

# EL PATRIMONIO RURAL COMO RECURSO TURÍSTICO. LA PUESTA EN VALOR TURÍSTICO DE INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES (RUTAS Y CAMINOS) EN LAS ÁREAS DE MONTAÑA DEL PAÍS VASCO Y DE NAVARRA<sup>1</sup>

*M<sup>a</sup> Cruz Porcal Gonzalo*  
Universidad del País Vasco

## RESUMEN

En el marco de la adopción de una visión amplia del patrimonio y del reconocimiento del patrimonio rural como recurso turístico y motor de desarrollo sostenible se ha asistido a una progresiva concienciación del valor patrimonial de las infraestructuras territoriales de carácter histórico que vertebran el campo y la montaña. Tras comprobar la consideración institucional y normativa de estos principios, desde una pluralidad de escalas y enfoques, este trabajo se centra en analizar y valorar el cambio de funcionalidad y, más concretamente, la reutilización turística de vías férreas, vías pecuarias y caminos históricos, a partir de algunas experiencias significativas desarrolladas en el País Vasco y en Navarra.

**Palabras clave:** Patrimonio, Patrimonio Rural, Desarrollo Turístico, Infraestructuras Territoriales, Vías Férreas, Caminos Históricos, Vías Pecuarias, Áreas de Montaña, País Vasco, Navarra.

---

Fecha de recepción: 8 de abril de 2011

Fecha de aceptación: 25 de mayo de 2011

Departamento de Geografía, Prehistoria y Arqueología. Universidad del País Vasco. C/ Tomás y Valiente, s/n. 01006 VITORIA-GASTEIZ (España). E-mail: mariacruz.porcal@ehu.es

1 Este trabajo se inscribe en el Proyecto de Investigación *Terciariización de las montañas en la Comunidad Autónoma Vasca y en Navarra: procesos de desarrollo turístico y sostenibilidad territorial* (EHU08/60) financiado por la Universidad del País Vasco (U.P.V./E.H.U.) y dirigido por la autora del presente artículo como investigadora principal. Se halla, a su vez, vinculado al *Grupo Consolidado de Investigación en Patrimonio y Paisajes Culturales* IT315-10 financiado por el Departamento de Educación, Universidades e Investigación del Gobierno Vasco, del que la autora forma parte.

**Rural heritage as a tourism resource. Highlighting the importance of tourism for regional infrastructures (routes & ways) in the mountain areas of the Basque Country and Navarre**

**ABSTRACT**

Within the framework of adopting a broad view of heritage and recognition of rural heritage as a tourism resource and driving force behind sustainable development, there has been a growing awareness concerning the patrimonial value of historical territorial infrastructures that provide a backbone to the countryside and mountains. After having verified the institutional and regulatory position of these principles from a multitude of scales and approaches, this paper focuses on analysing and assessing the change in functionality and, more specifically, the re-use, in terms of tourism, of permanent ways, cattle trails and historical routes, based on certain significant experiences in the Basque Country and Navarre.

**Key words:** Heritage, Rural Heritage, Touristic Development, Territorial Infrastructures, Iron Lines, Cattle Trails, Historical Routes, Mountain Areas, Basque Country, Navarre.

## 1. INTRODUCCIÓN

El avance conceptual experimentado por el término patrimonio, el lento —aunque progresivo— reconocimiento de la riqueza y especificidad de los bienes patrimoniales que albergan el campo y la montaña así como la creciente revalorización turística de estos espacios permiten concebir el patrimonio rural como recurso turístico. Por otra parte, ante los problemas y desequilibrios que a raíz de los profundos cambios socioeconómicos y funcionales iniciados a mediados del siglo pasado están aquejando al medio rural europeo en su conjunto y, con mayor intensidad si cabe, a las zonas de montaña, la consideración del valor patrimonial de estas áreas, primero, y de la potencialidad de dicho patrimonio como recurso y motor de desarrollo, después, supone una gran oportunidad. Una oportunidad ligada a lo que algunos han denominado «renaissance rural». En suma, se establece una estrecha vinculación entre *patrimonio, turismo y desarrollo*, en tanto en cuanto se entiende que la actividad turística sustentada en la puesta en valor del patrimonio —y desarrollada de forma responsable bajo los parámetros de la sostenibilidad— puede contribuir al despegue económico y a la mejora social, cultural e incluso medioambiental de las comunidades locales. En la conexión entre estos tres campos *patrimonio, turismo y desarrollo* se sitúa el presente trabajo.

Del amplio abanico de bienes patrimoniales que albergan las áreas rurales de montaña el foco de atención en esta aportación se ha dirigido hacia las infraestructuras territoriales terrestres, más concretamente hacia las vías pecuarias, las vías férreas en desuso y los caminos históricos, entre otros, por los siguientes motivos: por su alto valor patrimonial, simbólico y cultural, su acusada dimensión territorial y su carácter dinámico. Ciertamente no son elementos monumentales sino funcionales que desempeñaron un significativo papel

en la interacción con otros espacios y que en la actualidad constituyen valiosos testimonios de formas de explotación y organización territorial del pasado o en decadencia. El proceso de despoblación, el declive de los sistemas agrarios tradicionales y el cambio de valores y de modos de vida se hallan en el origen del abandono y deterioro de muchos de ellos pero, a su vez, vías y caminos de uso público han sido objeto durante los últimos años de numerosas iniciativas, esencialmente turísticas, para su recuperación y puesta en valor. Por consiguiente, partiendo del reconocimiento de la importancia y singularidad de ese patrimonio viario el objetivo principal de este trabajo reside en analizar su cambio de funcionalidad y, particularmente, su revalorización turística a través de algunas experiencias significativas desarrolladas en el País Vasco y en Navarra. Para alcanzar dicha finalidad, en primer lugar, se ha definido un marco conceptual con el afán de clarificar los contenidos de conceptos tales como patrimonio y patrimonio rural y, particularmente, de ahondar en la idea de su dinamización como herramientas de desarrollo territorial y de desarrollo turístico sostenible, lo cual se ha hecho a la luz de su consideración institucional, normativa y científica desde distintas escalas espaciales. Tras ello se ha acometido el análisis y la valoración del cambio de uso y reutilización turística de vías férreas, vías pecuarias y caminos históricos, descendiendo desde un planteamiento general hasta los siguientes estudios de caso: el Ferrocarril Vasco-Navarro, el Plazaola, la Cañada Real de los Roncaleses, el Camino Histórico (GR 1) y la Ruta del Vino y del Pescado (GR 38). El ámbito territorial de aplicación han sido las áreas de montaña del País Vasco y de Navarra. Ahora bien, en razón de la amplitud y diversidad interna que las caracterizan los casos empíricos se han centrado fundamentalmente en territorios montañoses desfavorecidos y/o de fuerte carácter rural, en donde cobra mayor interés el análisis de esas estrategias turísticas amparadas, a menudo, por programas de desarrollo rural. Evidentemente las rutas suelen trascender los límites administrativos de municipios, comarcas, comunidades autónomas, etc. o los artificiales umbrales de campo, ciudad y costa; pero los servicios y equipamientos turísticos básicos asociados a la citada reutilización sí se concentran en esos espacios montañoses.

## **2. MARCO CONCEPTUAL: PATRIMONIO, PATRIMONIO RURAL Y SU REVALORIZACIÓN TURÍSTICA**

El patrimonio ha despertado un interés creciente en los últimos años y ha sido objeto de reflexión en foros diversos. Constituye un término complejo caracterizado, entre otras muchas cosas, por su diversidad semántica algo que, en cierta medida, se trasluce en los variados calificativos que le suelen acompañar (natural o cultural, material o inmaterial, tangible o intangible, urbano o rural, artístico, arqueológico, etnográfico, etc.). Resulta conocido que se ha asistido a una evolución conceptual del término patrimonio, el cual progresivamente ha ido ampliando su contenido: desde el reconocimiento de los monumentos históricos más emblemáticos a la inclusión, por ejemplo, de viviendas populares (entre ellas rurales) y manifestaciones inmateriales, y desde la apreciación de paisajes naturales singulares a la valoración de paisajes culturales.

La transformación histórica y legislativa del inicial concepto de patrimonio histórico-artístico ha sido abordada por distintos expertos (Agudo, 1996; Hernández Hernández,

1996; Rodríguez, 1997; Silva, 2008). Conviene recordar que un documento clave a escala internacional para afianzar la noción actual de patrimonio fue la *Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural de la UNESCO* (París, 1972) ya que supuso el reconocimiento de la conexión e integración del patrimonio natural y cultural, que hasta ese momento habían avanzado siguiendo sendas próximas pero paralelas. En sus art. 1 y 2 se enumeran los tipos de bienes patrimoniales de carácter «cultural» y «natural» susceptibles de ser catalogados y protegidos. Esta confluencia se reforzó en 1992 con la incorporación de los Paisajes Culturales como categoría en las directrices prácticas o *Guía Operativa para la Implementación de la Convención del Patrimonio Mundial de la UNESCO*, concebidos como bienes culturales que representan las obras conjuntas del hombre y la naturaleza y que incluyen diversidad de manifestaciones fruto de dicha interacción («paisajes diseñados intencionadamente por el hombre», «paisajes evolutivos» y «paisajes asociativos»). Asimismo la ampliación de sus contenidos se hizo particularmente patente a raíz de la inclusión de la dimensión inmaterial de patrimonio, tal y como se constata en la *Convención para la Salvaguardia del Patrimonio Cultural Inmaterial de la UNESCO* (París, 2003), que fomenta la protección de las funciones y los valores de las expresiones culturales intangibles. De este modo, se entiende que el patrimonio cultural inmaterial comprende «los usos, representaciones, expresiones, conocimientos y técnicas —junto con los instrumentos, objetos, artefactos y espacios culturales que les son inherentes— que las comunidades, los grupos y en algunos casos los individuos reconozcan como parte integrante de su patrimonio cultural» (art.2). Otro hito destacado en esa evolución conceptual —en este caso ratificado por la 12<sup>a</sup> Asamblea General de ICOMOS— fue la *Carta del Patrimonio Vernáculo Construido* (México, 1999), en tanto en cuanto supuso el reconocimiento patrimonial de la arquitectura tradicional.

