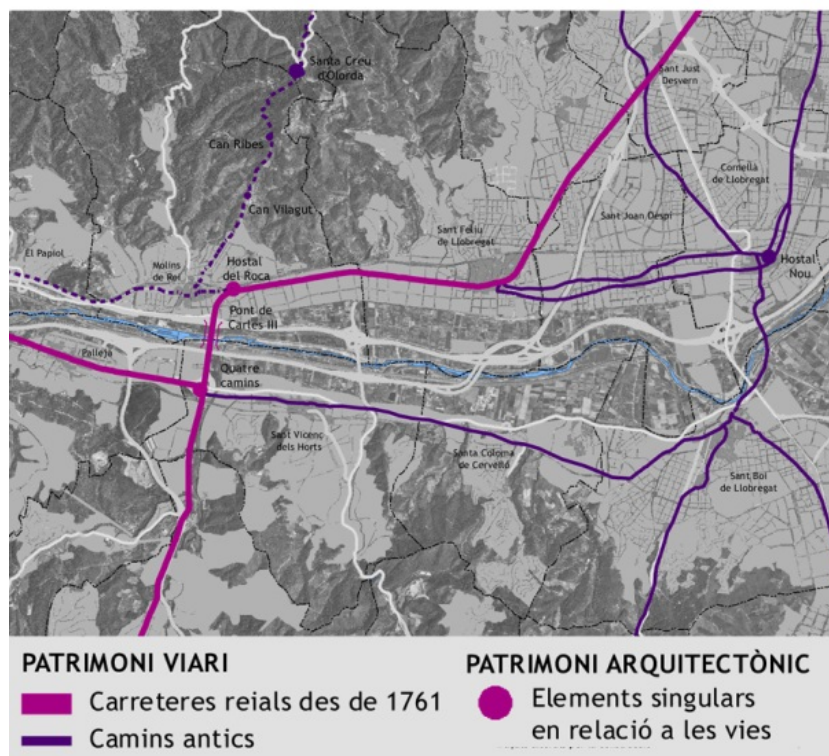
CARRETERES DE L'AMB:
CARRETERAS REALES, RED BÁSICA, PROVINCIAL Y VECINAL S. XX



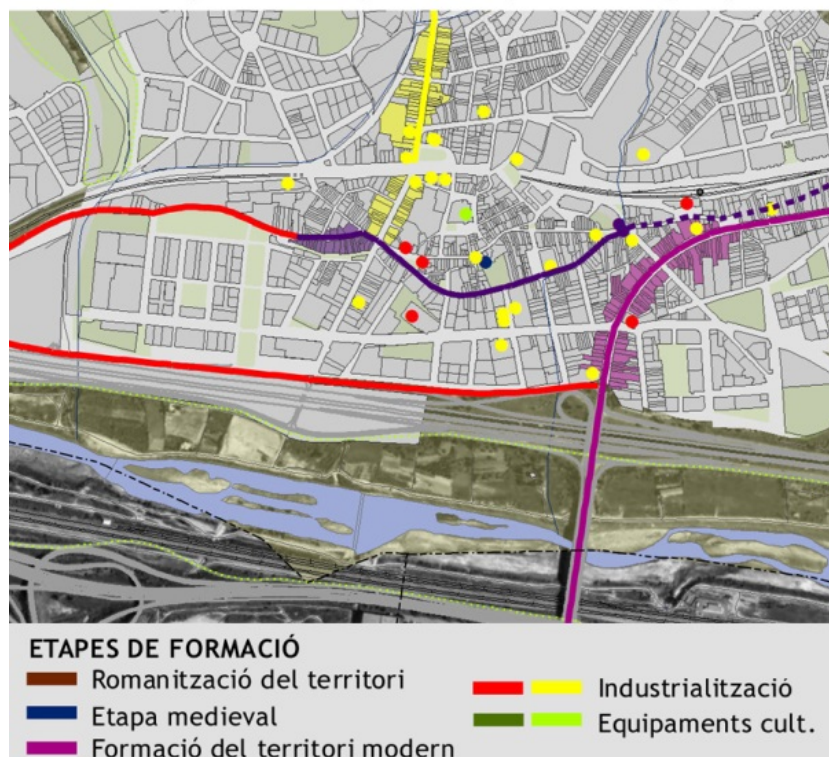
ANÁLISIS HISTÓRICO:
LA ROMANIZACIÓN DEL TERRITORIO



ANÀLISIS HISTÓRIC:
LA FORMACIÓN DEL TERRITORIO MODERNO (S. XVI-XVIII)



PATRIMONIO VIARIO, URBANO Y ARQUITECTÓNICO:
vías históricas y elementos arquitectónicos patrimoniales principales



PATRIMONIO VIARIO, URBANO Y ARQUITECTÒNICO:
vías históricas y elementos arquitectónicos patrimoniales principales

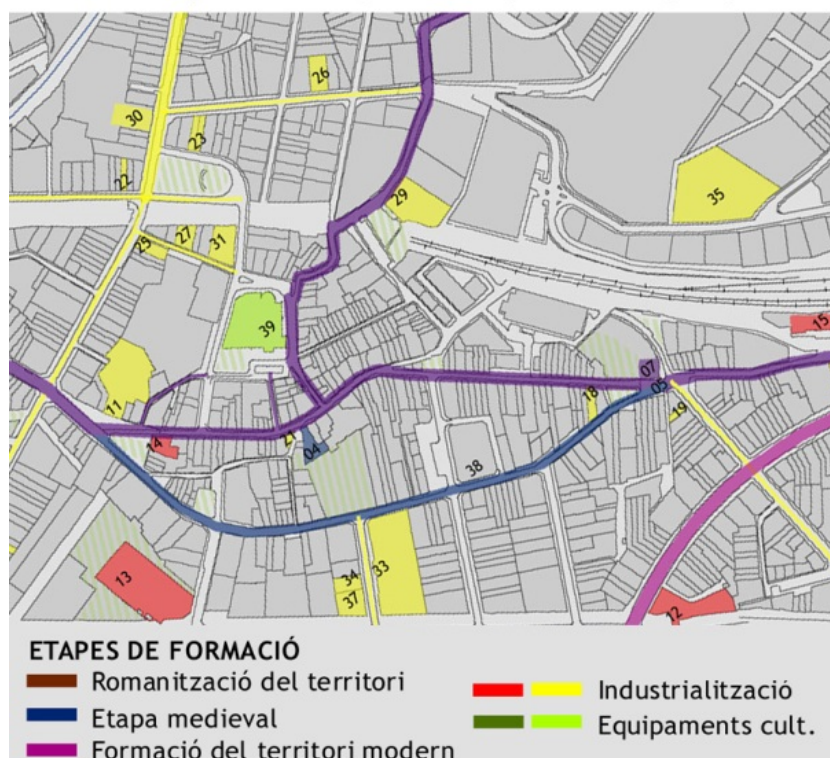


Figura 40: Muestra de cartografía gráfica (Realizado en Arcgis)
Fuente: Elaboración propia según "Reconocimiento patrimonial de las vías metropolitanas del territorio de la AMB" Magrinyà, F. & Navas, T. & Clavera, G.

