

I Congreso Internacional Turismo transversal y Paisaje

ACTAS



TOURISCAPE
Torremolinos, Málaga, España
8-10 Febrero 2018

Editores:
Carlos Rosa Jiménez
Ricard Pié Ninot
Nuria Nebot Gómez de Salazar
Iván Álvarez León

I Congreso Internacional Turismo transversal y Paisaje, TOURISCAPE.

Actas

Entidades organizadoras



HABITAT TOURISM TERRITORY INSTITUTE
INSTITUTO HÁBITAT TURISMO TERRITORIO
INSTITUT HÁBITAT TURISME TERRITORI



Entidades colaboradoras



Facultad de Turismo



© De los textos: los autores

© De la edición: UMA editorial. Universidad de Málaga
Instituto IHTT

Maquetación: Lorena Viruel Ortega

ISBN: 978-84-17449-54-4



Esta editorial es miembro de la UNE, lo que garantiza la difusión y comercialización de sus publicaciones a nivel nacional.

Cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública o transformación de esta obra sólo puede ser realizada con la autorización de sus titulares, salvo excepción prevista por la ley.

**I Congreso Internacional Turismo transversal y
Paisaje**

Ist International Congress Transversal Tourism & Landscape

ACTAS

Volumen editado por

Carlos Rosa Jiménez
Instituto Hábitat, Turismo y Territorio (IHTT),
Universidad de Málaga, España

Ricard Pié Ninot
Instituto Hábitat, Turismo y Territorio (IHTT),
Universidad Politécnica de Cataluña, España

Nuria Nebot Gómez de Salazar
Instituto Hábitat, Turismo y Territorio (IHTT),
Universidad de Málaga, España

e

Iván Álvarez León
Instituto Hábitat, Turismo y Territorio (IHTT),
Universidad Politécnica de Cataluña, España

TOURISCAPE
www.touriscape.org

Málaga, 2018

Índice

NOTA DE EDITORES

Turismo transversal y Paisaje. Nota de Editores
Rosa-Jiménez, Carlos; Pie Ninot, Ricard; Nebot Gómez de Salazar, Nuria y Álvarez León, Iván

TOPIC A. PAISAJE Y TURISMO EN LA CIUDAD POST-INDUSTRIAL

Urbanismo y turismo en ciudades costeras intermedias: presente y futuro socio-espacial del Puerto de Santa María. Un estudio de Caso. <i>González Márquez, Miguel</i>	1
Understanding, reframing and redesigning the territory of tourism and everyday life in a danish coastal town. <i>Nielsen, Tom; Pasgaard, Jens Christian and Meldgaard, Mathias</i>	14
Evolución del producto turístico sol y mar en un destino maduro: la ciudad de Figueira Da Foz (Portugal) <i>Duque, Ana Sofía</i>	27
El peregrinar termodinámico de los turistas de crucero por el centro histórico de la ciudad de Málaga <i>Lozada, Agustín Dario</i>	39
Actualizaciones de paisajes termales por un hedonismo terapéutico <i>Jiménez López, Diego y Sánchez Gómez, Juana</i>	52
El turismo industrial: una apuesta para el futuro de aquellos paisajes generados por un paso industrial <i>Alba Dorado, María Isabel</i>	63
Los ferrocarriles mineros de la margen izquierda del Nervión; primeros paisajes culturales de la movilidad <i>Ana Schmidt</i>	74
El primer chapuzón. Imágenes cinematográficas en el ideario de la transformación de la ciudad mediterránea <i>Maza, Gaspar; Sardà, Jordi y Ferré, Anna</i>	83
Ski resorts in the Alps: questioning the concept of resource through the history of a landscape. Chamrousse as case study <i>Franco, Caterina</i>	95

Evolución de espacios de trabajo deslocalizados como valor del binomio trabajo/turismo: nómadas digitales en espacios de coworkings y emprendimiento de Málaga 107

Alonso-Calero, José María y Cano-García, Josefa

Socio-spatial capacity and participative heritage tourism: geo-mining Park in Sardinia case 120

Beretić, Nađa; Cecchini, Arnaldo; Đukanović, Zoran and Fonnesu, Viola

Reexplotación de paisajes 131

Márquez Muñoz, Irene María

TOPIC B. PAISAJE Y TURISMO EN EL AGREGADO COSTERO. LA CIUDAD POST-TURÍSTICA

Diseño de un recorrido turístico-cultural por los restos fenicios del municipio de Almuñécar (Granada, España) 143

Maroto Martos, Juan Carlos; Najarro Martín, Ulises y Pinos Navarrete, Aida

La evolución de los destinos maduros de sol y playa mediterráneos ante un periodo de crisis: los casos de Gandia y Cullera 156

Ferrandis Martínez, Adrián; Torres Puche, Álvaro y Alcázar Indarte, Héctor del

El turismo residencial en la costa almeriense. Oportunidad para una intervención paisajística coherente 167

Castilla-Polo, Antonio y Rosa-Jiménez, Carlos J.

Centros de interés turístico nacional, ¿oportunidad o desastre? Platja de muro vs. Cales de Mallorca 177

Sebastián Sebastián, María

El paisaje post-turístico de las infraestructuras. Caracterización patrimonial del corredor histórico litoral de la N-340 190

Loren-Méndez, Mar; Pinzón-Ayala, Daniel; Ruiz, Rita y Vadillo González, Alicia

Costa del Sol: estrategias de regeneración 205

Gallardo Ramírez, Cristina y Sánchez Fuentes, Domingo

La renovación urbana de los municipios turísticos: su transformación según el concepto de ciudad 216

Alcázar Indarte, Héctor del; Noguera Tur, Joan y Ferrandis Martínez, Adrián

Propuesta metodológica para analizar la renovación de un destino turístico desde la perspectiva de la gobernanza: el caso de Puerto de la Cruz (Tenerife, España) 228