La adopción de una visión amplia y unitaria del patrimonio se incorpora cada vez más a textos institucionales, normas y recomendaciones, en distintos niveles escalares. Así por ejemplo, se recoge en la *Estrategia Territorial Europea* (Postdam, 1999) un documento que explícitamente expone que el patrimonio cultural de Europa se extiende desde los paisajes culturales del medio rural hasta los centros históricos de las ciudades y que no está constituido sólo por distintos monumentos y yacimientos arqueológicos de valor histórico sino por los diferentes estilos de vida de los habitantes de ciudades y pueblos. Asimismo subraya, por un lado, el carácter social del patrimonio, en la medida en que es reflejo de las señas de identidad de los pueblos, y, por otro lado, su función como recurso y factor de desarrollo. Por su parte, en España la evolución conceptual citada se vislumbra, por ejemplo, analizando los siguientes instrumentos legislativos: la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español, y las leyes de patrimonio cultural aprobadas en las distintas Comunidades Autónomas, sobre todo, a partir de 1990 (tal es el caso de la Ley 7/1990, de 3 de julio, de Patrimonio Cultural Vasco y de la Ley Foral 14/2005, de 22 de noviembre, del Patrimonio Cultural de Navarra). Pese a ello, sorprende que, al menos en España, la legislación vigente continúe contemplando de forma separada el patrimonio cultural (cuyo principal marco sigue siendo la Ley 16/1985, de 25 de Junio, del Patrimonio Histórico Español) y el patrimonio natural (con la ley 42/2007, de 15 de diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad, que deroga y sustituye a la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de los Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres). Se aprecia

que, atendiendo a la primera ley, «integran el Patrimonio Histórico Español los inmuebles y objetos muebles de interés artístico, histórico, paleontológico, arqueológico, etnográfico, científico o técnico. También forman parte del mismo el patrimonio documental y bibliográfico, los yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques que tengan valor artístico, histórico o antropológico» (art. 1º). Se observa que, en ningún momento, se hace referencia explícita al paisaje o al mundo rural que sí se van incorporando progresivamente a las leyes de patrimonio cultural de las distintas Comunidades Autónomas, sobre todo de las aprobadas en fechas más recientes. Por su parte, en la segunda ley el Patrimonio Natural se define como «el conjunto de bienes y recursos de la naturaleza, fuente de diversidad biológica y geológica, que tienen un valor relevante medioambiental, paisajístico, científico o cultural» (art. 3º). Ello significa que aunque —tal y como se ha recordado— exista un reconocimiento jurídico internacional de la unidad del patrimonio, en la práctica, la gestión se realiza de forma independiente y parece subsistir el divorcio.

En resumidas cuentas, en la actualidad el patrimonio es un término multifacético de amplios contenidos, que deriva de una visión mucho más restrictiva. Por un lado, ha de ser comprendido como una herencia o legado que se recibe del pasado y se transmite a los descendientes. Al hilo de ello, los bienes patrimoniales se incrementan, disminuyen, desaparecen o se transforman, lo que testimonia su fuerte carácter dinámico. Puede decirse que el patrimonio vincula el pasado, el presente y el futuro, de suerte que «las obras de hoy son el patrimonio del mañana». Por otro lado, el término patrimonio se halla directamente relacionado con el concepto de valoración social ya que sólo lo considerado «valioso» es digno de ser protegido, conservado, rehabilitado y transmitido a las generaciones futuras, una percepción que, evidentemente, varía —al menos— según dos dimensiones: la temporal y la espacial. En todo caso, cabe hablar de una herencia cultural colectiva y común que, en algunos casos, posee un «valor universal» que trasciende fronteras temporales y territoriales (requisito indispensable para que, por ejemplo, un bien sea catalogado por la UNESCO patrimonio mundial). Así pues, desde el siglo XIX hasta nuestros días se ha trasladado la importancia patrimonial del objeto al sujeto que lo valora (Castillo, 1998). Ello significa que es la propia sociedad la que define qué bienes siente como propios y forman parte de su identidad. Así entendido, el patrimonio constituye un magnífico instrumento para explicar la historia de un territorio y de la sociedad que lo ha habitado (Troitiño, 1996). La fuerte imbricación del patrimonio con el territorio ha llevado a algunos estudiosos a reivindicar la denominación de «patrimonio territorial» (Ortega, 1998), al entender que el territorio no es sólo soporte de bienes patrimoniales sino que en sí mismo, como conjunto estructurado, posee un alto valor patrimonial. Ciertamente el progresivo enriquecimiento conceptual del patrimonio así como el reconocimiento de la importancia de su dimensión territorial supone un claro avance hacia una visión integrada, y ello debería implicar una gestión también integrada y transversal a través de instrumentos de ordenación territorial. Sin embargo, la realidad evidencia la dificultad existente a este respecto y, en suma, el desencuentro entre los logros teóricos y prácticos.

En este contexto de reivindicación de una visión «territorializada» del patrimonio se toma conciencia de la importancia del mundo rural como referente patrimonial, un papel tradicionalmente representado por los núcleos urbanos y, particularmente, por las ciuda-

des históricas y, al hilo de ello, se perfilan dos posturas. La primera, reclama la necesidad de efectuar una formulación estricta de lo que debe entenderse por «patrimonio rural», teniendo en cuenta la riqueza, singularidad y especificidad de los bienes patrimoniales que alberga el campo. Se considera que la carencia de una definición precisa y consensuada a este respecto ha contribuido a que tampoco exista una política europea para la identificación, protección y rehabilitación de dicho patrimonio, aunque haya medidas que lo permitan en diversas políticas sectoriales (Ruiz, 2001), una ausencia que también se hace patente en la legislación española (Puente, 2010). La segunda, es adoptada por quienes califican de poco acertados los términos «patrimonio rural» y «patrimonio urbano», ya que parecen respaldar la dicotomía campo-ciudad, y por quienes huyen de unas y otras adjetivaciones (patrimonio histórico, geológico, biológico, etnográfico, arquitectónico, agrario, arqueológico, etc.) que alimentan la visión fragmentaria de un espacio heredado y de una realidad que no se puede trocear (Ortega, 2004: 13). Ante esto cabría plantearse el siguiente interrogante: ¿por qué no hablar únicamente de patrimonio siempre que sus contenidos y contornos se encuentren estrictamente definidos?. El elenco de bienes susceptibles de ser inventariados y catalogados como patrimonio rural resulta amplio hallándose integrado por bienes materiales e inmateriales tales como paisajes, edificios, productos de la tierra, técnicas y herramientas, costumbres y tradiciones, topónimos, etc.

A mi entender, resulta reveladora la redacción y adopción en el año 2003, durante la Conferencia Europea de ministros responsables de la Ordenación del Territorio del Consejo de Europa, de la *Guía Europea de Observación del Patrimonio Rural-CEMAT* y, particularmente —en palabras de la presidenta del Comité transcritas en el preámbulo de la misma— su objetivo de «contribuir a favorecer el desarrollo autonómico de las zonas rurales dado su carácter de espacio vital, de activo económico, de ocio, a la vez que espacio natural, y a definir orientaciones en materia de gestión del patrimonio rural ligadas a la ordenación del territorio». Y resulta significativa en la medida en que supone el reconocimiento, por un lado, del carácter multifuncional del campo y la existencia de una función recreativa; por otro, de la especificidad del patrimonio rural; y, finalmente, de la innegable necesidad de que su gestión se efectúe mediante instrumentos de ordenación territorial.

Al hilo de ello, se advierte también que se ha asistido a un interés creciente por la relación que se establece entre patrimonio y desarrollo y entre patrimonio y turismo, tanto desde el ámbito académico y científico como político. Evidentemente dichos matices adquieren particular relevancia en las zonas más desfavorecidas, entre las que se encuentran los territorios de montaña. En este marco el patrimonio se concibe —además de como un factor que favorece la identidad y la cohesión social— como un recurso económico, capaz de generar rentas y empleos, y como una valiosa herramienta de desarrollo sostenible, sobre todo a escala local. Son numerosos los programas directrices, políticas públicas, etc. que, a distintas escalas y desde diversos campos temáticos, ilustran ese interés así como la fuerte vinculación entre *patrimonio, revalorización turística y desarrollo territorial*, cuyo análisis excede de los objetivos del presente artículo. Sirvan tan sólo de ejemplo las siguientes referencias orientadas al mundo rural.

A escala internacional, la UNESCO hace mención expresa a ello en uno de sus principios de acción al considerar que la promoción del ecoturismo constituye un factor de

despegue económico y de valoración cultural para el desarrollo de los territorios y la valoración del patrimonio rural (citado en la *Guía Europea de observación del patrimonio rural-CEMAT*, 2003: 93).

Por su parte, en el marco europeo *La Estrategia Territorial Europea* (1999) reconoce al patrimonio como recurso y factor de desarrollo. Se expone que el patrimonio natural y cultural de las áreas rurales más amenazadas (situadas en zonas periféricas de la Unión Europea) son valores clave que pueden constituir los fundamentos de un renacimiento económico y social, que se basaría, entre otros aspectos, en el turismo sostenible y el ocio (punto 288, pág. 72). A su vez, desde otro ámbito, la *Declaración de Helsinki* sobre la dimensión política de la conservación del patrimonio cultural en Europa (IV Conferencia Europea de Ministros responsables del Patrimonio Cultural, Helsinki, 1996) parte de un concepto amplio de patrimonio, en el que se incluyen los paisajes culturales, y resalta su papel como recurso económico susceptible de ofrecer múltiples oportunidades en el ámbito de la regeneración urbana y también del desarrollo rural.

La misma idea subyace en buena parte de los documentos de desarrollo rural recientes. Así, por ejemplo, en las *Directrices estratégicas comunitarias de desarrollo rural* correspondientes al período de programación 2007-2013 (Decisión del Consejo 2006/144/CE) se afirma que «el turismo es un sector decisivo para el crecimiento de muchas zonas rurales, susceptible de aprovechar el patrimonio cultural y natural». Un reconocimiento que aparece también ligado a bases jurídicas. Tal es el caso de la Ley 45/2007, de 13 de diciembre, *para el desarrollo sostenible del medio rural* de España, que se inicia con la declaración de que el medio rural en nuestro país representa el 90% de todo el territorio y alberga la totalidad de los recursos naturales así como una parte significativa del patrimonio cultural. En concordancia con ello, plantea como objetivos, por un lado, «conservar y recuperar el patrimonio y los recursos naturales y culturales del medio rural a través de actuaciones públicas y privadas que permitan su utilización compatible con un desarrollo sostenible» y, por otro, «mantener y diversificar la base económica» (art. 2). Entre las medidas propuestas para alcanzarlos, se encuentra el fomento del turismo rural y del agroturismo. (Capítulo VI, art. 20). También la Ley 10/1998, de 8 de abril, de *Desarrollo Rural del País Vasco* (B.O.P.V nº 80, de 4 de mayo de 1998), en sus artículos 2 y 3, y la Ley 17/2003, de 17 de marzo, de *Desarrollo Rural de Navarra* (B.O.N. nº 35, de 21 de marzo de 2003), en sus artículos 3 y 4, proponen unos objetivos generales y específicos similares a los anteriormente planteados. En todo caso, se aprecia que en ninguna de ellas se hace referencia explícita al patrimonio rural y a su función de recurso para el desarrollo.