CAPÍTULO V · SISTEMA NATURAL

5.1 Identificación del capital territorial del Alt Berguedà. Recursos naturales, culturales y sociales potenciales de la comarca

Datos generales: El conjunto del Alt Berguedà cuenta con una población de 25.952 habitantes. Su capital es el municipio de Berga.

Municipios integrantes: Bagà, Berga, Borredà, Capolat, Castell de l'Areñ, Castellar de N'Hug, Castellar del Riu, Cercs, Fígolas, Gisclareñ, Gónesol, Guardiola de Berguedà, La Nueva de Berguedà, La Pobla de Lillet, Saldes, Sando Jaume de Frontañá, Sando Julià de Cerdañola, Vallcebre, Vilada,

Jerarquización del capital territorial

Capital social:

El año 2001 se constituye el **Consorcio del Turismo del Alt Berguedà**. Este Consorcio está formado por diversos **entes públicos** (los ayuntamientos de los municipios del Alt Berguedà, el Consejo comarcal del Berguedà, y la Diputación de Barcelona) y otras **entidades privadas** (Junta de Comercio de Barcelona, asociaciones empresariales y otras asociaciones). Se creó para gestionar diferentes ámbitos de trabajo relacionados con el **turismo** y entre ellas la creación de un producto turístico propio en base a todos los recursos existentes y llevar a cabo conjuntamente su promoción y comunicación.

Capital cultural y natural:

Para la jerarquización del patrimonio se tuvo en cuenta tanto el patrimonio cultural y el natural. El patrimonio natural a promocionar vino determinado por los grandes espacios naturales que contenía, en el caso de l'Alt Berguedà el PN Cadí-Moixeró, y los PEIN. El patrimonio cultural a destacar serán los BCIN más significativos, como grandes monasterios, núcleos medievales de interés o santuarios y los BCIL a nivel municipal.

Infraestructuras viarias de acceso al patrimonio:

A la vez se identificó la red de carreteras básica, comarcal y local que el territorio tenía junto con la red de caminos (vecinales, rurales, forestales e históricos) La información requerida para evaluar las infraestructuras que permiten el acceso al patrimonio del Alt Berguedà, se encuentra en el portal web www.altbergueda.com así como en los puntos de información turística del Berguedà y del Parque Natural Cadí-Moixeró.

Los **mapas** que se muestran a continuación son de elaboración propia. El patrimonio seleccionado es el que muestra el folleto promocional de la *red de senderos de l'Alt Berguedà*. Las rutas temáticas y los nuevos senderos del Alt Berguedà se han dibujado también siguiendo el folleto promocional de la *red de senderos del Alt Berguedà*.

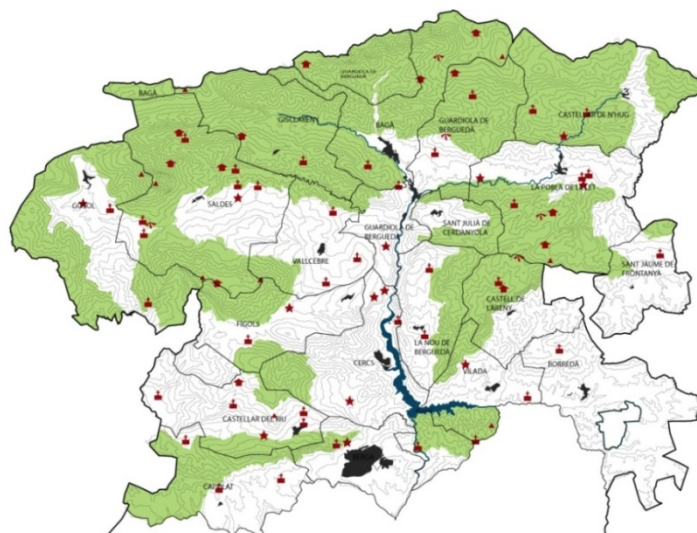
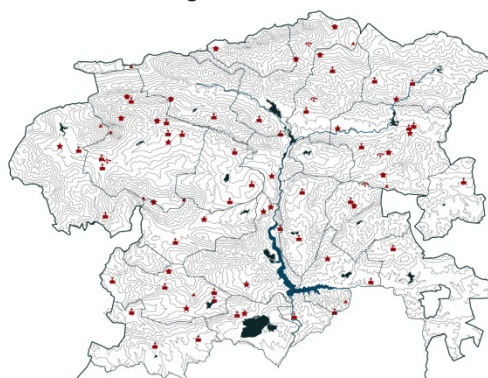
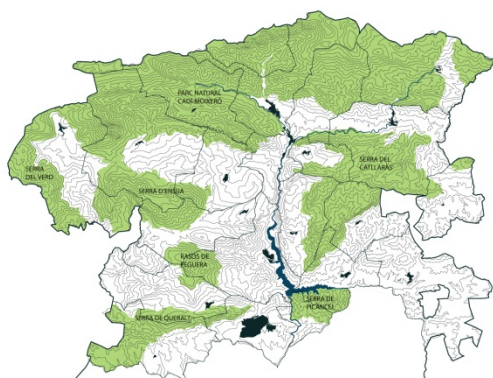
JERARQUIZACIÓN DEL PATRIMONIO DEL ALT BERGUEDÀ

PATRIMONIO NATURAL

- Parque Natural Cadí-Moixeró y PEIN
- ▲ Cimas
- ▼ Miradores

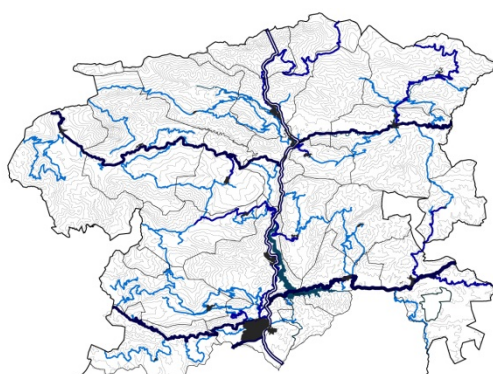
PATRIMONIO CULTURAL

- Núcleos de municipios
- + Ermitas
- ★ Puentes románicos, yacimientos y minas
- ▲ Albergues de montaña

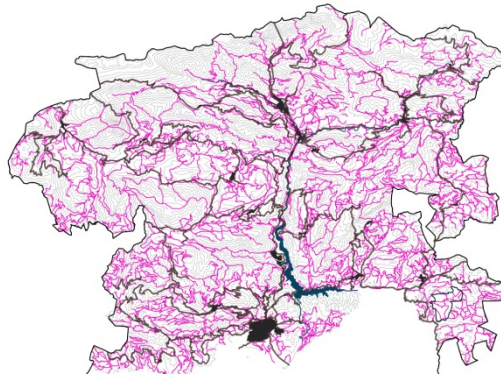


JERARQUIZACIÓN DE LAS VÍAS DEL ALT BERGUEDÀ

RED DE CARRETERAS



RED DE CAMINOS



5.2 Estrategia de recuperación de caminos históricos y creación de una red viaria de movilidad lenta

La accesibilidad al patrimonio puede tener diversas fisonomías. La presentación clara de este tema es entender que hay turistas que viajan en coche y otros que prefieren descubrir el terreno a pie. Para cada tipo de turistas (y dentro de cada rama hay infinidad de modos de hacer turismo, uno por cada usuario) hay que garantizar un mínimo de accesibilidad al patrimonio territorial.