Ledesma González, Oswaldo y Simancas Cruz, Moisés

Identidad territorial y turismo. El caso de Alghero <i>Sosa García, Omar.</i>	240
Patrones del tiempo: una oportunidad para la renovación del planeamiento urbano en la línea de costa <i>Gisbert Alemany, Ester</i>	252
Alojadero: ensayo de yuxtaposición de paisaje productivo agrícola y turístico <i>Sanchez, Juana; España, Paloma y Jiménez, Diego</i>	265
La regeneración de un destino a través de la innovación <i>Luis Tomás, Mariona y Tugores Ques, Maria</i>	276
Turismo y medio ambiente en Málaga y Gran Canaria. Opiniones de los residentes <i>Moreira Gregori, Pedro Ernesto</i>	287
De la dualidad del paisaje turístico presente, a la arqueología urbana del futuro <i>Reina Gutiérrez, Eva</i>	296
Paisajes para llevar / landschaften zum mitnehmen / landscapes to takeaway <i>Ley Bosch, Pablo</i>	308
Ruinas contemporáneas costeras, dispositivos de inmersión en el paisaje. <i>Rojas Cabezas, Cristian; Fernández-Valderrama Aparicio, Luz y Moreno Pérez, José Ramón</i>	321

TOPIC C. PAISAJE Y TURISMO RURAL

From seaside to experiential tourism: the new trends in the Latin Arc <i>Tucci, Giorgia</i>	334
Aprovechamiento multifuncional del paisaje y turismo en áreas periféricas: el papel de los macrohongos en España <i>Martínez-Ibarra, Emilio; Serrano-Montes, Jose Luis y Arias-García, Jonatan</i>	354
Patrimonio territorial y paisajístico de la trashumancia en España. Retos hacia un turismo sostenible y responsable <i>Amat-Montesinos, Xavier; Cortés Samper, Carlos y Larrosa Rocamora, José Antonio</i>	366
Propuesta por un turismo sostenible en la selva amazónica <i>Ángeles Velasquez, María Claudia; Censi, Simone y León Távora, Walter</i>	379
La incidencia de la subdivisión territorial en el desarrollo turístico de las áreas rurales <i>Albarrán Periañez, José David</i>	387

Espacios problema en Andalucía: el turismo rural como estrategia de desarrollo <i>Pinos, Aida; Maroto, Juan Carlos y Najarro, Ulises</i>	399
El paisaje como recurso para la potenciación del turismo en humedales <i>Arias-García, Jonatan, Serrano-Montes, José Luis y Martínez-Ibarra, Emilio</i>	409
El turismo como agente de transformación de un territorio: Valle del Mgoun, Marruecos <i>López-Osorio, José Manuel y Asencio Juncal, Jorge</i>	421
Drawscaping, paisajes dibujados <i>Romero Romero, Daniel, Romero Morato, Andrés, Guerrero Álvarez Juan José, Giménez de Azcárate Fernández, Fernando Cáceres Clavero, Francisco y Moreira Madueño, José Manuel</i>	434
El paisaje de frontera como atractivo turístico: el contrabando en el bajo Guadiana <i>García Martín, Miguel y Villar Lama, Arsenio</i>	446
Situación de los paisajes agrarios tradicionales. El caso de la uva pasa en la Axarquía <i>Domínguez Correa, Laura</i>	459
El turismo como elemento de conservación del paisaje en el mundo rural. El ejemplo de los arribes del Duero <i>Fernández Álvarez, José</i>	470
El turismo de cuevas y el paisaje subterráneo, un ejemplar de dinamización turística en Cantabria <i>Moro Palacios, Isabel</i>	483
Proyecto paisaje comunidades <i>Tagliolini, Barbara</i>	495
Caminito del Rey, modelo de recuperación turística en entorno rural <i>Machuca Casares, Luis; Machuca Santa-Cruz, Luis y Alonso Núñez, Ángeles</i>	505
De la vía estrecha a la vía verde: el programa español de vías verdes como instrumento para la puesta en valor y dinamización del paisaje rural <i>Miruna A. Calina</i>	516
Turismo cultural y paisajístico en torno a la red de torres defensivas andaluzas. Consideraciones preliminares <i>García-Pulido, Luis José; Ruiz-Jaramillo, Jonathan</i>	528

TOPIC D. ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DEL FENÓMENO TURÍSTICO EN LA CIUDAD POST-INDUSTRIAL

El turismo urbano a través de los soportes culturales: de pabellones de exposiciones internacionales a grandes museos contemporáneos <i>Mosquera Pérez, Clara; Navarro de Pablos, Francisco Javier</i>	540
El territorio como soporte de la construcción del paisaje turístico <i>Chamizo Nieto, Francisco José</i>	553
Paisaje multifuncional para el turismo: la Huerta de Valencia <i>Tuset, Juan J.</i>	565
La privatización del espacio público en las áreas turísticas de Sevilla <i>Praena Bohórquez, Gumersindo y García Martín, Miguel</i>	578

TOPIC E. ESTRATEGIAS DE ORDENACIÓN

Derecho a la ciudad y turistización. El caso de Málaga <i>España Naveira, Enrique</i>	591
Del éxito al conflicto: los impactos sociales del turismo en Barcelona <i>Elorrieta, Berezi; Cerdan, Aurélie y Torres-Delgado, Anna.</i>	601
Ius urbis. Strategies to develop a new urban interior-like pattern <i>Anzani, Anna; Lonardo, Emilio</i>	618
El mapa turístico como herramienta. Propuesta de inclusión de los espacios residuales en el conjunto de espacios mapeados <i>Reina Gutiérrez, Eva</i>	631
The challenge of planning an emerging mediterranean touristic landscape _ making the albanian riviera <i>Pagonis, Athanasios</i>	644
Red paisajística de Antequera <i>Lèbre, Mathieu</i>	657

EL PAISAJE POST-TURÍSTICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS. CARACTERIZACIÓN PATRIMONIAL DEL CORREDOR HISTÓRICO LITORAL DE LA N-340

Loren-Méndez, Mar^a; Pinzón-Ayala, Daniel^a; Ruiz, Rita^b y Vadillo González, Alicia^c.