Asimismo la idea de «conservación y dinamización del patrimonio natural y cultural se halla contemplada en distintos documentos centrados en las áreas de montaña». Sirva únicamente como ejemplo, el *Convenio de colaboración entre el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación de España y la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias, para la elaboración de una estrategia a favor del desarrollo rural sostenible de las zonas de montaña* (Resolución de 26 de Abril de 2006, de la Dirección General de Desarrollo Rural, B.O.E. nº 125, de 26 de mayo de 2006).

Pero no sólo desde el campo de la cultura, la ordenación del territorio o el desarrollo rural se insta a establecer un marco de relaciones óptimo entre patrimonio, turismo

y desarrollo en las áreas rurales y de montaña. La Organización Mundial de Turismo advierte de la potencialidad de la actividad turística —sobre todo del turismo rural— para contribuir a diversificar muchas economías rurales que, de otro modo, estarían condenadas a desaparecer y también de la oportunidad que ofrece para mantener, proteger e incluso potenciar el patrimonio y los bienes culturales (Cabrini, 2002). A su vez, los riesgos de sobreexplotación turística de un patrimonio no renovable y frágil ha conducido a la progresiva toma de conciencia de la necesidad de adecuar la práctica turística a los parámetros de la sostenibilidad y a la aprobación de numerosos acuerdos al respecto (*Carta de Turismo Sostenible de Lanzarote* en 1995, *Código Ético Mundial para el Turismo* en 1999, etc.).

### **3. CAMBIO DE USO, FUNCIÓN Y SIGNIFICADO DE LAS INFRAESTRUCTURAS TERRITORIALES EN EL MEDIO RURAL: LA RED DE RUTAS Y CAMINOS**

#### **3.1. Viejos caminos, nuevas funciones: el reconocimiento patrimonial de vías y caminos y su puesta en valor**

Las vías y caminos constituyen un componente esencial de los paisajes, independientemente del carácter que éstos tengan. Forman parte de las infraestructuras que vertebran y articulan un sistema territorial y que lo conectan con otros, de ahí su relevante y estratégico papel, particularmente en las áreas de montaña, donde los problemas de accesibilidad tradicionalmente han supuesto un importante freno a su desarrollo. En concordancia con su función (rural, comercial, religiosa, etc.) acogen flujos de personas, mercancías, ideas, valores, etc. que, en muchos casos, los convierten en valiosos espacios acumulativos de un rico legado histórico y cultural. Al hilo de ello, a menudo, poseen un alto valor simbólico y evocativo y entroncan con la idea de intercambio con variable proyección espacial (local, regional, nacional, internacional). Tienen, por lo tanto, una dimensión tangible y mensurable pero también otra intangible, más resbaladiza. Esta última enlaza con su significado y con el valor que se les otorga como bien patrimonial. Ciertamente, existe casi unanimidad en reconocer el alto valor cultural que albergan los grandes itinerarios, tales como la Ruta de la Seda, el Camino de los Incas, la Ruta Jacobea, la Vía de la Plata, etc., pero la valoración se diluye cuando se cambia la escala territorial y se hace un zoom de proximidad. Prueba de ello es el abandono y deterioro sufrido por un abultado número de vías y caminos históricos del mundo rural, en muchos casos, ignorados y poco valorados por la propia población local. De alguna manera, eso representa la réplica de lo acontecido con los paisajes en el avance del reconocimiento patrimonial desde los espectaculares paisajes singulares a los paisajes rurales comunes que, en este caso, iría desde los grandes Itinerarios Culturales a caminos históricos más modestos, pero también dotados de autenticidad y especificidad. La progresiva toma de conciencia del valor patrimonial de estos elementos lineales se vislumbra a la luz de cartas, directrices y leyes de carácter institucional, establecidas por organismos de distinto rango.

El concepto de vías de comunicación encaja mal —o, al menos, no se recoge explícitamente— en la *Convención para la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural*



de la UNESCO de 1972 o en la Ley 16/1985, de 25 de Junio, del Patrimonio Histórico Español. Pero la progresiva valoración de rutas y caminos se trasluce a distintas escalas y a través de hechos como los siguientes: la creación de un Comité Científico Internacional específico sobre ellos en el seno del ICOMOS y la aprobación y ratificación de la *Carta de Itinerarios Culturales* (16ª Asamblea General del ICOMOS, Québec, 2008); la constitución del Instituto Europeo de Itinerarios Culturales en 1997 y del distintivo *Itinerario Cultural Europeo* por el Consejo de Europa; la adopción en la Ley Foral 14/2005, de 22 de noviembre, del Patrimonio Cultural de Navarra de la *Vía histórica* como categoría específica de protección. También hay que reconocer que, probablemente debido a la fecha de aprobación, no se descubre ese reconocimiento en la ley 7/1990, de 3 de julio de Patrimonio Cultural Vasco, ni tampoco en otras once comunidades autónomas de España (Puente, 2010, 481)<sup>2</sup>.

En todo caso, como se señala en la *Carta de Itinerarios Culturales* del ICOMOS, conviene precisar que no es lo mismo itinerario cultural que vía o ruta turística. En efecto, un Itinerario Cultural puede basarse en un camino que fue trazado expresamente para servir a una finalidad específica o en una ruta que se sirvió, en todo o en parte, de caminos preexistentes utilizados para diversos fines. Pero, más allá de su carácter de vía de comunicación o transporte, su existencia y significado como Itinerario Cultural se explica únicamente por su utilización histórica para un fin específico y por haber generado elementos patrimoniales asociados a dicho fin que reflejan inequívocamente la existencia de influencias recíprocas entre distintos grupos culturales durante un extenso período de la historia (ICOMOS, 2008: 1). Por lo tanto, un Itinerario Cultural constituye una vía de comunicación, pero para ser calificado como tal, entre otras condiciones, debe poseer una dinámica y funcionalidad histórica propia y ser escenario de intercambios culturales fecundos durante un largo periodo de tiempo. En opinión de M. Rössler (2002:50), especialista del Centro del Patrimonio Mundial de la UNESCO, el *Itinerario Cultural* se fundamenta en la dinámica del movimiento y en la idea de intercambio. Puede ser considerado como un tipo dinámico de paisaje cultural, un planteamiento que no es compartido en la *Carta de Itinerarios culturales* del ICOMOS en donde se señala que los diversos paisajes naturales o culturales son componentes de un Itinerario pero no deben confundirse con él (ICOMOS, 2008, 3).

El mundo rural y los territorios montañoses están surcados por vías pecuarias, caminos ferroviarios, senderos comerciales y, a veces, caminos religiosos y rutas de peregrinación de carácter histórico que —en ciertas ocasiones— se adecuan al concepto de *Itinerario Cultural* esbozado. A menudo se hallan asociados a modos de vida tradicionales y han ejercido funciones diversas (económica, social, cultural, política, religiosa, etc.) que, evidentemente, son las que han justificado su existencia. Algunos —como las vías férreas— constituyeron un importante factor dinamizador de los territorios por los que discurrían y un magnífico espejo para reflejar los avances técnicos de la época. Uno de

---

2 Según el trabajo realizado por L. de la Puente (2010, 481) sobre la presencia del patrimonio rural en la legislación española, las siguientes leyes autonómicas de patrimonio histórico y cultural son las que incorporan esos elementos lineales: la de Madrid, con el reconocimiento de los «Caminos Históricos», las de Asturias, Castilla y León y Navarra, con la inclusión de «Vía Histórica», la de La Rioja con la categoría de «Vía Cultural», y la de Cantabria con la de «Ruta Cultural».

los aspectos que, sin lugar a dudas, contribuye a explicar la riqueza patrimonial de todas estas históricas infraestructuras de comunicación radica en el amplio espectro de bienes asociados a ellas: puentes, estaciones y túneles, ventas, posadas y paradas de postas, mercados y ferias, construcciones defensivas y religiosas, establecimientos industriales y edificaciones agrarias, paisajes, etc. En todo caso, es importante entender que no ha de constituir una simple suma de elementos puntuales aislados, sino que su valor comporta la existencia de un conjunto estructurado con un significado global. A mi juicio, del amplio abanico de tipos de bienes patrimoniales reconocidos en la actualidad, probablemente éste sea —junto con los paisajes— el que posee una dimensión territorial más acusada, en tanto en cuanto itinerarios, rutas y caminos implican un desplazamiento en el espacio y tienen un alcance local, regional, nacional o internacional; representan procesos de intercambio y, en ocasiones, de cooperación territorial; sus trazados son resultado de una adaptación al medio geográfico pero, de forma recíproca, los flujos que acogen han dejado su impronta en ellos; y se hallan enmarcados a lo largo de sus recorridos por paisajes distintos en los que subyacen organizaciones territoriales diferenciadas.

En suma, itinerarios, rutas y caminos constituyen una categoría digna de ser contemplada como bien patrimonial y —atendiendo a su complejidad— su gestión y ordenación debe realizarse de una forma integrada en el marco del sistema territorial, de un modo coordinado entre políticas distintas e implementando fórmulas de cooperación institucional.

Es fácil descubrir que se ha producido un cambio de uso y, en suma, de significado de muchas vías y caminos históricos que han sido reutilizados para fines turísticos o recreativos. Ello significa que siguen manteniendo un uso público pero, en este caso, acogiendo flujos de personas que se adentran en ellos a pie, en bicicleta o a caballo para practicar deporte y estar en contacto con la naturaleza y el mundo rural. De este modo, se ha asistido —en muchos casos, no en todos— a la puesta en valor de ese patrimonio histórico y a su conversión en recurso y producto turístico; un producto que, tras ser elaborado gracias al apoyo de inversiones distintas y ser promocionado y comercializado siguiendo cauces diversos, es consumido por una población esencialmente urbana. Orientados habitualmente a la práctica del senderismo-trekking, cicloturismo o paseos ecuestres, quedan integrados dentro del turismo activo y, en sentido más amplio, del turismo de naturaleza, lo que no obsta para reconocer el valor cultural y simbólico que subyace en ellos. Asimismo mantienen una fuerte vinculación con el turismo rural. Evidentemente, un caso especial lo constituyen los caminos religiosos o rutas de peregrinación que responden a motivaciones variadas (Porcal, 2006).