Estableceremos dos categorías

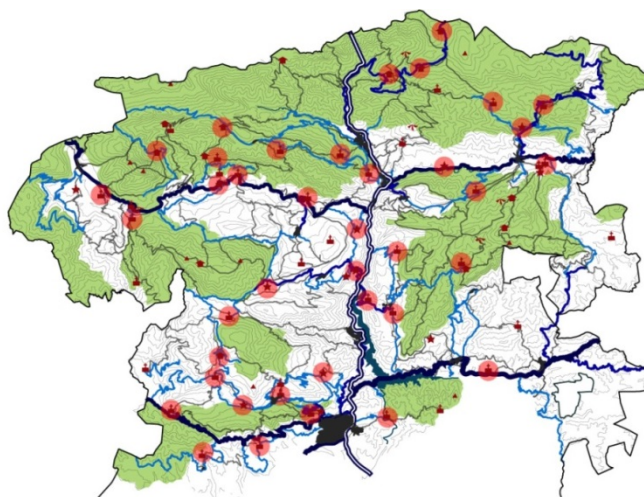
1. grado de accesibilidad: patrimonio accesible desde el coche
2. grado de accesibilidad: patrimonio accesible sólo a pie o en bici.

Es interesante la unión de estos dos grados. El acceso a un elemento del primer grado de accesibilidad en coche te puede llevar a un sendero que te conduzca a un elemento del segundo grado de accesibilidad. Esta complejidad de la red hay que respetarla y promocionarla en las rutas temáticas que se puedan crear.

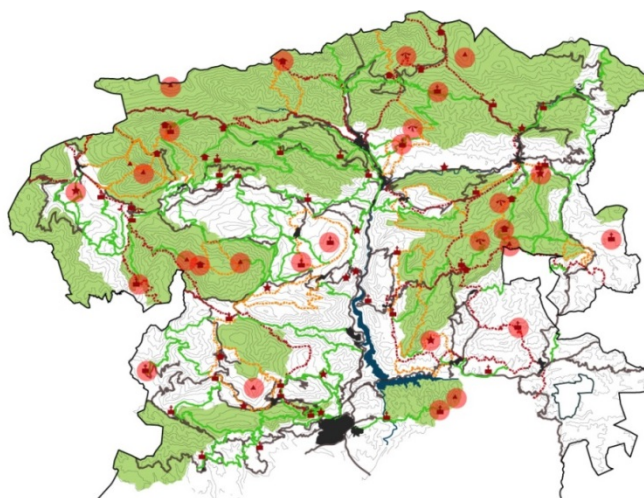
ACCESIBILIDAD ACTUAL AL PATRIMONIO

RED CARRETERAS		RED DE CAMINOS	
	C-16		Senderos GR
	Red básica		Senderos PR
	Red comarcal		Caminos preexistentes
	Red local 1		Senderos Consorcio Alt Berguedà
	Red local 2		Rutas temáticas

ACCESIBILIDAD DE PRIMER GRADO (desde las carreteras)



ACCESIBILIDAD DE SEGUNDO GRADO (des de los senderos)



Evaluación de la oferta de rutas temáticas culturales a pie

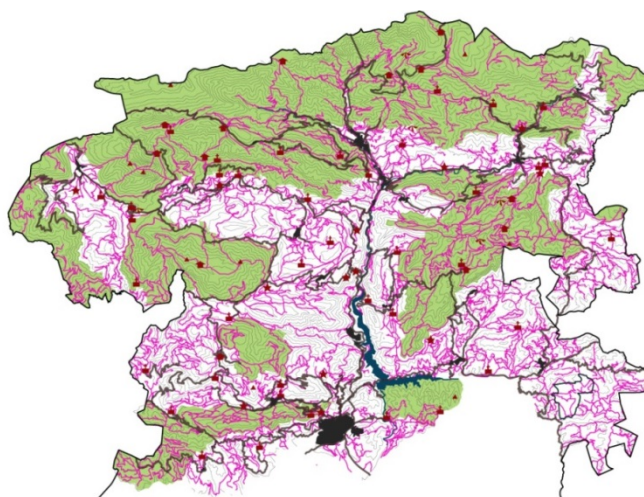
Las rutas culturales del Alt Berguedà a pie, utilizan la red ya existente de caminos. Es un recurso muy adecuado para valorizar antiguos caminos en desuso y promocionar su uso en otros incorporados al viario intermedio.

Si hablamos de ruta a pie, hablamos de senderos, es decir, de caminos señalizados. El consorcio da mucho valor a senderos ya existentes como los GR's y el PR's. Parte pues de esta red de senderos en funcionamiento como base y a partir de aquí, busca cuál es el patrimonio no accesible desde esta primera base y aumenta la oferta.

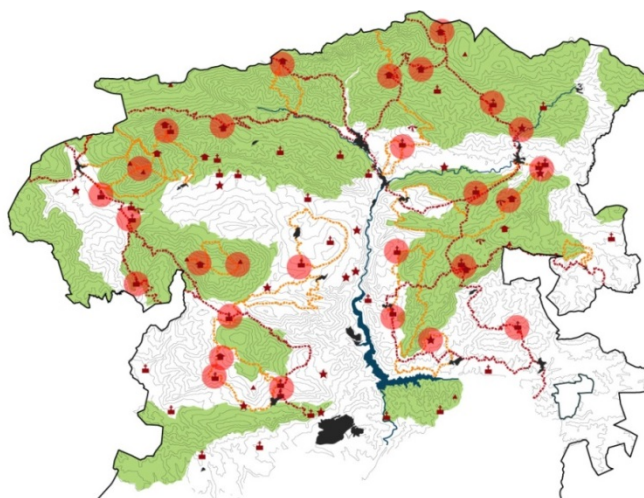
GETIÓN DE LA ACCESIBILIDAD AL PATRIMONIO A TRAVÉS DE LA RED DE CAMINOS