^aDepartamento de Historia Teoría y Composición Arquitectónicas, Universidad de Sevilla, España, ^bDepartamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, Universidad de Castilla-La Mancha, ^cDepartamento de Geografía, Universidad Autónoma de Madrid.

Temática: Paisaje y Turismo en el agregado costero. La ciudad post-turística

Resumen

Las carreteras constituyen un elemento esencial en la construcción del territorio con un impacto relevante en los paisajes contemporáneos, especialmente desde la implantación generalizada del tráfico motorizado. A pesar del valor patrimonial de estas infraestructuras, los trabajos que abarcan esta temática son escasos y la mayoría, o bien han estudiado de forma fragmentada el patrimonio incluido en su corredor, o bien se han centrado en tramos menos transformados en los que la lectura patrimonial es más evidente. De este modo, se ofrecen los resultados de un estudio financiado con fondos europeos FEDER a través del ámbito competencial de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, junto con la Agencia de Obra Pública, en el que se procedió a la caracterización patrimonial de la carretera N-340, como eje histórico del litoral mediterráneo. Tomando como caso de estudio significativo el tramo más consolidado de la Costa del Sol y desde una aproximación interdisciplinar, multiescalar y tomando como base la tecnología GIS, se estudian los valores invisibilizados de este paisaje recorrido, desde sus arquitecturas a sus infraestructuras, desde sus ciudades a sus espacios naturales y rurales. Con la carretera como hilo conductor, se ofrece un novedoso relato de este paisaje post-turístico en un extenso espacio lineal costero que permite establecer una lectura patrimonial a pesar de su constante transformación. Palabras clave: carretera N-340; corredor histórico mediterráneo; paisajes patrimoniales; patrimonio e infraestructuras; patrimonio y turismo.

Theme: Landscape and Tourism in the coastal settlement. Post-touristic city

Abstract

Roads, particularly since the advent of motorized traffic, have hugely impacted contemporary landscapes. In spite of the heritage values of these infrastructures, specific roadway-heritage studies are scarce. On the one hand, a fragmented approach to roadways heritage has prevailed in the different disciplines. On the other, they have generally focused on areas that have undergone little transformation where aspects of heritage are more discernible. The present study

offers the results of a research project which was grant-aided by the European Regional Development Fund within the framework of a research program promoted by the Ministry of Development and Housing (Consejería de Fomento y Vivienda) of the Andalusian Government (Junta de Andalucía). The research project proposed a heritage characterization of the national roadway N-340 as the historic axis of the Mediterranean littoral, focusing on the highly transformed roadway section of Costa del Sol. This heritage study offers an interdisciplinary and multi-scalar approach to this transversed landscape, integrating natural, architectural, urban, and rural assets in a cohesive form of heritage, which has in the roadway its main argument. ICT (Information and communications technology) strategies to raise public awareness are outlined. This research offers an innovative account heritage characterization of this highly transformed post-touristic littoral landscape.

Keywords: national roadway N-340; Mediterranean historic roadway corridor; heritage landscapes; heritage and infrastructure; heritage and tourism.

1. INTRODUCCIÓN

Las carreteras, especialmente cuando fueron adaptadas al tráfico motorizado, han favorecido en gran medida la transformación de los usos del territorio y la ocupación humana, con el consecuente cambio en la comprensión y percepción de nuestros paisajes contemporáneos. Las infraestructuras urbanas también han sido sometidas a un alto grado de transformación, fruto de las cambiantes necesidades de cada región, como así ha ocurrido en aquéllos afectados por intereses turísticos, en donde dichas mutaciones son más evidentes y traumáticas.

Así se refleja en la Costa del Sol, en donde las carreteras se han erigido como la única vía de comunicación sobre la que se ha cimentado el desarrollo masivo y continuo del turismo experimentado desde mediados del siglo XX (Morales, 1982; Galacho, 1996; Mesalles y Sumoy, 2002). Esta cambiante realidad no ha favorecido una consideración patrimonial de dichas vías, salvo excepciones basadas en diferentes enfoques (Zoido, 2006; Ruiz, 2015; Ruiz, Rodríguez y Coronado, 2015), lo que se ha traducido en una pérdida sistemática de sus características técnicas por una mejora constante de sus prestaciones y servicios. A pesar de que algunos investigadores ya han destacado la importancia de los denominados “paisajes cotidianos” (Jackson, 1984), son muy recientes las investigaciones que ofrecen un análisis integrado del patrimonio existente en estos ámbitos (Loren-Méndez, Mata-Olmo, Ruiz y Pinzón-Ayala, 2016). Podemos decir, por tanto, que en el presente prevalece una disgregación

de disciplinas que analizan tanto las características de las carreteras, como la ingeniería civil, la geografía, la planificación urbana y la arquitectura.

2. OBJETIVOS

Entre el 2013 y el 2015 se desarrolló un proyecto de investigación, financiado con fondos europeos FEDER a través del ámbito competencial de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, junto con la Agencia de Obra Pública¹, que tomó como elemento principal de estudio la carretera N-340. El objetivo principal era ofrecer una caracterización patrimonial de la infraestructura como eje histórico del litoral mediterráneo, tomando la Costa del Sol en su tramo más consolidado como caso de estudio significativo. Un ámbito de estudio que ha sido sometido a un alto grado de transformación urbana, fundamentalmente por razones asociadas al fenómeno turístico. Resulta por tanto necesario mostrar una nueva forma de aproximación a este territorio y a su patrimonio, en donde sus valores patrimoniales quizás no son tan evidentes como en otras regiones (Aplin, 2007; Mata y Fernández, 2004; Mata, Meer y de Puente, 2012).

Para ello se requiere de una nueva metodología de análisis, desde la interdisciplinariedad y las nuevas tecnologías, para así obtener resultados más completos y fieles con los estratos históricos que se solapan en la Costa del Sol. La carretera principal de esta franja de litoral, la antigua nacional 340, ejecutada a partir de 1926, ofrece un punto de partida de gran interés para proceder a una reinterpretación del patrimonio existente.

