

LOS PLANTEAMIENTOS BÁSICOS PARA LOS PLANES DE GESTIÓN DE LOS ITINERARIOS CULTURALES

Una Antología



ISBN: 978-607-97007-0-6



9 786079 700706

Editado por



**Los planteamientos
básicos para los
planes de gestión de
los itinerarios
culturales**

Los planteamientos básicos para los planes de gestión de los itinerarios culturales · Una antología

CONSEJO EDITORIAL

María Rosa Suárez-Inclán Ducassi · Presidenta de Honor del CIIC* de ICOMOS**

Victor Manuel Fernández Salinas · Miembro del Comité Ejecutivo de ICOMOS

José María García de Miguel · Presidente del CIIC de ICOMOS

María Cecilia Calderón Puente · Vicepresidente para América del CIIC de ICOMOS

*Comité Internacional de Itinerarios Culturales

**International Council on Monuments and Sites

1a. EDICIÓN - 2015

ISBN: 978-607-97007-0-6

DERECHOS DE AUTOR: 03-2015-092114363100-01

©Reservados todos los derechos. Prohibida la reproducción parcial o total de este documento por algún procedimiento manual, electrónico o mecánico, incluidos fotocopia, grabación magnética o cualquier sistema de almacenamiento o de recuperación, sin permiso previo de los autores.

DISEÑO DE PORTADA:

Ramón Alberto Soto Caballero

Laura Patricia Estrada Borja

IMAGEN DE PORTADA:

Sección de Camino Real en el Municipio de la Cruz,
Chihuahua. México

(María Cecilia Calderón Puente)

EDITADO Y PUBLICADO POR:

CIGEPAC

Centro de Investigación y Gestión en Patrimonio Cultural
(607-97007)

María Cecilia Calderón Puente

Nicolás Bravo 906 · Centro

31000 Chihuahua, Chih. MEXICO

tel./fax. 52(614)416-5704

cali_consultores@prodigy.net.mx

Chihuahua, Chih. MEXICO · 2015

Editado y producido en México

Edited and produced in México

Contenido

| | Pág. |
|--|------|
| Introducción | |
| <i>Cecilia CALDERON PUENTE (México)</i> <i>Coordinadora de edición</i> | 8 |
| Preliminares | |
| Apuntes y reflexiones sobre la identificación, conservación y gestión de los itinerarios culturales <i>María Rosa SUAREZ-INCLAN DUCASSI (España)</i> | 12 |
| Gestión de itinerarios culturales. Retos y quimeras <i>Victor Manuel FERNANDEZ SALINAS (España)</i> | 28 |
| I. La Gestión de los Itinerarios Culturales: premisas, referencias, dificultades, retos | |
| La singular evolución de un itinerario cultural: de paradigma de planeamiento estratégico medieval a carga para el planeamiento contemporáneo. <i>Begoña BERNAL SANTA OLALLA (España)</i> | 48 |
| ¿Es el Códice Calixtino el primer plan de gestión del Camino de Santiago? <i>Antonio ALVAREZ TEJEDOR (España)</i> | 65 |

II. El CRTA. Camino Real de Tierra Adentro

El CRTA en Chihuahua: retos de su puesta en valor 82
Anaeli CHAVIRA COSSIO (México)

Una nueva visión en el derrotero del Itinerario 91
 Camino Real en Chihuahua
Cecilia CALDERON PUENTE (México)

III. La aportación a la gestión de los itinerarios culturales de las principales disciplinas científicas y técnicas: arquitectura, urbanismo, ordenación del territorio, política de paisajes, infraestructuras, energía, educación, entre otras

La Minería en los Itinerarios Culturales 115
José María GARCIA DE MIGUEL (España)

Las misiones en el Orinoco, conquista de un territorio 137
Carmen DALY (Venezuela)

Retrato físico e histórico de un jesuita checo activo 149
 entre los tarahumaras
Pavel ŠTĚPÁNEK (República Checa)

Cultural Routes of the Council of Europe Similarities 168
 and differences to ICOMOS Cultural Routes and
 UNESCO Heritage Routes with a focus on
 management methods
Werner von TRÜTZSCHLER (Alemania)