— RED DE CARRETERAS	RED DE SENDEROS
— RED CAMINOS Caminos preexistentes	Senderos GR
	Senderos PR
	Senderos Consorcio Alt Berguedà

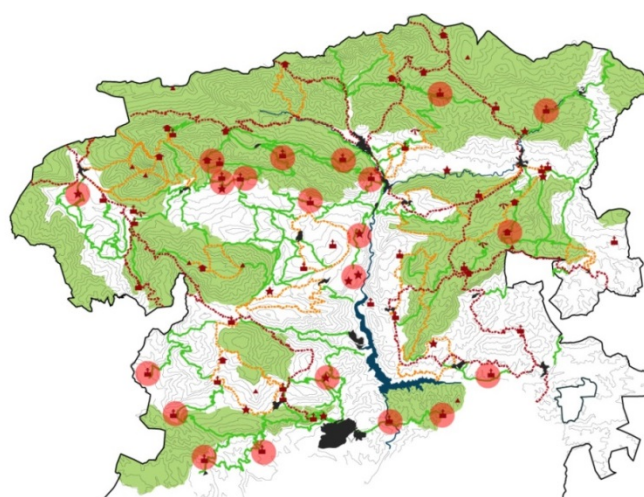
IDENTIFICACIÓN CAMINOS PREEXISTENTES



ACCESIBILIDAD AL PATRIMONIO A TRAVÉS DE LOS SENDEROS GR y PR



ACCESIBILIDAD AL PATRIMONIO A TRAVÉS DE LOS SENDEROS DEL CONSORCIO



Una vez, aumentada la oferta de senderos señalizados, el Consorcio crea una serie de rutas culturales para fines turísticos que promociona a través de la web comarcal y en los puntos de información turística de los municipios. Ofrece las rutas online (a través de Tracks para GPS y una aplicación SIG-web) y con folletos explicativos y promocionales.

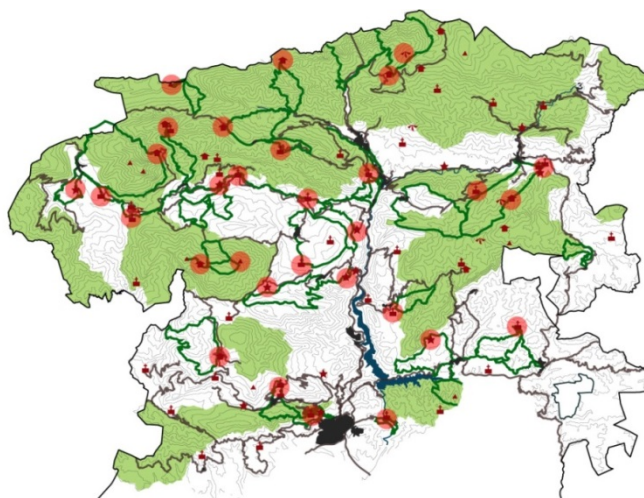
Para evaluar las rutas y su recorrido determina

- 1) cuál es el patrimonio más importante de conocer, como una primera presentación del territorio
- 2) que cada municipio tenga una ruta y de esta manera convertirse en nodo principal.

— RED DE
CARRETERAS

— RED DE SENDEROS

— RUTAS TEMÀTICAS



5.3 Propuesta de intervenciones jerarquizadas en las conexiones entre carreteras y caminos para la creación de una red viaria sostenible

Las rutas temáticas promocionadas por el Consorcio del Alt Berguedà utilizan trazados ya existentes, senderos o caminos históricos, pero con frecuencia se solapan o se cruzan con carreteras. Muchas veces evitar este solapamiento o cruce no es posible pero será necesario garantizar la seguridad a los peatones y los ciclistas en estos puntos de conflicto. En este sentido, el uso de estrategias de incorporación de viales para peatones y carriles bici, favorece la conexión intracomarcales y permite un acceso al patrimonio con comodidad para los usuarios más vulnerables.

Las intervenciones en la red viaria, idóneamente puntuales, se plantearán en pro de conseguir la multifuncionalidad de las carreteras convencionales y la enfatización de la red viaria histórica existente. Con estos dos objetivos presentes se irán puntualizando jerárquicamente las intervenciones a realizar. La aplicación de ciertos criterios de racionalización será clave para la toma de decisión:

CASO 1 · Solapamiento entre las redes:

Las rutas a pie, deben procurar circular por caminos rurales tradicionales o aquellos que no son aptos para circular en coche. Sin embargo, muchas veces deben solaparse con vías del viario intermedio, que son las vías usadas por los habitantes de la comarca para su desplazamiento diario (muchas veces en coche), o con vías de la red básica de carreteras.

En el caso de algunas carreteras de la red local, el solape no es conflictivo. Pero en ciertos casos de solape entre la red de senderos y la red básica comarcal de carreteras hay que aportar soluciones de sección que garanticen la seguridad del usuario más vulnerable, en este caso, el peatón y el ciclista.

A continuación, se mostrarán 4 ejemplos tipo de mejora de sección de las vías solapadas:

- CASO 1.1: SOLAPAMIENTO SENDERO CON CARRETERA LOCAL NIVEL 1

- **CASO 1.2:** SOLAPAMIENTO SENDERO CON CARRETERA LOCAL NIVEL 2
- **CASO 1.3:** SOLAPAMIENTO SENDERO CON CARRETERA COMARCAL
- **CASO 1.4:** SOLAPAMIENTO SENDERO CON CARRETERA DE LA RED BÁSICA

CASO 2 · Puntos de conexión entre las redes:

Ciertas rutas, cruzan una carretera, o este mismo solape tiene un inicio y un final. Puede ser un buen momento para crear un ensanche de la carretera que permita detener los coches y favorecer un intercambio de usos seguro y cómoda. Puede ser una buena manera de ofrecer un nuevo servicio al turista que puede combinar las rutas temáticas en coche y a pie.

En estos puntos de conexión, si se programa una buena disposición en planta, pueden servir de enlace entre el modo coche y el modo a pie / bicicleta. Que sea un punto de parada del coche para comenzar una ruta a pie.

- **CASO 2.1:** CONEXIÓN ENTRE LAS REDES POR RESOLVER
- **CASO 2.2:** CONEXIÓN ENTRE LAS REDES RESUELTA

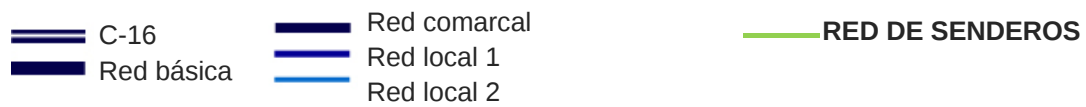
CASO 3 · Centros urbanos como nodos de las rutas:

Veremos que hay muchas rutas que tienen su punto inicial en un municipio. Es una estrategia muy común pues una de las formas más básicas de hacer turismo es accediendo a los principales núcleos de población. En este sentido, el inicio de la ruta puede significar una excusa para una transformación urbana o semi-urbana que podría necesitar el municipio.