Esta dimensión territorial de estudio así como el carácter múltiple de los investigadores involucrados, se sitúan como un necesario referente para las instituciones sobre cómo proceder a la puesta en valor de destinos turísticos maduros a través de su patrimonio. Consecuentemente, esta labor debe trasladarse a la sociedad en general, a la residente y a la visitante, haciéndolos partícipe de la protección de las características naturales, culturales e históricas que se combinan en el territorio que viven y disfrutan.

¹ El corredor de la carretera N-340 como eje histórico del litoral andaluz: metodologías de caracterización y estrategias para su patrimonialización y regeneración sostenible. <https://n-340.org/>, 17/12/2017.

3. METODOLOGÍA

La metodología creada para esta investigación fue publicada recientemente (Loren-Méndez, Mata-Olmo, Ruiz y Pinzón-Ayala, 2016), siendo uno de los resultados más notables del proyecto de investigación. Ésta se estructura en cinco pasos que permiten ir alcanzando los objetivos marcados:

3.1 Ubicación de la carretera original y de su corredor

El primer paso es conocer la infraestructura en profundidad, para lo que se traza el camino original motorizado así como el ámbito del corredor. Así, se delimitará el área patrimonial sobre el que se va a estudiar e intervenir. Esta labor se efectúa a partir de cartografías y fotografías aéreas e históricas. Mediante un proceso de comparación con el estado actual, se puede delimitar y sistematizar todo el recorrido de la carretera para ver qué grado de transformación ha sufrido y en qué tramos.

En el caso concreto de la Costa del Sol, existía un precedente que fue la carretera elaborada con el Plan General de Carreteras de 1860 y toda la serie de proyectos que se elaboraron para la construcción de los diferentes tramos. Además, el empleo del Mapa Topográfico Nacional a escala 1:50 000 así como los denominados vuelos americanos en sus series A (1945/46) y B (1956/57) han permitido acercarse a esa carretera motorizada que empezó a construirse a partir de 1926.

En cuanto al corredor, se recurrió a la superposición de diferentes planimetrías, desde las capas de información patrimonial (DERA), los planos del Sistema Nacional de Información sobre Ocupación del Suelo de España (SIOSE) o la información facilitada por el proyecto Corine Land Cover (CLC). De este modo se pudo concretar en qué ámbito geográfico se encontraba la carretera y en qué cotas y espacios desarrollaba su trazado.

3.2 Caracterización geofísica

En segundo lugar es preciso determinar las características físicas y geográficas del territorio en estudio, es decir, todas las cuestiones relacionadas con aspectos geológicos y morfológicos, clima, redes de vías navegables, vegetación o biodiversidad. La contrastación de toda la información disponible en diferentes fuentes –mapas topográficos, hipsométricos, modelos terrestres digitales, mapas geológicos, mineros, de uso de la tierra– con el trabajo de campo

ofrece una visión patrimonial de los fragmentos naturales existentes y el valor que alcanzan en zonas urbanizadas.

Así ocurre en el litoral malagueño occidental, en donde la transformación urbanística es tan elevada que los elementos naturales que han sobrevivido alcanzan un interés más destacado. En un corredor que transita, en un corte transversal, desde la línea costera hasta una altitud máxima de 1600 metros, se produce una diversidad morfológica, formaciones rocosas y toda una sucesión de accidentes geográficos –destacando la presencia de múltiples ríos– que se erigen como bienes patrimoniales en sí mismos (fig. 1).

El Mapa de Minería Geológica de Andalucía a escala 1:400 000, producido por SIGMA, se utilizó para determinar el tiempo geológico, la litología y las unidades geológicas clave. Los datos hidrológicos de REDIAM se utilizaron para estudiar los sectores hidrográficos, subsectores y subcuencas. Se identificaron áreas naturales y seminaturales, vegetación potencial y sobreviviente, así como también sectores biogeográficos. La diversidad estructural y fitocenótica de la vegetación se evaluó utilizando el citado CLC a escala 1: 100 000 (2006) y el mapa de vegetación REDIAM de Andalucía a escala 1:10 000 (2008).

3.3 Identificación de la actividad humana

El siguiente paso requiere evaluar la acción de la actividad humana en el corredor. Los datos facilitados por la documentación gráfica en contraste con el trabajo de campo, permite determinar los diferentes periodos de esa acción del hombre acorde con la evolución de la construcción de la carretera. Los activos considerados son muy variados, tanto cronológicamente –anterior, coetáneos o posteriores a la conformación de la N-340–, como en cuanto a su naturaleza: edificios de servicio en el camino, ejemplos concretos de arquitectura como los asociados al hecho turístico y con valor patrimonial (Loren, 2008; Loren, 2012), asentamientos urbanos, restos arqueológicos, actividades agrícolas tradicionales o instalaciones de defensa militar.

La N-340 sigue el camino de la carretera construida según el Plan General de Carreteras de 1860, la cual ya era deudora de los antiguos caminos que enlazaban el Mediterráneo y el Atlántico. De este modo, se fragua una estratigrafía histórica y cultural de indudable valor e interés. La primera evidencia de colonos indígenas se remonta al siglo IX a.C. (Suárez, 2006), aunque las primeras ciudades costeras fueron fundadas por los fenicios entre los siglos IX y VII

a.C. (Gran Aymerich, 1991; García, 2001; López y Mora, 2002). Posteriormente, serían los romanos los que consolidarían los asentamientos anteriores como puntos de referencia industrial, comercial y portuaria, configurándolas como una red gracias a la construcción de las calzadas. Estas infraestructuras serían aprovechadas posteriormente por los reinos islámicos para insertar nuevos asentamientos y consolidar el recorrido costero, a lo que se sumaría toda una serie de fortificaciones, atalayas y torres de vigilancia que muestran la importancia estratégica de la costa. Este carácter militar se ha mantenido hasta el siglo pasado, como demuestran los cuarteles de carabineros, las casas-cuartel de la Guardia Civil o los búnkeres asociados a la II Guerra Mundial.