Anciennes voies de l'Empire romain (I BC - V AD) 176
Bruno MERCKX (Bélgica)

Identification and management issues and challenges 199
 relating to a significant maritime route linking
 Australia, Indonesia and China
Sandy BLAIR (Australia)

Retrospectiva de una panacea en el siglo XXI 220
 Contradicciones en la gestión, los planes y las
 categorías patrimoniales
Alicia CAHN BEHREND (Argentina)

IV. ¿Singularidades en la gestión de los caminos históricos? Casos y propuestas

| | |
|--|-----|
| A case study in the management of an Historic Road: The great Ocean Road, Victoria Australia <i>Kirsty ALTENBURG (Australia)</i> | 239 |
| Learning and Experiencing Cultural Routes through Higher Education: Using El Camnio Real de Tierra Adentro and Route 66 as Case Studies <i>Michael ROMERO TAYLOR, Chester LIEBS and Kaisa BARTHULI (Estados Unidos)</i> | 262 |
| Ruta Histórica del ejercito de los Andes su puesta en valor como Itinerario Cultural <i>Edwin BINDA COMPTON (Chile)</i> | 280 |
| Ruta Histórica del Ejército de los Andes, los planteamientos básicos para su plan de gestión <i>José GAETE PAREDES (Chile)</i> | 292 |
| Notas curriculares de los autores | 323 |

Introducción

Un poco mas de dos décadas han pasado desde que el estudio acerca de los Itinerarios Culturales dio inicio. Para un estudiante de licenciatura significa toda una vida, para quien ve de lejos el proceso, tal vez son sólo dos décadas. Para quienes hemos estado cerca de él ha significado un considerable esfuerzo. Esfuerzo y desvelos, trabajos extraordinarios sumados a lo cotidiano. Y de pronto lo extraordinario se volvió cotidiano y hemos debido asistir a encuentros cada año, dos veces al año tal vez, algunos incluso mas veces; en donde el analisis profundo en torno a este tema de pronto se volvió un concepto, una forma más de definir al patrimonio cultural, pero no sólo una más, sino una visión holística del patrimonio porque de pronto en él encontramos costumbres, tradiciones, edificaciones para ser habitadas, para ser usadas, paisajes naturales que de acuerdo a su lugar se volvieron culturales, todo unido por un hilo conductor a veces reconocible a veces no, a veces bien trazado a veces sólo sentido, un camino que de pronto se volvió carretera y a veces sólo se quedó delineado por las dunas, pero que sigue ahí, que es vivido y a veces ya no. Un todo homologado por un común denominador: la experiencia de ir y regresar, y volver a ir y volver a regresar y con ello generar nuevas costumbres y nuevas tradiciones. Una nueva forma de ver la vida, un sincretismo de ser. De ser diferente de quienes llegaron a los lugares y de quienes los vivían, de producir una nueva cultura.

Este es el producto de este concepto que hoy llamamos Itinerarios Culturales, un tema que emociona al introducirse en su análisis. El mundo está lleno de ellos, sólo es necesario descubrirlos, distinguirlos. El ser

humano se ha movilizado a través de nuestro planeta desde tiempos inmemoriales y ha producido este tipo de patrimonio caminando a través de fronteras que hoy separan a nuestros países, compartiendo sus saberes, sus productos, dejando huellas de su vida que nos dicen con claridad de donde venimos y hacia donde vamos, estabilidad básica para el ser humano, sentirse parte de un pedazo de esta Tierra. Así, algunos de nosotros hemos viajado alrededor del mundo visitando, vivenciando, transitando, observando a quienes constuyeron estos espacios. Emocionándonos por la maravilla que es el intercambio cultural, disfrutando sus productos, sus saberes y aceptando que hoy en día, el concepto de los Itinerarios Culturales es uno que al traspasar fronteras ayuda a fomentar la paz; que en algún tiempo nuestro territorio fue sólo uno y al establecerse los estados modernos, fue dividido pero sin embargo, seguimos teniendo costumbres y formas de vida comunes a pesar de tener nacionalidades diferentes. Esto es lo que emociona y nos impulsa a pensar en la paz entre las naciones.