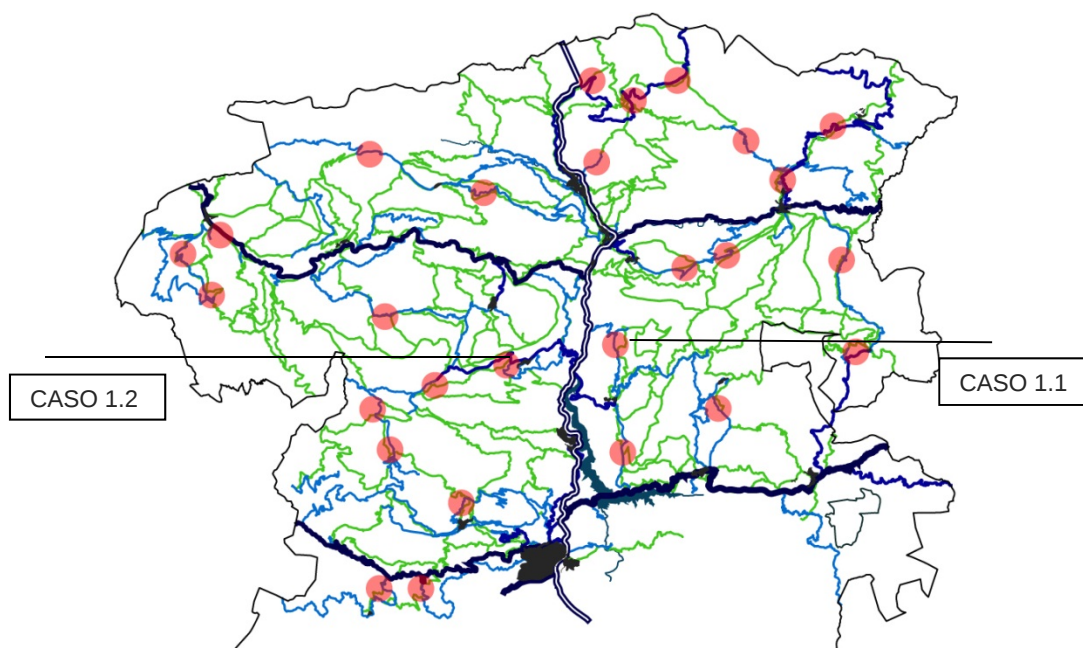
- **CASO 2.1:** NODO URBANO POR RESOLVER
- **CASO 2.2:** NODO URBANO RESUELTO

CASO 1 · SOLAPAMIENTO ENTRE LAS REDES

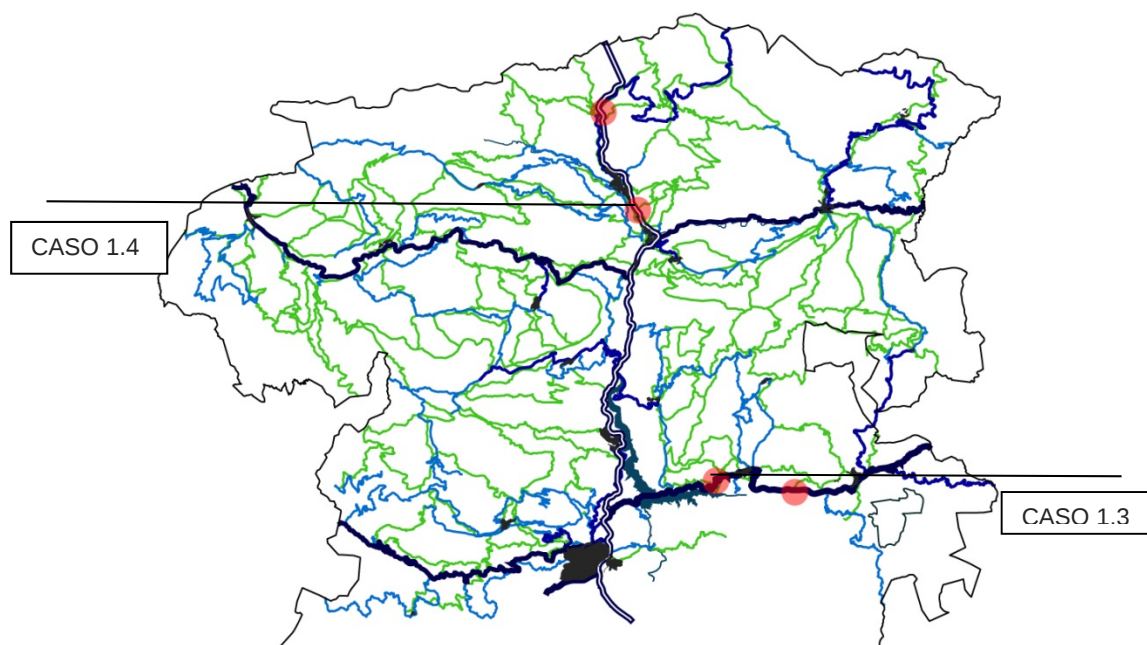
RED DE CARRETERES



VIARIO INTERMEDIO - RED DE SENDEROS



RED BÁSICA DE CARRETERES - RED DE SENDEROS



CASO 1.1 · SOLAPAMIENTO SENDERO CON CARRETERA LOCAL NIVEL 1

La frecuencia de paso de estas carreteras locales es muy baja y la velocidad de circulación suele rodear los 30km / h. A pesar del solapamiento de usos, no es necesario marcar espacios para los múltiples usuarios que pueden circular por esta vía.