Será el siglo XX el de las transformaciones más relevantes, pasando de un paisaje eminentemente agrícola a otro fundamentado en el uso turístico asociado a un extensivo nivel de urbanización. Si bien las primeras intervenciones turísticas se basaron en la construcción de edificios de alta calidad con un destacado carácter icónico, en la etapa democrática habrá una mayor apuesta por la arquitectura suburbana, generándose una continua conurbación urbana que, ya en este siglo, ha superado su carácter estacional y recreativo para ser zona residencial permanente. Estos cambios se han dejado notar en la propia carretera, la cual se ha visto transformada –mayor ancho de la calzada, duplicidades y, finalmente, circunvalaciones a los núcleos urbanos–, provocando la pérdida irreversible de ciertos activos patrimoniales: desde los propios de la infraestructura como de aquellos otros edificios y restos arqueológicos situados en áreas cercanas a la vía. Incluso la necesaria adaptación a un contexto contemporáneo ha provocado que incluso alguno de los primeros ejemplos de la arquitectura del turismo de los años cincuenta y sesenta hayan sido transformados cuando no directamente demolidos (fig. 2).

Todas estas presencias e interpretaciones del litoral malagueño se traducen en una serie de construcciones de diverso origen e interés que requiere de su identificación y puesta en valor. A este patrimonio inmueble hay que sumar las herencias naturales que aún sobreviven, enmarcando todo el corredor y a su vez insertándose en el conglomerado urbano desarrollado en la Costa del Sol. Este paso resulta fundamental para reevaluar la adecuación del corredor propuesto a las características del mismo.

Al utilizar los sistemas DERA e IAPH, se estudiaron las capas de información patrimonial junto con los datos de trabajo de campo recopilados previamente. Las capas de información sobre cultivos y ganadería fueron proporcionadas por el Mapa de Ocupación del Suelo de Andalucía

(REDIAM), CLC 2006, SIOSE y el Mapa de Vegetación a escala 1:10 000 de Andalucía. También se recopiló información planimétrica y agronómica del Archivo Histórico de la Provincia de Málaga. Esta información se complementó con los mapas fotogramétricos y ortofotografías ya reseñados.

3.4 Análisis del patrimonio del corredor desde la tecnología SIG

La multiplicidad de elementos recogidos de tan diferentes ámbitos exige la conformación de una base de datos que permita operar con ellos, sin olvidar su referencia geográfica, lo que se consigue con el empleo de la tecnología SIG. La inclusión de las ubicaciones de los bienes patrimoniales en relación con la carretera, permite determinar la relación física, histórica y visual que existe entre ellos, así como su accesibilidad.

Este software experto se hace accesible a todos los investigadores, instituciones y sociedad en general gracias a la traslación de los resultados a una base de datos online, de fácil e intuitivo manejo que permite dar difusión a la labor realizada. De este modo, el patrimonio se entrecruza con las nuevas tecnologías para hacerse así más accesible: “El encuentro entre la realidad compleja del patrimonio y la Tecnología de la Comunicación de la Información no es solo una oportunidad, sino también una necesidad” (Giaccardi y Palen, 2008, 282).

Para la Costa del Sol se creó una web específica –<https://n-340.org>– en la que se pueden consultar los ítems patrimoniales reseñados, con criterios abiertos de búsqueda y cruce de información y, sobre todo, con una referencia constante del territorio. La multiplicidad de bienes se sistematiza por medio de la propuesta de unos “itinerarios”, aunque el usuario puede definir sus propios recorridos atendiendo a sus preferencias e inquietudes.

3.5 Compilación de bienes patrimoniales del corredor

Por último, resulta necesario hacer una evaluación del patrimonio estudiado en el corredor, analizando su estado actual de protección, tanto a nivel local, regional, nacional e internacional. Esta labor permite identificar qué elementos se encuentran en peligro, dando visibilidad a dichas situaciones para que autoridades, investigadores y ciudadanos en general obren en consecuencia.

Además, la conjugación de tan variados bienes patrimoniales permite generar “secuencias” en donde se concentran un mayor número de activos. Estas secciones dependerán de diversos

factores: geográficos, históricos, urbanos, naturales o técnicos de la propia carretera. De este modo, ítems que en sí mismos no alcanzarían un valor destacado, al entenderse dentro de un grupo de bienes más complejo, adquieren un interés mayor.

4. RESULTADOS

Diferentes fueron los resultados obtenidos en esta investigación. Por un lado, se pudo ofrecer un estudio sistemático y concreto de la evolución de la carretera, identificando tanto los tramos desaparecidos como el uso actual de los existentes. Esto plantea una nueva visión de la carretera actual y del tratamiento que se le concede a estas infraestructuras desde un punto de vista patrimonial, sobre todo en cuanto a la pervivencia de sus elementos técnicos.

Se ha podido establecer el grado de transformación de la N-340, seccionando los 147 km. estudiados. Apenas el 53% del total se mantiene como uso de carretera, aunque con alteraciones importantes en cuanto a ancho de plataforma, sección constructiva o elementos auxiliares. El 36% ha sido absorbida por la expansión urbana y sólo algo menos de un 10% ha conseguido mantenerse con un nivel de originalidad aceptable. En este grado de alteración también juega un papel importante el ámbito geográfico en el que se desarrolla el trazado, evidenciándose que en las áreas de mayor complejidad orográfica, y por tanto técnica, la carretera mantiene una correspondencia más fiel con el trazado original, frente a otras áreas como valles, estuarios o marismas en donde se ha visto más transformada y su entorno más urbanizado.

Por otro lado, se generó una base de datos a partir del uso de la tecnología SIG, lo que nos ha aportado más de 330 activos patrimoniales (fig. 3). De ellos, prácticamente el 50% se ve afectado por alguna figura de protección a nivel municipal, autonómico, estatal o europeo. En cambio, los bienes relacionados con la propia carretera se encuentran totalmente desprotegidos, siendo especialmente vulnerables las construcciones como los puentes y los elementos de señalización o cuestiones más técnicas como la alineación del camino, sometida a continuos cambios a lo largo del tiempo (fig. 4).