El turismo de naturaleza<sup>3</sup> representa un sector en alza como resultado de distintos factores: aumento de la demanda y diversificación de la oferta turística para satisfacer a una clientela cada vez más especializada y exigente, que disfruta de unos periodos vacacionales fragmentados, respaldo institucional, etc. Esta tendencia ascendente es con-

---

3 Se entiende por turismo de naturaleza aquél que tiene como principales motivaciones la realización de actividades recreativas y de esparcimiento, la interpretación y/o conocimiento de la naturaleza, y la práctica de actividades deportivas de diferente intensidad física y riesgo que usen expresamente los recursos naturales de forma específica, sin degradarlos o agotarlos (SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO, 2004).

firmada por la O.M.T. en su estudio *Turismo Panorama 2020*, con un promedio del 6,5 % de crecimiento anual en el mundo desde 1990 hasta el año 2000. En razón de ello, su promoción figura como objetivo en la planificación turística de España y de numerosas comunidades autónomas de los últimos años, entre ellas, País Vasco y Navarra. Esto se constata, por ejemplo, en el *Plan de Impulso del Turismo de Naturaleza* (P.I.T.N., 2004) elaborado por la Subdirección de Desarrollo y Sostenibilidad Turística de la Secretaría General de Turismo del Gobierno de España; en el *Plan de Competitividad del Turismo Vasco*, que propone promoverlo con el desarrollo de una batería de productos turísticos, tales como el ecoturismo, el Camino de Santiago, el senderismo, el turismo ornitológico y las bicicletas de montaña (recogido en la Ley de 31 de diciembre de 2008 de Ordenación del Turismo del País Vasco, 32649); o en el *Plan Integral de Marketing Turístico de Navarra* (2004) que, entre sus productos estrella, plantea los «Pirineos» y el «Camino de Santiago» y, entre los nichos de mercado, contempla el deporte de naturaleza, el ecoturismo y el turismo religioso. Asimismo entronca con las intenciones de romper la estacionalidad actual del turismo, aumentar y mejorar la diversificación de la oferta y la distribución geográfica de la demanda, y alcanzar un turismo sostenible señaladas en el *Plan Integral de Calidad del Turismo Español 2000-2006*. Por su parte, también al compás de la revalorización turística de los espacios naturales se está prestando una gran atención al turismo de montaña, el cual en el año 2002, según datos de las Naciones Unidas, representaba entre el 15 y el 20 % del total de ingresos turísticos mundiales (TURESPAÑA, 2008).

Ahora bien, cabe reconocer que, en muchos casos, las actividades recreativas sustentadas en vías y comunicaciones todavía son practicadas mayoritariamente por excursionistas —a menudo procedentes de la misma región— en vez de por turistas y, con frecuencia, en destinos con una oferta turística poco consolidada; de ello deriva que los potenciales efectos positivos sobre las comunidades anfitrionas y, sobre todo, los beneficios económicos obtenidos sean usualmente mediocres. Esto deja en entredicho la eficacia de la puesta en valor del patrimonio como un auténtico instrumento de desarrollo rural.

En concordancia con el panorama esbozado, el aprovechamiento turístico y recreativo de itinerarios, rutas y caminos se manifiesta en iniciativas y productos variados inducidos desde diferentes niveles escalares. Dejando al margen los Itinerarios Culturales y rutas de peregrinación, dado que ya han sido estudiados en publicaciones precedentes (Porcal, 2006; Porcal *et al.*, en prensa) he aquí algunos de los que —a mi entender— resultan más significativos.

### **3.2. Revalorización turística de vías ferroviarias en desuso. El Programa de Caminos Naturales y Vías Verdes y su incidencia en el País Vasco y Navarra**

El Programa de Caminos Naturales hunde sus raíces en el de Vías Verdes iniciado en 1993 e impulsado por el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente (M.O.P.T.M.A.), en colaboración con RENFE, FEVE y FFE, como respuesta a la creciente demanda social de lugares preparados para la práctica de actividades recreativas al aire libre y en contacto con la naturaleza. Así se propone la recuperación

y reutilización de miles de kilómetros de infraestructuras en desuso, tales como antiguos trazados de ferrocarril, vías pecuarias, caminos de sirga, senderos de ribera y vías «históricas» de comunicación, con el afán de alcanzar los siguientes objetivos específicos: 1) mantener el uso público de las infraestructuras de comunicación; 2) dar respuesta a la demanda social de servicios turísticos alternativos; 3) facilitar a la población el acceso a una experiencia deportiva, cultural, educativa y de contacto con la naturaleza; 4) favorecer el desarrollo sostenible de la zona de actuación mediante la potenciación de los recursos económicos, el fomento del empleo y el asentamiento de la población en su lugar de origen.

Se observa que, explícitamente, no se contempla como objetivo la contribución al mantenimiento, conservación y puesta en valor de infraestructuras de transporte, entendidas como bienes patrimoniales, pero sí su potencial aportación al desarrollo rural sostenible. A partir del año 2005 la gestión de este Programa pasa a la Secretaría General para el Territorio y la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino (MARM). Asimismo se aprecia que reconocen las cualidades históricas, culturales, paisajísticas y naturales de esas infraestructuras de transporte pero, atendiendo a la denominación mantenida desde su implantación (vías verdes, caminos naturales), se vislumbra que se ha otorgado un mayor peso a los dos últimos aspectos. Por otra parte, han quedado integradas en la Red Nacional de Itinerarios autorizados que impulsa ese Ministerio así como en el conjunto de infraestructuras no motorizadas existentes en España, que contempla un amplio espectro de categorías (caminos naturales, Vías Verdes, senderos de Gran Recorrido homologados, vías pecuarias acondicionadas y señalizadas como itinerarios de uso público, caminos de servicios de canales y conducciones de agua de uso público, carriles-bici y paseos peatonales interurbanos de longitud superior a 10 kilómetros)<sup>4</sup>. En concordancia con ello, ha pasado a denominarse *Programa de Itinerarios Naturales no Motorizados*, un apelativo que pone en resalte el tipo de tránsito que acoge y la seguridad que ello implica para el usuario.

Desde su inicio hasta la actualidad ha sido creada en España una red de algo más de 3.200 kilómetros y 65 itinerarios que ha supuesto una inversión por parte del M.A.R.M. de más de 127 millones de euros y representan casi 40.000 euros/kilómetro (según la información proporcionada en <http://www.marm.es> en marzo de 2011).

En este marco, se inscribe el *Programa Caminos Naturales-Vías Verdes* centrado en recuperar líneas ferroviarias en desuso para propiciar su uso público con fines recreativos y turísticos, por lo que restringe su aplicación a ese tipo de vías. Los objetivos principales se han encaminado a promover la movilidad sostenible no motorizada, sensibilizar a la sociedad sobre los valores ambientales y culturales del patrimonio territorial, fomentar el desarrollo sostenible, impulsar modelos turísticos alternativos al de sol y playa, y favorecer la práctica de formas saludables de ocio y la mejora de la calidad de vida de la población residente y visitante (Fundación de Ferrocarriles Españoles,

---

4 En el año 2006 la Fundación de Ferrocarriles Españoles, en colaboración con la Fundación Biodiversidad dependiente del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, acometió la realización del «Inventario y Diagnóstico de las infraestructuras no motorizadas de España», las cuales han quedado integradas en un Sistema de Información Geográfica.

2007). Dichos afanes traducen el interés vigente —ya mencionado— en la interacción entre patrimonio, turismo y desarrollo sostenible. El valor patrimonial de los elementos ferroviarios, pertenecientes a lo que se ha dado en denominar «arqueología industrial», es indudable y así ha sido reconocido, por ejemplo, en el Plan Nacional del Patrimonio Industrial del Instituto del Patrimonio Histórico Español. Algunos de los galardones obtenidos por el Programa Vías Verdes, tales como el Premio Unión Europea/Europa Nostra a la conservación del patrimonio 2004, reflejan dicho reconocimiento. Por otra parte, debido a su capacidad para potenciar el ecoturismo y el turismo activo las Vías Verdes fueron merecedoras en el año 2002 del Premio de la World Travel Market al Turismo Sostenible.

Según la información proporcionada por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, organismo coordinador del Programa, en el año 1993 existían en España 7.600 Km. de líneas ferroviarias en desuso mientras que en el año 2010, como resultado de las actuaciones efectuadas, 1.700 Km. —distribuidos en 70 vías— habían sido ya reconvertidos (a los cuales habría que añadir 4 vías y 62 Km., en obras y 9 vías y 432 Km. con proyecto). En comparación con otros itinerarios no motorizados las Vías Verdes admiten un uso menos intenso y un abanico más amplio de usuarios, en virtud de los condicionantes de trazado exigidos por las líneas férreas (sobre todo, en lo que se refiere a sus mejores valores de pendiente). En todo caso, se entiende que no todas las Vías Verdes poseen las características requeridas para convertirse en recurso turístico ni en producto de cicloturismo, sino que esto se halla condicionado, entre otros, por los siguientes aspectos: la inversión realizada en la propia infraestructura y en su mantenimiento, la longitud de los trazados (que ha de ser de unos 50 Km. como mínimo) y la conectividad con otras vías (Mercado, Comunicación y Desarrollo, 2007: 22). Ciertamente hay que reconocer que las Vías Verdes constituyen en nuestros días un producto turístico con una imagen de marca ampliamente reconocida, a lo cual ha contribuido la intensa tarea de promoción y divulgación efectuada. Ésta se ha concretado en la organización de congresos y jornadas, celebrados en muchos de los lugares de España acogidos al Programa, la creación de páginas web específicas ([www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)) y de documentales en televisión (serie «Vive la Vía»), la publicación de guías en papel y en formato digital de gran calidad, su inclusión en el mapa de carreteras editado por el Ministerio de Fomento de España, la preparación de las rutas para GPS y la posibilidad de su descarga a través de Internet, etc.

La incidencia que el Programa Caminos Naturales-Vías Verdes ha tenido en las áreas de montaña del País Vasco y de Navarra aparece sintetizada en la siguiente tabla.