Figura 41: Alt Berguedà. Solape sendero con carretera local nivel 1
Fuente: Elaboración propia

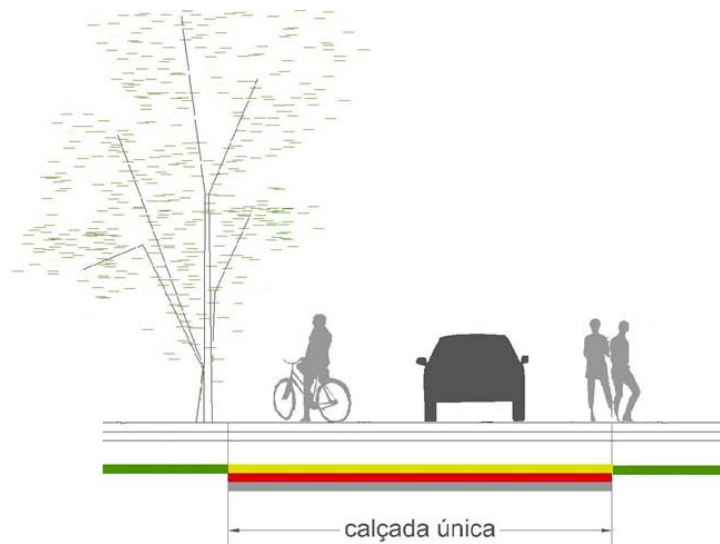


Figura 42: Alt Berguedà. Esquema sección multiusuarios. Sendero - Carretera local 1
Fuente: Elaboración propia

CASO 1.2 · SOLAPAMIENTO SENDERO CON CARRETERA LOCAL NIVEL 2

La frecuencia de paso de estas carreteras locales también es baja y, la velocidad de circulación suele rodear los 30km / h. Los peatones, bicicletas y coches pueden compartir espacio. Dicho esto, conviene asegurarse de que existe un espacio seguro anexo a la carretera por el peatón o la bicicleta por el momento de solapamiento de usos. En caso de no poder garantizar el paso cómodo del usuario más débil, debido a una sección accidentada, es recomendable añadir un vial óptimo para tal fin.



Figura 43: Alt Berguedà. Solape sendero con carretera local nivel 1
Fuente: Elaboración propia

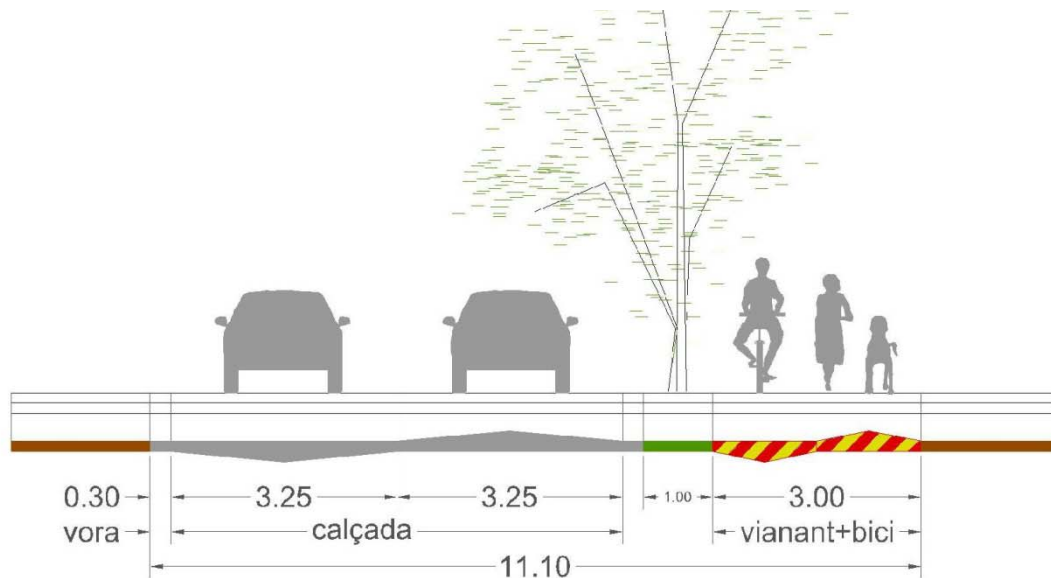


Figura 44: Alt Berguedà. Esquema sección multiusuarios. Sendero - Carretera local 1
Fuente: Elaboración propia

CASO 1.3 · SOLAPAMIENTO SENDERO CON CARRETERA COMARCAL



Figura 45: Alt Berguedà. Solape sendero con carretera comarcal
Fuente: Elaboración propia

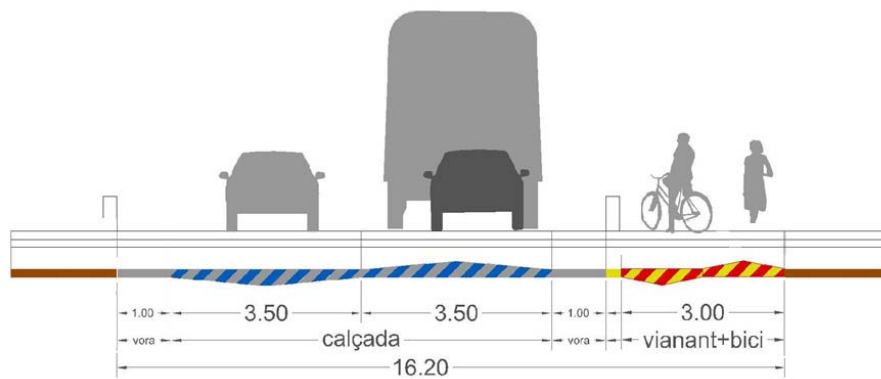


Figura 46: Alt Berguedà. Esquema sección multiusuarios. Sendero - Carretera comarcal
Fuente: Elaboración propia

CASO 1.4 · SOLAPAMIENTO SENDERO CON CARRETERA DE LA RED BÁSICA



Figura 47: Alt Berguedà. Solape sendero con carretera de la red básica
Fuente: Elaboración propia