El estudio patrimonial del corredor y la relevancia que la carretera adopta en él se traduce en el establecimiento de cinco periodos: el anterior a 1926, es decir, a la construcción de la carretera y asumiendo las presencias históricas ya comentadas; de 1926 a 1950: culminando en la fecha en la que se comienza a superar el aislamiento internacional tras la II Guerra Mundial; de 1951 a 1975: abarcando el periodo del desarrollismo franquista hasta la muerte del dictador; 1976 a

1998: periodo democrático marcado por la inicial crisis internacional del petróleo de 1973 y culminando a la puertas de la burbuja inmobiliaria; 1999 hasta la actualidad: consolidación de la Costa del Sol como motor económico turístico de Andalucía, con uno de los procesos de urbanización más potentes experimentados en el país, y que se acompaña con la construcción de la actual autopista A-7, que terminaría de relegar a la N-340 a una vía inmersa en los espacios fuertemente urbanizados de la costa.

En cuanto al carácter natural del corredor se identificaron hasta un total de 19 unidades de paisaje, en las que queda patente la diversidad existente en los casi 150 km. de estudio. Con una lectura integradora se atiende a los elementos y procesos naturales y humanos junto con las piezas de valor ya destacadas, generando así toda una serie de ámbitos que poseen cierta coherencia interna e identidad propia.

Ante esta compleja situación, también se indentificaron una serie de secuencias patrimoniales que son resultado de los enfoques interdisciplinares sobre los que se basó la metodología creada. De este modo, se establecen una serie de cortes en el corredor en donde se integran aspectos técnicos, naturales, arquitectónicos y arqueológicos de todos los periodos en una sola narrativa, con la carretera siempre como eje vertebrador. A su vez, fruto del carácter dinámico del ámbito de estudio, se fracciona el recorrido en ocho itinerarios, como posibles experiencias desde las que superar el carácter atomizado del patrimonio.

5. CONCLUSIONES

La investigación realizada concluye con la necesidad de considerar a todo el corredor como área patrimonial. Este corredor afecta a todo el espacio ligado con la infraestructura, experimentando diferentes dimensiones a lo largo de la carretera y mostrándose sensible al paso del tiempo. Esta definición se ha basado en una nueva metodología de base interdisciplinaria, en la que se han integrado criterios patrimoniales ligados tanto al entorno natural como al resultado de la actividad humana. Esto se ha traducido en una base de datos basada en la aplicación de tecnología SIG pero que permite su uso y comprensión por cualquier usuario. Su aplicación se muestra útil tanto para este corredor como extrapolable a cualquier otro entorno geográfico.

Los resultados de este estudio muestran un panorama patrimonial muy diverso en cuanto a su protección específica. Los bienes arqueológicos y arquitectónicos, especialmente los anteriores

a la construcción de la carretera, reciben gran atención por parte de las autoridades competentes; los bienes naturales, de gran valor ecológico y estético, dependen de la acción de administraciones de más alto nivel y, en cambio, los activos técnicos de la propia infraestructura apenas poseen figuras específicas de protección. Para sistematizar esa necesaria integración patrimonial del corredor, se ofrecen tanto las unidades de paisaje como los itinerarios, incorporando así el carácter dinámico de este bien patrimonial.

Además, es de especial importancia atender al carácter habitado de este paisaje y, por tanto, a su carácter dinámico. Esto obliga a tomar actitudes flexibles de modo que se puedan implementar acciones de protección pero en un entorno cambiante propio de una zona tan condicionada por el uso turístico. Por esta razón, al ser conscientes de la dificultad que entraña una protección completa de un corredor vial, se propone la actuación sobre las “secuencias”. Estas secciones específicas de la carretera se caracterizan por contener un alto grado de densidad patrimonial, lo que puede favorecer políticas de protección más concretas y una mayor facilidad tanto a la hora de actuar, promocionar o sensibilizar a la ciudadanía.

Por tanto, con este estudio se propone la necesidad de realizar nuevas aproximaciones al patrimonio de los corredores viales, especialmente en zonas muy transformadas por el turismo, tanto a la hora de estudiarlos, como de protegerlos y de mostrarlos a la sociedad. Desde la conciencia del valor de la propia infraestructura y su potencial en el territorio, así como su relevancia en cuanto a la comprensión y accesibilidad al patrimonio existente en torno a ella, se podrán generar nuevas oportunidades de indudable trascendencia en el devenir turístico sostenible de ámbitos como el de la Costa del Sol.

6. AGRADECIMIENTOS

Este trabajo se ha podido realizar en el marco de la convocatoria 2012-2013 de contratos de servicios I+D+i en el ámbito competencial de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, promovido con fondos europeos FEDER, con la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (AOPJA) y desarrollado por la Universidad de Sevilla. De igual modo, hemos de agradecer el apoyo técnico y humano ofrecido por el Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía (IECA), así como a todos los investigadores que han colaborado en la realización del proyecto de investigación en el que se fundamenta esta comunicación.