**Cuadro 1**  
**LOS CAMINOS NATURALES-VÍAS VERDES EN NAVARRA**  
**Y EN EL PAÍS VASCO, 2011**

AMBITO TERRITORIAL	NOMBRE	LONGITUD (Km.)
NAVARRA	VV. de la Foz de Lumbier	6
	VV. del Bidasoa	29
NAVARRA-ZARAGOZA	VV. Tarazonica	22
NAVARRA-GUIPUZCOA	VV. del Plazaola	43
NAVARRA-ALAVA	VV. del FC. Vasco-Navarro 2	37
ALAVA	VV. del FC. Vasco Navarro 1	20,2
	VV del Zadorra	15
GUIPUZCOA	VV. de Arditurri	11
	VV. del Urola	21
	VV. de Mutiloa-Ormaiztegi	4,5
VIZCAYA	VV. de Arrazola	5
	VV. de Atxuri	3,8
	VV. de Galdames	22
	VV. Paseo de Itsaslur	2,2

Fuente: Elaboración propia a partir de FUNDACIÓN DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, DIRECCIÓN DE PROGRAMA VÍAS VERDES (<http://www.viasverdes.com>)

En este contexto nos vamos a centrar en dos vías que poseen un alto valor histórico y que han desempeñado un relevante papel en la conexión entre el País Vasco y Navarra: el ferrocarril Vasco-Navarro y el Plazaola. Como se verá, las dos comparten una serie de caracteres comunes: su duración temporal fue en ambos casos de unos 40 años, su ámbito espacial tuvo un carácter interregional, su trazado discurrió prioritariamente por áreas de montaña con altos valores paisajísticos y fuerte carácter rural, su configuración estructural fue lineal y, una y otra, desempeñaron un papel social como vehículo de flujos de pasajeros.

El ferrocarril Vasco-Navarro o Anglo-Vasco comenzó a funcionar en 1889 (aunque su recorrido completo se inició en 1927) y fue clausurado en 1967. Unía la localidad guipuzcoana de Bergara con la navarra de Estella, a través de 140 Km de vía; atravesaba, por consiguiente, la cuenca del río Deba, la Llanada y la Montaña alavesas y, a partir de Santa Cruz de Campezo, en dirección Este, la Navarra Media Occidental desde Zúñiga hasta Estella. Su pasado de esplendor se adivina, a través de las estaciones que salpicaban

su trazado, en ocasiones, magníficos ejemplos de arquitectura ferroviaria. Tal es el caso de la situada en Maestu (Montaña Alavesa), que fue restaurada por la Diputación Foral de Álava y hoy es sede del ayuntamiento del municipio, una reutilización también adoptada por las de Murieta o Ancín, en Navarra, pero que, por ejemplo, difiere de la elegida por la estación de Otazu (Llanada Alavesa), la cual actualmente acoge una casa rural. Asimismo el cierre de este ferrocarril, no determinó, pero sí influyó en la decadencia experimentada por la Montaña Alavesa, una comarca desfavorecida de montaña que, en virtud de ello, fue la primera (junto a los Valles Alaveses) en ser catalogada Objetivo 5b en el seno del País Vasco.

En 1992 se empezaron a acondicionar los primeros kilómetros para convertir esta antigua vía ferroviaria en un paseo natural destinado a caminantes y cicloturistas; en nuestros días se han recuperado como Vía Verde unos 57 Km (un dato que, en todo caso, varía según las fuentes consultadas). Asimismo en el año 2009 —y en el marco del programa LEADER— la Asociación de Desarrollo Rural *Izki Montaña Alavesa*, junto con la Cuadrilla comarcal e Itsamendikoi (*Centro Integral para la Formación, Promoción y el Desarrollo Rural y Litoral de la Comunidad Autónoma del País Vasco*) comenzaron a trabajar en el Centro de Interpretación de las Vías Verdes. La primera fase de este proyecto ha perseguido la recuperación de tres vagones del antiguo ferrocarril: el primero, para dedicarlo a Oficina de Turismo Comarcal, el segundo, a Centro de Interpretación de las Vías Verdes y, el tercero, a una exposición permanente sobre el Ferrocarril Vasco-Navarro y la línea Vitoria-Estella. Por su parte, en Navarra ha sido la Asociación de Desarrollo Rural de Tierra Estella TEDER el ente gestor prioritario.

Al hilo de ello, resulta interesante comprobar que este programa se ha fundamentado en actuaciones de cooperación interinstitucional. Atendiendo a la información proporcionada por la Federación de Ferrocarriles Españoles, un destacado ente inversor para la recuperación del Ferrocarril Vasco-Navarro en el caso del País Vasco ha sido la Diputación Foral de Álava, mientras que en Navarra sobresalen, el M.A.R.M. y la asociación TEDER, como entidad supramunicipal.

En cuanto al Plazaola éste inició su andadura en el año 1904 con la finalidad de transportar mineral procedente de las minas de Leitzaran hasta la localidad guipuzcoana de Andoain y, tras ello, en 1914 comenzó a funcionar como tren de pasajeros, uniendo Pamplona con San Sebastián. La fuerte competencia del transporte por carretera y los grandes daños causados en su trazado por unas inundaciones contribuyeron a su cierre, el cual aconteció definitivamente en 1958. A lo largo de esos años el Plazaola fue un eje vertebrador entre los valles de Larraun y Leizaran.

El tramo en uso como vía verde comprende 22 Km. en Guipúzcoa (Andoain, Villabona, Elduain y Berastegi) y 21 Km. en Navarra (Lekunberri, Larraun y Leitza). El trazado discurre fundamentalmente por las comarcas de Tolosa y la Navarra Húmeda del Noroeste, enmarcado por unos paisajes de predominante color verde. Para acometer la recuperación de la antigua línea ferroviaria así como para liderar su posterior gestión, se constituyó en el año 1994 el Consorcio Turístico Plazaola, de suerte que la Vía Verde fue concebida desde el principio como motor para el desarrollo turístico del ámbito territorial circundante. Por su parte, en la parte guipuzcoana los entes que han asumido esas labores han sido la Diputación Foral de Guipúzcoa y el Ayuntamiento de Andoain. Al hilo de lo dicho,

en 1998 fue restaurada la estación de Lekunberri, que pasó a albergar la sede del citado Consorcio y una oficina de turismo y, más tarde, se acondicionó un almacén anexo y un vagón que condujo a la apertura de una tienda de artesanía, una cafetería y un espacio de juegos infantiles. Se aprecia que, a partir de la recuperación y puesta en valor de la infraestructura viaria, progresivamente se han ido articulando recursos y productos turísticos variados. Prueba de ello, es la presentación en más de una ocasión de la experiencia del Plazaola en Navarra como un ejemplo de buena práctica capaz de generar tejido productivo (Fundación de Ferrocarriles Españoles, 2007) o la obtención de galardones tales como el «Premio Europeo Vías Verdes» (2007) y el «Premio de Turismo Reyno de Navarra» (2009) al Consorcio Turístico.

Aunque hay que reconocer que uno de los principales problemas para evaluar la capacidad de atracción de estas Vías Verdes radica en la falta de estadísticas precisas sobre sus usuarios, unos pocos datos van a servir para trazar, al menos, algunas pinceladas. Hay que decir que el tramo navarro del Plazaola es el que acoge un mayor número de visitantes totales (más de 60.000 al año), de los cuales alrededor del 23 % son turistas. En el otro extremo, se sitúa el Ferrocarril Vasco-Navarro que no alcanza los 3.000 usuarios (el 83,3 % excursionistas y el 16,7 % restante turistas).

**Cuadro 2**  
**NÚMERO DE VISITANTES DE LAS VÍAS VERDES, 2007**

Vías Verdes	Excursionistas	%	Turistas	%	Visitantes totales
Plazaola (Navarra)	48.000	76,9	14.400	23,1	62.400
Plazaola (Guipuzcoa)	9.000	83,4	1.800	16,6	10.800
F.C. Vasco-Navarro (Navarra)	2.100	83,3	420	16,7	2.520

Fuente: elaboración propia a partir de *Mercado, Comunicación y Desarrollo*, op. cit.

Asimismo el número de consultas efectuadas en la Oficina de Turismo de Lekunberri se han mantenido durante los años 2009 y 2010 en torno a las 12.300, realizadas prioritariamente por personas procedentes de Navarra, el País Vasco y, en menor medida, Cataluña. Como espacios públicos, y con la finalidad de gestionar esos flujos de visitantes, tanto la Vía Verde del F.C. Vasco-Navarro como del Plazaola han aprobado sus correspondientes Ordenanzas reguladoras de uso y funcionamiento.

### 3.3. Las Vías Pecuarías

Las vías pecuarias son elementos integrantes de los paisajes agrarios y símbolo por excelencia de la cultura trashumante. Su importancia histórica, etnológica, económica y social ha sido reconocida ampliamente en el ámbito jurídico y académico (Alenza, 2006, Sánchez, 2006).



En España componen una red de más de 125.000 kilómetros que se distribuyen por buena parte de las Comunidades Autónomas españolas, alcanzando una significativa incidencia territorial en Castilla y León, Castilla-La Mancha, Madrid, Extremadura, Andalucía, y La Rioja. Se trata de bienes de uso público adscritos al tránsito ganadero que, a pesar de su conocido declive a este respecto, constituyen un legado histórico relevante y singular, y una oportunidad para acoger nuevas iniciativas de desarrollo rural. Tal y como se reconoce en la exposición de motivos de la ley 3/1995, de 23 de marzo, de Vías Pecuarias éstas cumplen en nuestros días, al menos, tres funciones. Por un lado, prestan servicio a la cabaña ganadera nacional que se explota en régimen extensivo (prioritariamente cabezas lanares y, en menor medida, vacunas). Por otra parte, son auténticos corredores ecológicos, esenciales para la migración, la distribución geográfica y el intercambio genético de las especies silvestres. Finalmente, y atendiendo a la demanda social creciente, pueden constituir un «instrumento favorecedor del contacto del hombre con la naturaleza y de la ordenación del entorno medioambiental». En concordancia con el reconocimiento de esta última función se admiten los siguientes usos complementarios: «el paseo, la práctica del senderismo, la cabalgada y otras formas de desplazamiento deportivo sobre vehículos no motorizados siempre que respeten la prioridad del tránsito ganadero» (art. 17). Como se expresa en el Preámbulo de esa ley, esta definición de usos compatibles y complementarios, siempre en relación con el tránsito ganadero, es una de las principales novedades de dicha normativa. Así pues, su tradicional significado vinculado a unos regímenes de explotación pecuaria trashumante y/o trasterminante se ha visto ampliado con otros, entre ellos, el de ser un espacio de ocio y recreación. Este uso de cañadas, cordeles y veredas ha sido impulsado por el auge del turismo rural y de actividades tales como el senderismo y el cicloturismo. Una simple prueba de esta orientación turística es, por ejemplo, la presencia en FITUR 2011 de un área temática dedicada a la trashumancia dentro del espacio «Conexiones y Rutas» presentado por la Red Rural Nacional, organismo adscrito al M.A.R.M.