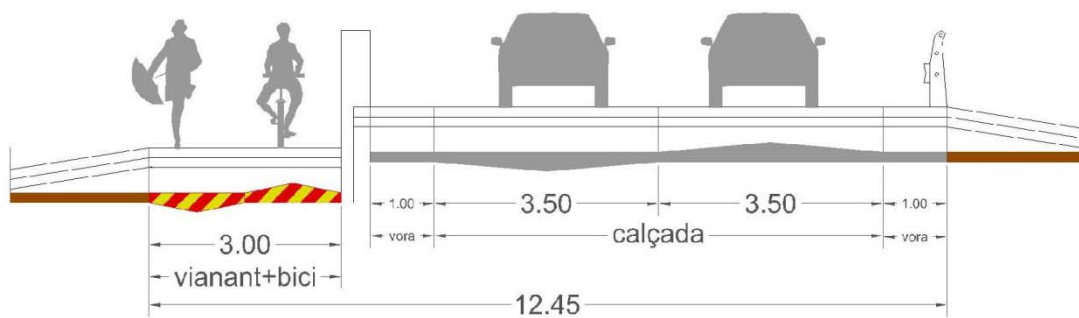
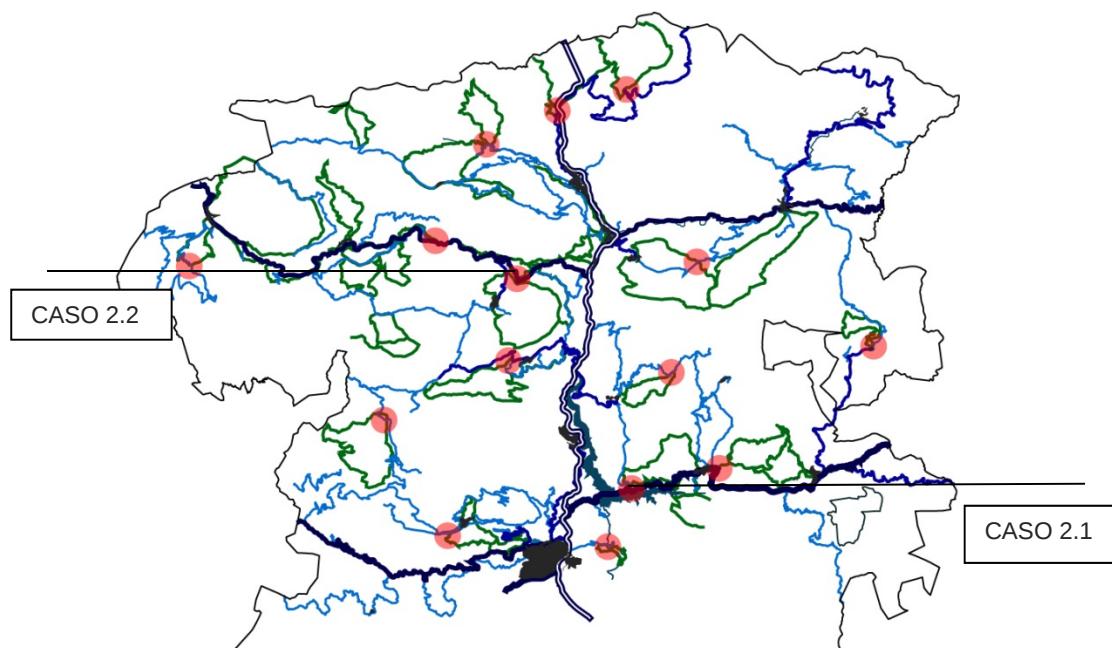


Figura 48: Alt Berguedà. Esquema sección multiusuarios. Sendero - Carretera de la red básica
Fuente: Elaboración propia

CASO 2 · PUNTOS DE CONEXIÓN ENTRE LAS REDES



CASO 2.1 · CONEXIÓN ENTRE LAS REDES POR RESOLVER



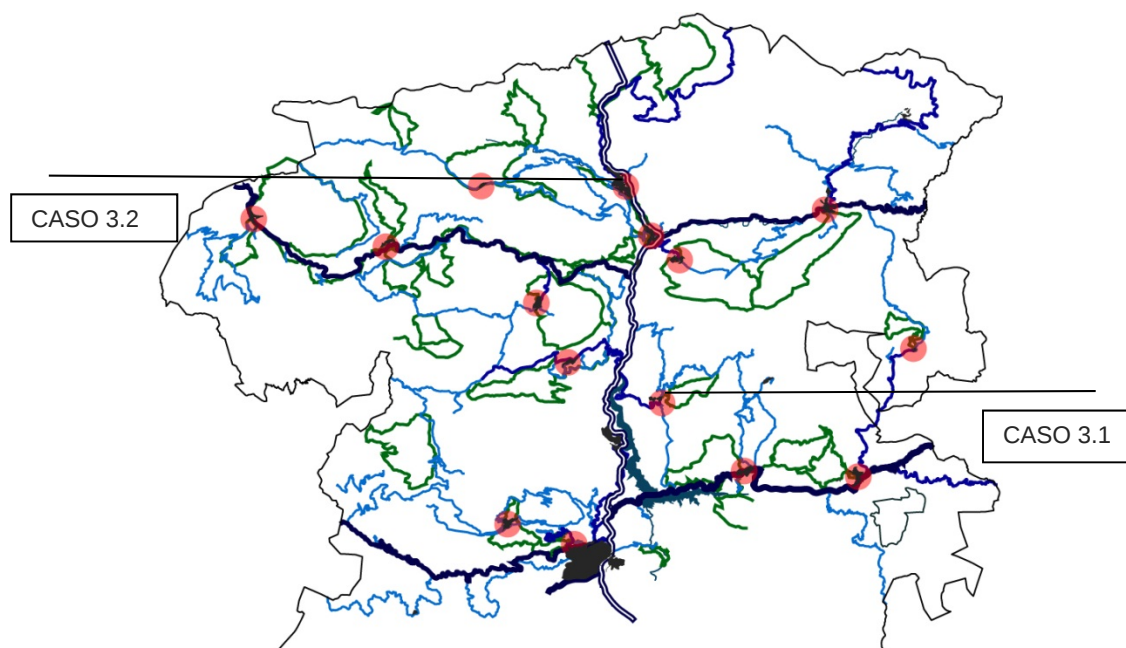
Figura 49: Alt Berguedà. Encuentro carretera comarcal con ruta a pie
Fuente: Elaboración propia

CASPO 2.2 · CONEXIÓN ENTRE LAS REDES RESUELTA



Figura 50: Alt Berguedà. Encuentro carretera local con ruta a pie
Fuente: Elaboración propia

CASO 3 · CENTRO URBANO COMO NODO DE CONEXION



CASO 3.1 · NODO URBANO POR RESOLVER



Figura 51: Alt Berguedà. Encuentro carretera comarcal con ruta a pie
Fuente: Elaboración propia

CASO 3.2· NODO URBANO RESUELTO



Figura 52: Alt Berguedà. Encuentro carretera local con ruta a pie
Fuente: Elaboración propia

7 PLAN DE TRABAJO

*Seguimiento de la investigación
Cronograma
Objetivos académicos*

SEGUIMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

Se plantea la necesidad de incorporar ciertos temas de investigación en el marco teórico:

- Investigaciones específicas de desarrollo local y turístico en los entornos seleccionados para los casos de análisis. Entender las idiosincrasias de cada uno de los ámbitos; urbano, natural y rural-productivo.
- En cuanto al tema de patrimonialización de las vías, hasta ahora centrado en carreteras y caminos, será necesario ampliarlo a otro tipo de infraestructuras como las vías férreas y los canales de regadío.
- Incorporar también análisis de gestión del transporte público como servicios de tren y autobuses.

CRONOGRAMA

En el tiempo que resta hasta la entrega final de la Tesis Doctoral se pretende (i) elaborar los casos de estudios seleccionados, (ii) seguir con la documentación del marco teórico y (iii) proponer la presentación de tres artículos.

- (i) Para los casos de estudio se seguirá la metodología propuesta en el apartado 4 de la presente propuesta. Se ha establecido una periodicidad de entre 4 y 6 meses para los casos teniendo en cuenta que en algunos casos ya se ha iniciado la investigación al respecto.
- (ii) Se ampliará la bibliografía temática con la intención de profundizar en algunos aspectos fundamentales de la tesis como son la accesibilidad patrimonial y sus acepciones. Por otra parte se buscará bibliografía específica para cada uno de los casos de análisis.
- (iii) Se proponen tres artículos con la intención de ser publicados en revistas indexadas.
 - 1: "Reconocimiento patrimonial de las vías del Área Metropolitana de Barcelona."
 - 2: "Propuesta de intervenciones jerarquizadas en las conexiones entre carreteras y caminos para la creación de una red viaria sostenible."
 - 3: "Mejoras en la gestión de la red viaria para el desarrollo local y turístico del territorio como estrategia de accesibilidad patrimonial."