7. BIBLIOGRAFÍA

- Aplin, G. (2007): 'World heritage cultural landscapes', *International Journal of Heritage Studies*, 13 (6), 427-446.
- Galacho Jiménez, F.B. (1996): *Urbanismo y Turismo en la Costa del Sol*. Málaga, Universidad de Málaga.
- García, E. (2001): *El Impacto Colonial Fenicio Arcaico en el Hinterland de Andalucía Mediterránea (siglos VIII-VI A.C.). El Mundo Indígena y las Transformaciones del Hierro Antiguo*. Málaga, Tesis Doctoral, Universidad de Málaga.
- Giaccardi, E. y Palen, L. (2008): 'The social production of heritage through cross-media interaction: making place or place-making', *International Journal of Heritage Studies*, 14 (3), 281-297.
- Gran-Aymerich, J. (1991): *Málaga Phénicienne et Punique. Recherches Franco-espagnoles, 1981-1988*. Paris, Editions Recherche sur les Civilisations.
- Jackson, J.B. (1984): *Discovering the vernacular landscape*. London, Yale University Press.
- López, J.L., Mora, B. (2002) 'Malaka y las Ciudades Fenicias en el Occidente Mediterráneo. Siglos VI a. C – I d. C.', *Mainake*, 24, 181-214.
- Loren-Méndez, M., Mata-Olmo, R., Ruiz, R., Pinzón-Ayala, D. (2016) 'An interdisciplinary methodology for the characterization and visualization of the heritage of roadway corridors', *Geographical Review*, 106 (4), 489-515.
- Loren-Méndez, M. (2012): "Topografías del paisaje litoral andaluz. La permanencia patrimonial de la arquitectura malagueña". En Fernández-Baca, R. y Pérez, V. (eds.): *Cien años de arquitectura en Andalucía. El Registro Andaluz de Arquitectura Contemporánea*, Sevilla, Universidad de Sevilla, 244-253.
- Loren-Méndez, M. (2008): 'La modernidad española como relato de las periferias. Laboratorio arquitectónico y visiones urbanas en el alejado Sur íbero', *APUNTES. Revista de Estudios sobre Patrimonio Cultural; Journal of Heritage Cultural Studies*, 21 (2), 234-251.
- Mata-Olmo, R. y Fernández, S. (2004): 'La huerta de Murcia. Landscape guidelines for a peri-urban territory', *Landscape Research*, 29 (4), 385-397.
- Mata-Olmo, R., Meer Lecha-Marzo, A. de y Puente, L. de. (2012): "Sustainable development and making of territory and everyday landscapes as heritage-an experience in the Cantabrian mountains". En Feria, J.M. (ed.): *Territorial Heritage and Development*, London, Taylor and Francis Group, 141-159.
- Mesalles, F. y Sumoy, L. (eds.) (2002): *La arquitectura del sol_Sunland architecture*. Barcelona, Colegios Oficiales de Arquitectos de Cataluña, Comunidad Valenciana, Islas Baleares, Murcia, Almería, Granada, Málaga y Canarias.
- Morales Folguera, J.M. (1982): *La Arquitectura del Ocio en la Costa del Sol*. Málaga, Universidad de Málaga.
- Ruiz, R. (2015): 'Modern road archaeology: a proposal for classification', *International Journal of Historical Archaeology*, 20 (2), 437-462.
- Ruiz, R., Rodríguez, F.J. y Coronado, J.M. (2015): 'Exploring landscapes through roads: Historic transportation corridors in Spain', *Landscapes*, 16 (1), 44-62.

- Suárez, J. (2006): 'Indígenas y fenicios en el extremo occidental de la costa de Málaga. Siglos IX-VI a.C.', *Mainake*, 28, 361-382.
- Zoido, F., (Dir.) (2009): *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*. Sevilla, Consejería de Obras Públicas y Transportes y Centro de Estudios Paisaje y Territorio.



Fig 1. Ubicación del corredor vial y su área de patrimonio. Fuente: Elaboración propia (2015)



Fig 2. Patrimonio arquitectónico turístico: Hoteles y complejos residenciales. Arriba: complejo Eurosol, Torremolinos, ca. 1965. Fuente: Archivo Rafael de la Oz, Madrid. Abajo izq.: Complejo La Nogalera, Torremolinos, ca. 1967. Fuente: Archivos Lamela, Madrid. Abajo dcha: Marbella Hilton Hotel, Marbella, 1963. Fuente: Archivo Santos Rein.

N-340 PROYECTO PARTICIPA CONTACTO

SECUENCIA DE TORREGUADIARO
Itinerario N-340 / Itinerario de Paisajes / Provincia de Cádiz / San Roque / Sequencia de Torreguadiaro

PRESENTACIÓN ITINERARIOS ÍTEMS PATRIMONIALES ARCHIVO BIBLIOGRÁFICO

3 ítems conforman este conjunto:
Antigua casa cuartel de Carabineros en Cala Sardiná, Cala San Diego, Laguna de Torreguadiaro, Torre Calde de Guadiaro, Torre Guadiaro y Tramo rectificado N-340.

ANTIGUA CASA CUARTEL DE CARABINEROS EN CALA SARDINÁ
En Sequencia de Torreguadiaro / San Roque
% ref. 1921 Anterior a la carretera
Perteneció a la N-340 a la altura del kilómetro 142 y a los restos de un antiguo tramo, se sitúa una gran edificación perteneciente al Cuartel de Carabineros. Este antiguo asentamiento se divide en dos partes que se encuentran en forma de un patio central. Su estado ruinoso permite contemplar su interior y observar la importancia que adquirió en su época para poder concentrar a un número importante de hombres.

CALA SAN DIEGO
En Sequencia de Torreguadiaro / San Roque
% ref. 2459 Anterior a la carretera
La Cala de San Diego se localiza en la franja litoral pedregosa dentro de los límites municipales de San Roque. Su superficie se aproxima a los 20 hectáreas, con una estructura arenosa compuesta por un sector acantilado y una pequeña playa, ambas en aceptable estado de conservación y rodeada por el mar. La presencia de este enclave en el recorrido de la antigua N-340 aporta al recorrido, en este tramo, valores de originalidad y naturalidad perdidos por la presión urbanística y los cambios de usos del suelo que han afectado al resto de la franja costera.

LAGUNA DE TORREGUADIARO
En Sequencia de Torreguadiaro / San Roque
% ref. 2706 Anterior a la carretera
La Laguna de Torreguadiaro es un pequeño redujo natural de 2 hectáreas, localizado en el litoral gaditano, entre el Puerto de Botiguarde y el núcleo de Torreguadiaro. La laguna rodea una zona de la desembocadura del río Guadiaro que quedó separado por cambios naturales y artificiales en el transcurso del siglo XIX. En la actualidad, al igual que el Suroeste, destaca por su valor paisajístico, ubicación próxima al frente litoral, como por la diversidad faunística que alberga.