Desde hace unos años se está intentando conseguir el reconocimiento internacional del valor patrimonial de las vías pecuarias mediante su declaración por la UNESCO como Patrimonio Inmaterial de la Humanidad y por el Consejo de Europa como Itinerario Natural y Cultural Europeo (tal y como lo refleja, por ejemplo, la proposición en este sentido aprobada por el Congreso de Diputados en 29-4-2003 o las propuestas de intenciones de la Conferencia de Clausura del *II Congreso Nacional de Vías Pecuarias*, 2010). Ciertamente, son un magnífico símbolo de la cultura rural e ilustran la secular adaptación de los sistemas agrarios a los condicionantes ecológicos. Asimismo las cañadas han servido de tránsito no sólo a hombres y ganado, sino también a ideas y creencias lo cual ha dejado una gran impronta cultural, y han constituido ejes vertebradores de territorios. Pero la puesta en valor de este patrimonio y la aceptación de su potencialidad para el desarrollo rural sostenible puede decirse que es algo relativamente reciente.

Vamos, a continuación, a aproximarnos a un territorio concreto, Navarra, para comprobar el significado turístico-recreativo que poseen en la actualidad las vías pecuarias. En Navarra la red de vías pecuarias abarca unos 2.000 Km. (según la información proporcionada por Gobierno de Navarra para el año 2010), está presente en buena parte de la Comunidad Foral y ha permitido el tránsito ganadero entre unas y otras comarcas así

como con provincias limítrofes. En la actualidad se hallan reguladas por la Ley Foral 19/1997, de 15 de diciembre de Vías Pecuarias ya que son las Comunidades Autónomas las que poseen la potestad de conservación y ordenación de sus usos. Atendiendo a la misma, se entiende por vías pecuarias las rutas o itinerarios por donde discurre o ha venido discurriendo tradicionalmente el tránsito ganadero y, en función de su anchura máxima, se diferencian cuatro tipos: cañadas reales (80 metros), traviesas (40 metros), pasadas y ramales (30 metros), distinguiéndose, además, los reposaderos y abrevaderos anexos a ellas. Se observa que esta clasificación regional matiza la tradicional división tripartita en cañadas, cordeles y veredas contemplada en la ley española. Se aprecia también que el panorama normativo perfilado a finales de la década de 1990 brinda la oportunidad de afrontar la recuperación del conjunto de vías pecuarias en consonancia con un modelo de desarrollo rural sostenible. Se sugiere que favorecer la recuperación y el mantenimiento de estos espacios para el uso público puede proporcionar beneficios tanto para las comunidades locales como para los visitantes (turistas o excursionistas). Ciertamente los Programas de Desarrollo Rural han representado en el conjunto de España un significativo papel en la recuperación y puesta en valor de estos recursos mediante iniciativas de diversa índole.

Por lo que se refiere al reconocimiento de su valor patrimonial resulta interesante recordar que la Ley Foral 14/2005, de 22 de noviembre del Patrimonio Cultural de Navarra introduce como categoría específica de protección la *Vía Histórica*, definida como vía de comunicación de significada relevancia cultural, histórica, etnológica y técnica (art. 15), un contenido amplio en el que tendrían cabida ciertas vías pecuarias navarras. Una de las que ha sido catalogada como tal es la Cañada Real de los Roncaleses.

La trashumancia de mayor envergadura en el territorio navarro se ha desarrollado en dirección Sur-Norte desde la Ribera o la Navarra Media hacia las Sierras de Urbasa y Andía, en verano, pero también en dirección inversa, durante el invierno, desde la alta montaña pirenaica hasta las tierras del valle del Ebro. La Cañada de los Roncaleses se enmarca en la última; a través de ella los ganados siguen descendiendo a comienzos de otoño desde la porción más elevada de Navarra, huyendo de los fríos y de la nieve, hasta los pastos de las corralizas ribereñas y de las Bardenas Reales, de los que son congozantes (lo que significa que tienen derecho al aprovechamiento gratuito de sus pastos). En este ámbito (declarado en el año 1999 Parque Natural) permanecen hasta el mes de mayo. El sistema de pastoreo y la invernada del ganado en las Bardenas han sido analizados con detalle por A. Floristán (1952, 1995). Vamos a centrarnos, a continuación, en las iniciativas encaminadas a la puesta en valor turístico de estos bienes patrimoniales. En primer lugar, se constata que esa intención se halla explícitamente contemplada en la planificación turística de Navarra: por ejemplo, en el *Plan Estratégico para el fortalecimiento y desarrollo del sector turístico en Navarra 2001-2004* (acción 9.3.) o en el *Plan de Marketing del Turismo de Navarra 2010*, donde se incluyen los *Caminos de la historia* y, dentro de ellos, la Cañada Real de los Roncaleses y la trashumancia.

La revalorización turística que ha experimentado la trashumancia y la mencionada cañada durante los últimos años se hace patente en los siguientes aspectos:

- La creciente popularización turística de dos fiestas que giran en torno al pastoreo y al trasiego de ganado: la ceremonia del Tributo de las Tres Vacas y la fiesta de la trashumancia. La primera se remonta al siglo XIV, es protagonizada por representantes de los valles de Baretous y de Roncal y se celebra todos los años el día 13 de julio en un lugar próximo a la frontera franco-española denominado Piedra de San Martín; en ella se rememora el acuerdo firmado entre roncaleses y baretoneses relacionado con la utilización de pastos, que parece ser que dio fin a unas sangrientas reyertas. La segunda, tiene lugar en el mes de septiembre y se centra en la entrada a las Bardenas Reales de decenas de miles de ovejas y de pastores procedentes de los valles de Roncal y Salazar. En torno a este acto se organiza también una demostración de actividades desarrolladas por gremios vinculados al pastoreo así como una degustación de productos típicos. El creciente número de visitantes que asisten a ellas avalan su capacidad de atracción (se contabilizaron 700 personas en el Paso Bardenero, *Diario de Navarra*, 19 de septiembre del 2010).
- La asignación de buena parte del trazado de la cañada como sendero balizado, más concretamente como un sendero de gran recorrido (GR-13), que desde el puerto de Lázaro, situado en el valle de Roncal, llega hasta la ermita de la Virgen del Yugo, en la Ribera.
- La inauguración de un circuito de largo recorrido en BTT (Bicicleta Todo Terreno o de montaña) por la Cañada de los Roncaleses, de 189 km, promovido por la iniciativa local (concretamente por los ayuntamientos de Isaba, Sangüesa, Cáseda, Carcastillo y Cabanillas y la Comunidad de Bardenas Reales).

En suma, puede decirse que las vías pecuarias en Navarra constituyen un recurso turístico complementario, pero significativo, que presenta múltiples facetas (ecológica, histórica, etnográfica, etc.). A mi entender, como acertadamente señala Sánchez (2006, 262) la cañada como elemento paisajístico, etnológico e histórico, puede dar noticia de la existencia de un modo distinto de ordenar y articular el territorio de un mundo rural desconocido y olvidado a veces, mucho más allá de la simple oportunidad de practicar el senderismo.

### 3.3. Caminos históricos

Pero no sólo las líneas ferroviarias en desuso o las vías pecuarias han sido recuperadas y puestas en valor para un uso turístico-recreativo; también —como resultado de similares factores— se han reconvertido otros muchos caminos de alto significado histórico. Las principales estrategias dirigidas a esa reorientación lúdico-deportiva se han centrado en su transformación en senderos de Gran o Pequeño Recorrido (GR o PR) y/o en rutas BTT. En el marco del ya citado auge del turismo de naturaleza, el impulso otorgado a estas iniciativas ocupa un lugar prioritario en los actuales instrumentos de planificación turística del País Vasco y de Navarra. En ambos casos, a través de sendos productos turísticos: «Senderos de Euskadi» y «BTT Euskadi», por un lado, y «Navarra paso a paso» y «A vueltas por el Reyno», por el otro. Resulta revelador comprobar que uno de los requisitos exigidos

para formar parte del producto turístico «Senderos de Euskadi» radica en que los senderos y caminos cobijados bajo ese paraguas posean una clara dimensión turística, histórica y cultural. Asimismo lo es constatar que tanto este producto como «BTT Euskadi» comparten objetivos como los siguientes: contribuir a la diversificación de la oferta de turismo de ocio y naturaleza, en especial el turismo activo, incrementar y desestacionalizar los flujos turísticos en el ámbito local y comarcal, potenciar las zonas rurales desfavorecidas permitiendo economías complementarias, y ayudar al reconocimiento y puesta en valor de la riqueza patrimonial y natural del entorno. Así pues, nuevamente promoción turística, desarrollo rural y local, y revalorización del patrimonio se dan la mano. Y lo hacen sustentados en unas actividades deportivas que gozan de gran tradición en otros países europeos (particularmente en Francia y Suiza, en el caso del senderismo) y también en el seno de Navarra y del País Vasco, donde —eso sí— se han venido practicando durante años de una forma no ordenada ni planificada. Así la aparición de problemas tales como la multiplicación de senderos sin señalización uniforme y las agresiones e impactos generados sobre el medio natural desembocó en la aprobación en el año 1996 de un Decreto destinado a la ordenación del senderismo en el País Vasco (*Decreto 16/1996, de 16 de abril, sobre ordenación y normalización del senderismo en la Comunidad Autónoma del País Vasco*). En Navarra dicha regulación se ha producido con mayor retraso, de suerte que actualmente el proyecto de *Decreto Foral por el que se regulan las condiciones para la creación y conservación de los senderos deportivos de uso público de la Comunidad Foral de Navarra* se encuentra en fase de exposición pública (Orden Foral 404/2010, de 23 de diciembre de la Consejería de Asuntos Sociales, Familia, Juventud y Deporte, publicada en el B.O.N. n<sup>o</sup> 46, de 8 de marzo de 2011).