	2013						2014												2015					
	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6
Casos de estudio																								
Sistema urbano																								
Sistema natural																								

[illegible]

OBJETIVOS ACADÉMICOS

Como se ha comentado, se pretende publicar tres artículos en revistas de investigación universitaria. La Tesis que se plantea, se trata de una investigación amplia que abarca varios temas (i) red viaria y su gestión (ii) patrimonio y accesibilidad (iii) desarrollo local, sostenible y ordenación del territorio. Es por esto que se ha hecho una búsqueda extensiva de bibliografía en revistas indexadas sensibles a todos estos temas relacionados con el ámbito del trabajo y la selección de revistas potenciales a publicar un artículo sobre esta investigación son las siguientes, clasificadas según la categoría temática.

Geography (73 journals)			
Journal	Rank	IF	Quartile
Applied Geography	6	3,082	Q1
Landscape Research	46	0,677	Q3
Scripta Nova	62	0,365	Q4
Environmental Studies (89 journals)			
Journal	Rank	IF	Quartile
Urban Forestry & Urban Greening	44	1,270	Q2
Journal of Environment Management	52	1,107	Q3
Social Science (89 journals)			
Journal	Rank	IF	Quartile
International Journal Heritage Studies	37	0,806	Q2
Hospitality, leisure, sport & tourism (36 journals)			
Journal	Rank	IF	Quartile
Annals of Tourism Research	1	3,259	Q1
Tourism management	3	2,597	Q1
Urban Studies (37 journals)			
Journal	Rank	IF	Quartile
Landscape and Urban Planning	1	2,173	Q1
Urban Geography	8	1,360	Q1
Urban Forestry & Urban Greening	11	1,270	Q2
Eure	35	1,297	Q4
Transportation (24 journals)			
Journal	Rank	IF	Quartile
Mobilities	16	0,980	Q3

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Redes del sistema territorial	13
Figura 2: Valoración patrimonial según el Modelo de Costes de Ruijgrok	19
Figura 3: Componentes fundamentales del paisaje del del 'Cultural Values Model' de Stephenson.....	22
Figura 4: Valores de superficie y valores arraigados del 'Cultural Values Model' de Stephenson.....	22
Figura 5: Figuras de protección del patrimonio territorial catalán.....	25
Figura 6: Contenidos de los Catálogos de Paisaje de Catalunya.....	26
Figura 7: Categorías y periodos clasificados por el HLA.....	28
Figura 8: Tipos clasificados por el HLA	29
Figura 9: Análisis de los atractivos para visitantes	32
Figura 10: Rutas europeas del Camino de Santiago.....	40
Figura 11: Red vial del Qhapac Ñan.....	41
Figura 12: Clasificación y estrategias de planificación de los Greenway de EEUU	43
Figura 13: Valoración patrimonial de las vías.....	45
Figura 14: Esquemas de formas de pervivencia de tramos de carreteras históricas ...	46
Figura 15: Plantilla descriptiva de la vía o tramo de vía patrimonial.....	47
Figura 16: Principales senderos de Gran Recorrido europeos (1994)	48
Figura 17: Senderos GR en Catalunya.....	49
Figura 18: Promoción ruta senderista de la Comarca del Priorat, Catalunya.....	50
Figura 19: Promoción ruta senderista en el Parque Natural de la Serra de Llaberia en la Comarca del Priorat, Catalunya.....	50
Figura 20: Comparativa estado actual y estado sostenible	51
Figura 21: Comparativa lógicas de planificación. Caso (a) planeamiento aprobado y caso (b) planeamiento de asentamientos e infraestructuras correlacionadas.....	53
Figura 22: Representación red viaria en un entorno rural catalán. Osona Fuente: Elaboración propia.....	54
Figura 23: Clasificación de la red viaria en Catalunya.....	55
Figura 24: Distinción tipologías de redes en la red viaria catalana	55
Figura 25: Entornos del viario intermedio	56
Figura 26: Clasificación no reglamentada de los caminos en Catalunya	57
Figura 27: Doble demanda de los caminos para su recuperación	58
Figura 28: Imágenes de la implantación del 'Start-up Programme for Sustainable Safety' en las carreteras locales de Holanda	62
Figura 29: Ejemplos de buenas prácticas en el viario intermedio de la Diputación de Barcelona.....	64
Figura 30: Ejemplo de tabla de atributos para el inventario de caminos en Catalunya	67
Figura 31: Aplicación móvil y web Gooltracking para la red de caminos de Itinnerania en Catalunya.....	68
Figura 32: Primeras entrevistas a agentes territoriales	76
Figura 33: Procesos de la activación turística del territorio	78
Figura 34: Muestra de archivo fotográfico y cartográfico consultado	80
Figura 35: Fases históricas de formación patrimonial en el AMB.....	81
Figura 36: Tabla relacional patrimonio viario y patrimonio arquitectónico y urbano	82
Figura 37: Resumen tablas de la base de datos creada	83
Figura 38: Resumen atributos patrimoniales de la tabla Patrimonio Viario	84
Figura 39: Resumen atributos patrimoniales de la tabla Patrimonio Viario	85
Figura 40: Muestra de cartografía gráfica (Realizado en Arcgis)	88
Figura 41: Alt Berguedà. Solape sendero con carretera local nivel 1.....	97
Figura 42: Alt Berguedà. Esquema sección multiusuarios. Sendero - Carretera local 1	97
Figura 43: Alt Berguedà. Solape sendero con carretera local nivel 1.....	98

Figura 44: Alt Berguedà. Esquema sección multiusuarios. Sendero - Carretera local 1	98
Figura 45: Alt Berguedà. Solape sendero con carretera comarcal.....	99
Figura 46: Alt Berguedà. Esquema sección multiusuarios. Sendero - Carretera comarcal	99
Figura 47: Alt Berguedà. Solape sendero con carretera de la red básica.....	100
Figura 48: Alt Berguedà. Esquema sección multiusuarios. Sendero - Carretera de la red básica	100
Figura 49: Alt Berguedà. Encuentro carretera comarcal con ruta a pie.....	101
Figura 50: Alt Berguedà. Encuentro carretera local con ruta a pie.....	102
Figura 51: Alt Berguedà. Encuentro carretera comarcal con ruta a pie.....	103
Figura 52: Alt Berguedà. Encuentro carretera local con ruta a pie.....	103