TORRE CALDE DE GUADIARO
En Sequencia de Torreguadiaro / San Roque
% ref. 2027 Anterior a la carretera
La Torre Calde de Guadiaro se ubica en una zona verde y de apartamiento con un acceso inmediato desde la N-340, desde donde se puede contemplar el paisaje natural adyacente, así como el propio conde de Huelva, en uno de sus tramos originales adaptado a travesía urbana. Su presencia es testimonio de la importancia otorgada a la seguridad de la costa y del respeto que se ha manifestado por estas construcciones militares, ya que a pesar de estar inutilizada desde el siglo XIX no ha sido derribada en su totalidad. Su conservación parcial permite el estudio de su interior lo que la convierte en un caso aislado de gran interés.

TORRE GUADIARO
En Sequencia de Torreguadiaro / San Roque
% ref. 2010 Anterior a la carretera
El paso de la N-340 por la pedanía de Torreguadiaro permite la visita de la Torre Nueva de Guadiaro construida en el siglo XVII por la institución de la orden de San Juan en las proximidades. Se ubica sobre un pequeño montículo lo que le facilita el dominio visual del litoral gaditano y, sobre todo, de la desembocadura del río Guadiaro. Actualmente se encuentra parcialmente rodeada de viviendas, aunque no impide visor su estratégica ubicación así como los asentamientos más cercanías que la ocuparon en el punto de Botiguarde, la laguna, la playa y el conjunto residencial de Torreguadiaro.

TRAMO RECTIFICADO N-340
En Sequencia de Torreguadiaro / San Roque
% ref. 2002 1890-1900
Pequeña rectificación de unos 800 m en total que ha dejado la antigua carretera enroscada pasando de un lado a otro del actual trazado. Entre los pocos tramos conservados viven en su parte más al norte como vía de servicio, mientras que el resto está abandonado y se utiliza como vertedero.

Fig 3. Secuencia de Torreguadiaro. Base de datos patrimonial: interfaz para usuarios.
Fuente: <https://n-340.org/patrimonio/items-patrimoniales/> (2018).

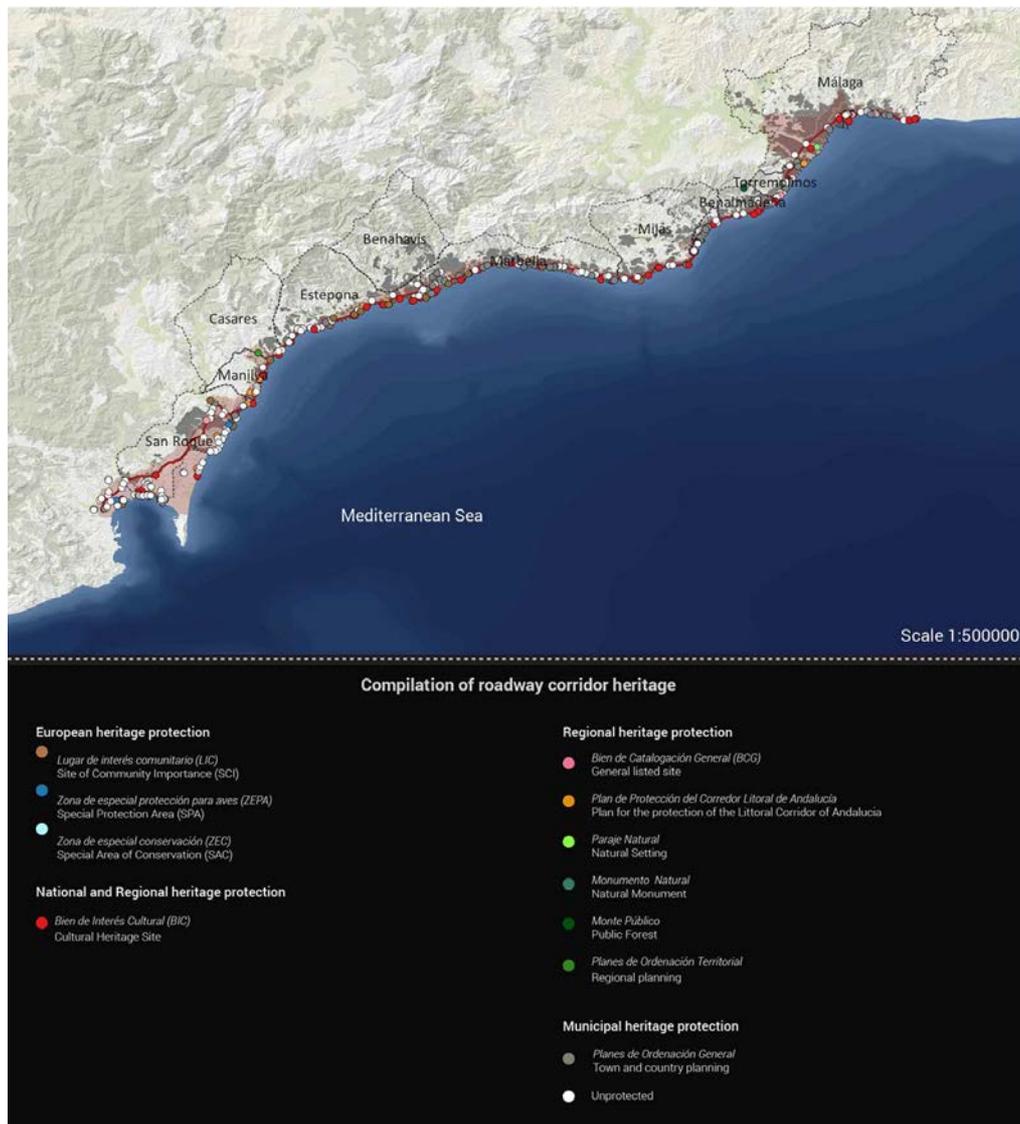


Fig. 4. Recopilación de los bienes patrimoniales del corredor. Protección del patrimonio europeo, nacional, regional y local. Fuente: Elaboración propia (2015).