Del amplio abanico de caminos históricos que recorren las áreas de montaña del País Vasco y Navarra se han seleccionado dos, merced a su entidad y significado: el *Camino Histórico de Ampurias a Finisterre* (GR 1) y la *Ruta del Vino y del Pescado* (GR 38). Entre las razones que avalan la elección del primero destacan su alto valor histórico y el hecho de enlazar Navarra y el País Vasco. Y es que el GR 1 atraviesa España de Este a Oeste, desde el mar Mediterráneo hasta el océano Atlántico, a lo largo de un recorrido de algo más de 1.000 Km. de longitud. De este modo, cruza nada menos que ocho Comunidades Autónomas españolas (Cataluña, Aragón, Navarra, País Vasco, Cantabria, Castilla y León, Asturias y Galicia). En este marco recorre la Navarra Media y la Montaña y Valles Alaveses, pasando por villas medievales que desempeñaron un singular papel estratégico y comercial y que, en virtud de ello, conservan hoy un alto valor patrimonial (Olite, Ujué, Los Arcos, Santa Cruz de Campezo, Antoñana, Bernedo, Peñacerrada, Berantevilla o Salinas de Añana). Atendiendo a la amplitud de su recorrido cabe reconocer que existe una gran disparidad en lo que a su grado de conservación y recuperación se refiere. Ello permite entender que sí hayan sido homologados los tramos del País Vasco pero no los de Navarra, que —de forma temporal— han sido oficialmente descatalogados en razón de su pésimo estado de conservación y de señalización.

Por su parte, la *Ruta del Vino y del Pescado* es un secular camino de arrieros de dirección general Sur-Norte que une la Rioja Alavesa con la costa vasca y que, durante años, se utilizó para el intercambio de mercancías propias de ambos ámbitos. Así pues, a través de los algo más de 160 km. que la componen se transportaron vino riojano y

pescado cantábrico, pero también otros productos tales como trigo, hierro vizcaíno y lana castellana. En concordancia con ello, esta ruta posee un alto valor simbólico pero también ecológico (en tanto en cuanto atraviesa los tres ámbitos bioclimáticos principales del País Vasco y un nutrido número de Lugares de Importancia Comunitaria) y un destacado valor cultural, visible en un amplio elenco de bienes patrimoniales. A su vez, brinda al visitante la oportunidad de conocer la gran diversidad paisajística del territorio vasco. La puesta en valor de esta ruta se ha concretado en el acondicionamiento y la señalización del sendero pero también en la apertura en el año 2009 del complejo La Travesía, compuesto por un Centro de Interpretación del GR 38 y por un edificio de nueva planta que acoge un bar y un restaurante. Para su ubicación se ha elegido un pequeño pueblo de la Montaña Alavesa de fuerte carácter rural: Lagrán. Ello significa que se ha dado un paso más respecto al mero acondicionamiento de la infraestructura viaria, mediante la labor de divulgación e interpretación patrimonial y la creación de servicios turísticos complementarios con el afán de contribuir al desarrollo local.

Buena parte de los senderos balizados están también preparados para recorridos en bicicleta de montaña. Merece la pena destacar que, más allá del acondicionamiento de las vías, en el País Vasco se han abierto tres Centros BTT, cuyos puntos de acogida ofrecen, además de información detallada sobre los diferentes itinerarios, servicios tales como alquiler de GPS y de bicicletas, puntos de lavado de las mismas, duchas y vestuarios, zona de aparcamiento específico, cafetería y restaurante, equipamientos deportivos, etc. (<http://www.btteuskadi.net>).

### 3. CONCLUSIONES

A la luz del proceso de adopción de una visión amplia en la concepción del patrimonio, que trasciende al patrimonio rural, se ha asistido a una progresiva concienciación del valor patrimonial de las infraestructuras lineales de carácter histórico que vertebran el mundo rural y las áreas de montaña, las cuales tradicionalmente han quedado relegadas a un segundo plano frente a otros bienes tales como iglesias, ermitas, palacios, torres, yacimientos arqueológicos, molinos, espacios naturales singulares, etc. Esta coyuntura ha cristalizado en la puesta en marcha de un considerable número de iniciativas distintas destinadas a la recuperación y puesta en valor turístico de líneas ferroviarias en desuso, vías pecuarias, o sendas y caminos históricos. Se ha observado que, de forma similar a lo sucedido en otros territorios montañoses de España, muchas de las intervenciones públicas y privadas dirigidas a la puesta en valor turístico de las infraestructuras territoriales estudiadas han sido respaldadas por los Fondos Estructurales y los programas de Desarrollo Rural. Asimismo los casos de estudio abordados han permitido comprobar la interacción dinámica existente entre patrimonio, turismo y desarrollo local, una relación que brinda amplias oportunidades pero que no está exenta de dificultades y que exige —entre otras cosas— una gran coordinación interinstitucional (entre el ámbito de la Cultura, el Medio Ambiente, el Turismo, el Medio Rural, las Obras Públicas, etc.).

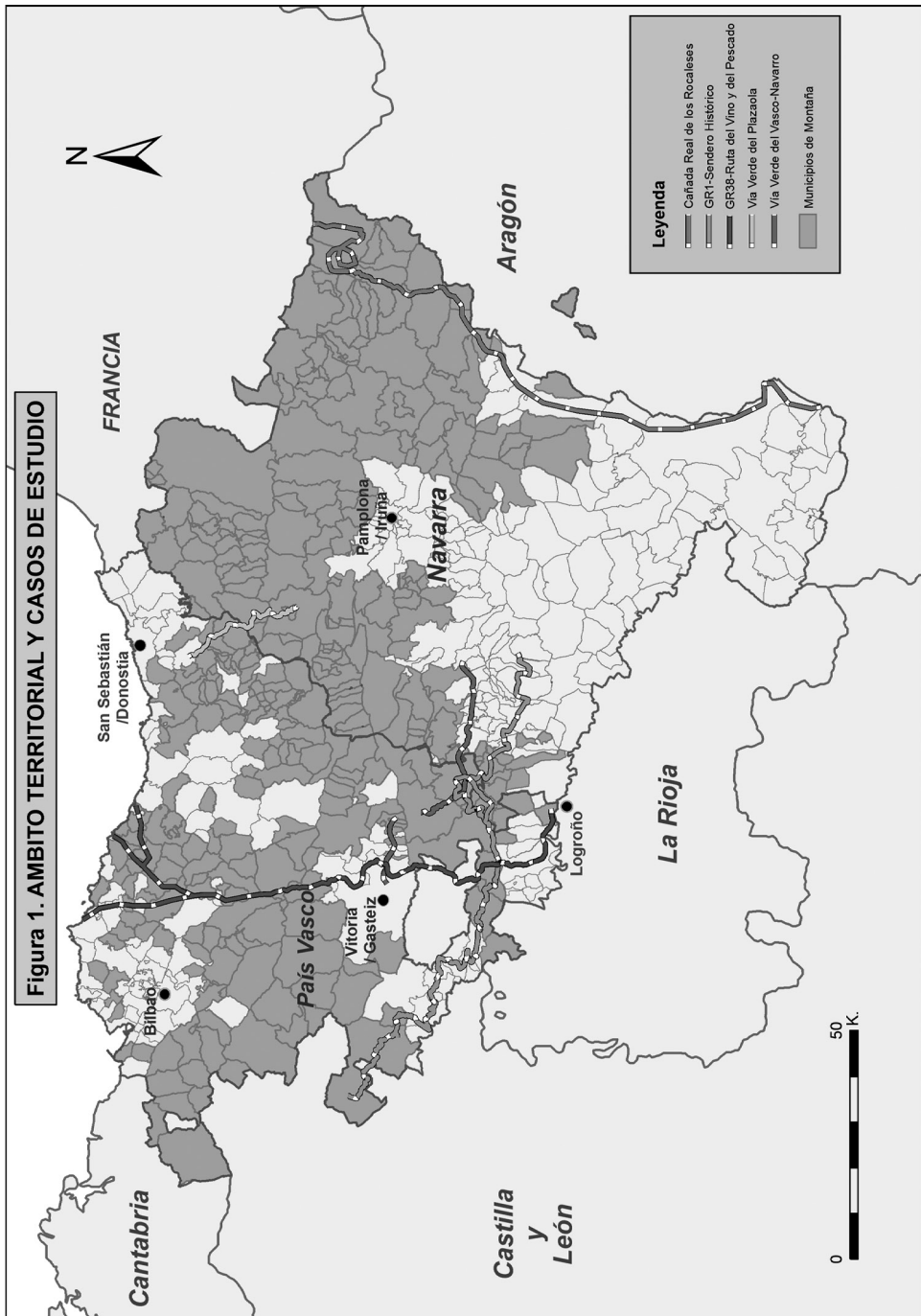
En virtud de sus amplias potencialidades al respecto, el País Vasco y Navarra han apostado por el turismo de la naturaleza y el turismo activo, de suerte que en la actualidad están ofertando productos similares centrados en el senderismo y el cicloturismo. Sin

embargo, se ha constatado que su estado de desarrollo difiere en ambos casos, estando, en líneas generales, más avanzado en la primera Comunidad Autónoma. Bien es cierto que lo contrario sucede en lo que se refiere a la adecuación turística de las Vías Verdes, en donde Navarra ha obtenido mejores resultados, al menos, en los casos estudiados.

Así tras la puesta en marcha de las dos Vías Verdes analizadas (Ferrocarril Vasco-Navarro y Plazaola) se han detectado los siguientes efectos. Por un lado, se ha confirmado que han servido de instrumento para recuperar, conservar y poner en valor un patrimonio cultural tradicionalmente ignoto; han contribuido a la promoción de actividades saludables al aire libre y al uso de la bicicleta, a la educación ambiental y a la interpretación del patrimonio; han propiciado el contacto con paisajes agrarios y destacados espacios naturales; han favorecido la desestacionalización de la oferta turística y han impulsado el desarrollo rural y local mediante la creación de empleo. Ahora bien, cabe reconocer que, sobre todo atendiendo a los últimos aspectos, ambas Vías se encuentran en distinta situación, siendo la del Plazaola la que ha demostrado tener una mayor capacidad como motor de desarrollo, generadora de riqueza y trabajo, y catalizador turístico de esta zona montañosa de la Navarra Húmeda del Noroeste. La importancia que el asociacionismo posee en el desarrollo rural —resaltado en numerosas ocasiones— se ha mostrado también en este caso a través de los óptimos resultados obtenidos por el Consorcio Turístico del Plazaola, creado en 1994 e integrado actualmente por 43 entidades locales entre ayuntamientos y concejos y más de 100 empresas privadas (asociaciones de hostelería, casas rurales, artesanos y empresas de actividades diversas).

Por otra parte, se ha comprobado que se ha asistido a una redefinición de las vías pecuarias y a un refrendo legal al respecto basada en la pluralidad de funciones y aprovechamientos, en cuyo marco se reconoce la dimensión turística aunque se consideran prioritarios los usos rurales. Se ha constatado que en la porción oriental de Navarra siguen prestando servicio a la cabaña ganadera (concretamente el ovino) que se explota en régimen extensivo, pero también a muchos visitantes que hacen uso de ellas motivados prioritariamente por la práctica del senderismo o del cicloturismo. Particularmente en el caso de la Cañada Real de los Roncaleses, una infraestructura lineal «viva» que aunque con un pulso débil sigue manteniendo su función tradicional, la convivencia de usos constituye una oportunidad de subsistencia pero, a su vez, comporta dificultades evidentes, de ahí la importancia de una adecuada normativa de gestión y ordenación al respecto.

A lo largo del presente trabajo han quedado también en resalte ciertas contradicciones no exentas de riesgos tales como las siguientes: la puesta en marcha de kilómetros de Vías Verdes sin un plan de gestión previo; el impulso desde las administraciones públicas y la empresa privada del senderismo existiendo deficiencias en el estado de conservación y señalización de muchos senderos de uso público, no estando aprobadas las normas y condiciones para su creación, conservación y gestión, o incluso no habiendo sido homologados senderos de Gran Recorrido (GR) por las Federaciones de Montaña, al incumplir los requisitos mínimos de calidad; la promoción del senderismo o del cicloturismo sin que exista una dotación de servicios turísticos en los lugares por los que discurren los caminos (lo que significa una pérdida de oportunidad) o tampoco un adecuado plan de interpretación del patrimonio capaz de transmitir la relevancia y significado de esos bienes.



En resumidas cuentas, al igual que sucede con otros componentes del mundo rural, para que vías y caminos históricos no desaparezcan definitivamente por el abandono es preciso dotarles de funcionalidad e indudablemente el turismo se plantea a este respecto como una interesante opción. Dichos elementos lineales han demostrado su capacidad para generar productos turísticos y, al hilo de ello, las potencialidades que ofrecen para promover y dar a conocer los territorios de montaña así como las oportunidades que brindan tanto a la población local (en términos de empleo, rentas y mejora de calidad de vida) como a los visitantes y turistas que se desplazan para satisfacer sus necesidades de ocio. Aun con todo, hay que reconocer que, en muchos casos, no se trata de una oferta suficientemente desarrollada y consolidada y que, a menudo, posee un carácter complementario.

Finalmente, la aceptación de su entidad patrimonial, de su riqueza y singularidad ha puesto de manifiesto la necesidad de mantener un extremado cuidado en su conservación, mantenimiento y gestión; y es que, si evidentemente resulta negativo su abandono, vinculado al declive de sistemas agrarios tradicionales, a la mutación del mundo rural y a la desaparición de unas formas de vida, también lo es —y mucho— sobrepasar su capacidad de carga por un uso recreativo no regulado y excesivo. Hay que tener en cuenta que gran parte de estas vías recorren espacios de alto valor paisajístico, ecológico y cultural que es preciso preservar. Debido a ello, cobra una particular relevancia en las áreas de montaña atraer a visitantes con un alto grado de sensibilidad ambiental y cultural. Asimismo se recomienda efectuar una ordenación y una gestión integrada del patrimonio y de la actividad turística, teniendo en cuenta que las infraestructuras lineales no constituyen elementos aislados sino que forman parte de un sistema territorial estructurado y dinámico.

#### 4. BIBLIOGRAFÍA

- AGUDO TORRICO, J. (1996): «Patrimonio etnológico. Problemática en torno a la definición y objetivos», *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, nº 16, pp. 97-108.
- ARZAMENDI, P. (2000): *La ruta del ferrocarril Vasco-Navarro*. Vitoria-Gasteiz, Departamento de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, Gobierno Vasco.
- ALENZA GARCÍA, J.F. (2006): «La Ley 3/1995, de Vías Pecuarias: 10 años de aplicación», en *Actas del I Congreso Nacional de Vías Pecuarias*. Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, pp. 47-59.
- CABRINI, L. (2002): «Turismo, desarrollo rural y sostenibilidad», en *VII Congreso AECIT* (Jaén, 21-23 de Octubre de 2002). Bilbao, AECIT, CD-Rom.
- CASTILLO RUIZ, J. (1998): «Del objeto al sujeto: la dimensión social del patrimonio histórico», en *Patrimonio, museos y turismo cultural: claves para la gestión de un nuevo concepto de ocio. Actas del curso celebrado en el marco de los Seminarios «Fons Mellaria 1997* (Fuente Obejuna, Córdoba, 21-25 julio). Córdoba, Universidad de Córdoba, pp. 45-56.



- COMISIÓN EUROPEA (1999): *ETE. Estrategia Territorial Europea. Hacia un desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la UE*. Luxemburgo, Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas.
- FLORISTÁN SAMANES, A. (1995): *Geografía de Navarra*. Pamplona, Diario de Navarra, Vol. 3.
- FLORISTÁN SAMANES, A. (1952): «Juntas y mestas ganaderas en las Bardenas de Navarra», *Actas del Primer Congreso Internacional de Estudios Pirenaicos* (San Sebastián, 1950). Zaragoza, Instituto de Estudios Pirenaicos (CSIC), pp. 111-130.
- FUNDACIÓN DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (2007): *Caminos naturales-Vías Verdes. Su adecuación al desarrollo rural sostenible*. Madrid, Ministerio de Medio Ambiente.
- GUTIÉRREZ-CORTINES CORRAL, C. (Ed.) (2002): *Desarrollo sostenible y patrimonio histórico y natural: una nueva mirada hacia la renovación del pasado*. Santander, Fundación Marcelino Botín.
- HARRISON, R. (Ed.) (1994): *Manuel of Heritage Management*. Oxford, Butterworth&Heinemann.
- HERNÁNDEZ HERNÁNDEZ, F. (1996): «La conservación integral del patrimonio», *Complutum Extra*, 6 (II), pp. 251-260.
- INSTITUTO DE TURISMO DE ESPAÑA TURESPAÑA (2008): *Turismo de montaña*. Madrid, Turespaña.
- MARTÍN FERNÁNDEZ, J. y AYCART, C. (2010): *Programa de Vías Verdes: reutilización de ferrocarriles en desuso*, 3º Congreso de la Bicicleta (Lleida, 15 de abril 2010). ([http://www.congresbicicat.org/pdf/ponencias/1/8.Martin\\_ViasVerdes.pdf](http://www.congresbicicat.org/pdf/ponencias/1/8.Martin_ViasVerdes.pdf))
- MARTÍN GIL, F. (2008): «Las Vías Verdes: elementos estructurantes del paisaje, la identidad local y la competitividad turística en destinos rurales», en *Espacios turísticos. Mercantilización, paisaje e identidad, XI Coloquio de Geografía del Turismo, Ocio y Recreación*, Asociación de Geógrafos Españoles (A.G.E.). Alicante, Universidad de Alicante, pp. 409-419.
- MERCADO, COMUNICACIÓN Y DESARROLLO (2008): *Consultoría y asistencia para la creación del producto cicloturismo Vías Verdes. Documento de Síntesis*. Madrid, Secretaría General de Turismo, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE DE ESPAÑA (2006): *Guía Europea de Observación del Patrimonio Rural CEMAT (Conseil de L'Europe, 2003)*. Madrid, Ministerio de Medio Ambiente de España, Secretaría Técnica.
- OBSERVATORIO DE LA SOSTENIBILIDAD EN ESPAÑA (2010): *Patrimonio natural, cultural y paisajístico. Claves para la sostenibilidad territorial*. Madrid, OSE.
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE TURISMO (1997) *Turismo. Panorama 2020*. Madrid, Organización Mundial de Turismo.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (1998): «El patrimonio territorial: el territorio como recurso cultural y económico», *Ciudades*, nº 4, pp. 33-48.
- ORTEGA VALCÁRCCEL, J. (2004): «Áreas de montaña: de la supervivencia a la integración», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 38, pp. 5-28.

- PORCAL GONZALO, M<sup>a</sup>. C. (2006): «Turismo cultural, turismo religioso y peregrinaciones en Navarra. Las «Javieradas» como caso de estudio», *Cuadernos de Turismo*, n<sup>o</sup> 18, pp. 103-134.
- PORCAL, M<sup>a</sup>.C., DÍEZ, A. y JUNGUITU, J.: «Dimensión territorial y turística de la Ruta Norte del Camino de Santiago en el País Vasco: distintas concepciones, valoraciones y propuestas de intervención en un fenómeno multifacético», *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 22 págs., (en prensa).
- PUENTE FERNÁNDEZ, L. (2010): «El patrimonio rural y su protección», en *Territorio, Paisaje y Patrimonio Rural, XV Coloquio Nacional de Geografía Rural*, Asociación de Geógrafos Españoles (A.G.E.). Cáceres, Universidad de Extremadura, pp. 132-144.
- RODRÍGUEZ BECERRA, S. (1997) «Patrimonio cultural, patrimonio antropológico y museos de antropología», *PH Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, n<sup>o</sup> 17, pp. 45-52.
- RÖSSLER, M. (2002): «Los paisajes culturales y la Convención del Patrimonio Mundial Cultural y Natural: resultados de reuniones temáticas previas», en *Paisajes culturales en los Andes: memoria narrativa, casos de estudio, conclusiones y recomendaciones de la Reunión de expertos* (Arequipa y Chivay, Perú, mayo de 1998). Lima, UNESCO, pp. 49-57.
- RUIZ URRESTARAZU, E. (2001): «Patrimonio rural y políticas europeas», *Lurralde inves. esp.* n<sup>o</sup> 24, pp. 305-314.
- SÁNCHEZ MORO, J.R. (2006): «Vías pecuarias y desarrollo rural sustentable», en *Actas del I Congreso Nacional de Vías Pecuarias*. Madrid, Ministerio de Medio Ambiente, pp. 261-265.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (2004): *El turismo de naturaleza en España y su plan de impulso*. Madrid, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- SILVA PÉREZ, R. (2008) «Hacia una valoración patrimonial de la agricultura», en *Scripta Nova*, vol. XII, n<sup>o</sup> 275, 15 de octubre de 2008. Universidad de Barcelona. Disponible en <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-275.htm>
- TROITIÑO, M.A. (1996): *Turismo y desarrollo sostenible en ciudades históricas*. Madrid, Instituto de Turismo de España.