Los primeros cinco años de análisis sirvieron para establecer planteamientos metodológicos; el CIIC – Comité Internacional de Itinerarios Culturales por sus siglas en español- ya formalizado como uno de los Comités Científicos del Consejo Internacional en Sitios y Monumentos (ICOMOS) siguió trabajando en formular la Carta de Itinerarios Culturales en donde queda claro el concepto de los mismos y sirve de punto de partida para seguir analizando, distinguiendo, descubriendo lo que el ser humano sin saber y a través del tiempo nos ha dejado como una invaluable herencia, la que de acuerdo a la Carta de Venecia, debemos cuidar y transmitir a las futuras generaciones, defendiendo su integridad y su autenticidad.

Así, evolucionamos como Comité Científico y habiendo sido aceptada la Carta de Itinerarios Culturales

durante el año 2008 en Quebec, se ha hecho más evidente la preocupación por cumplir con los preceptos tanto de la Carta de Venecia, así como de otras disposiciones que en materia de Patrimonio del Mundo ha emitido ICOMOS. De ahí que en esta antología, hayamos optado por analizar *los planteamientos básicos para los planes de gestión de los Itinerarios Culturales*, ya que son el instrumento para cuidar y potenciar este patrimonio heredado.

En este documento se han conjuntado a partir de la colaboración de diez y siete expertos, de diez países diversos, en tres diferentes idiomas: español, francés e inglés –ya que no hemos querido modificar la esencia del contenido-, análisis relacionados a la gestión de los Itinerarios Culturales, sus premisas, sus referencias, sus dificultades y sus retos. Se han revisado en otros documentos, las aportaciones que disciplinas actuales tienen hacia el manejo y conservación de los Itinerarios Culturales; además de abrir una puerta al análisis de la gestión de los caminos históricos.

La importancia de realizar investigación comparada como la que se presenta en este documento, es que nos permite desde una visión interdisciplinaria, llegar a conclusiones, a evolucionar nuestra visión tanto como investigadores, como simples habitantes de este planeta Tierra, de este concepto patrimonial que puede ser tanto un elemento para fomentar la paz al ser un patrimonio compartido antes del tiempo de las naciones, como un elemento para producir turismo de bajo impacto, para mejorar economías locales, para estabilizar sociedades, para disfrutar los paisajes, los sabores, la música, las edificaciones.

Cecilia CALDERÓN PUENTE (México)

Vice-presidente del CIIC para América

Preliminares

Apuntes y reflexiones sobre la identificación, conservación y gestión de los itinerarios culturales

María Rosa SUÁREZ-INCLÁN DUCASSI
(España)

Es incuestionable que los itinerarios culturales, dada su complejidad, constituyan un gran reto desde el punto de vista de su conservación y adecuada gestión. Si así lo es para una ciudad histórica, las dificultades se multiplican en el caso de un itinerario cultural que, en muchos casos, incluye numerosos núcleos históricos de población, diversidad de paisajes, monumentos, etc., además de otra serie de valores patrimoniales, tanto materiales como inmateriales. También suelen ser varias las administraciones públicas que, a distintos niveles, tienen competencias sobre aspectos sustantivos del itinerario a lo largo de su recorrido.

El eje sobre el que giran las mayores dificultades no suele ser la falta de recursos que, si no ayuda a mejorar, tampoco suele ser un agente destructor muy rápido, sino las grandes obras públicas de infraestructura – especialmente las inherentes al trazado de nuevas vías y grandes dotaciones hidráulicas-, las instalaciones industriales, el crecimiento inmobiliario invasivo... Todo ello sólo encontraría remedio en una política bien coordinada, comprometida y capaz de asegurar eficazmente la protección y la conservación del

patrimonio, entendido éste no como un elemento de recreo estético y melancólico, sino como un valor insustituible e insertable en las estrategias del desarrollo social y económico sostenible y de la protección medioambiental. Ello significa también que todas las medidas legales de protección, conservación, uso y gestión emanadas de las correspondientes administraciones públicas “deberán ser consensuadas y desarrolladas conjunta y armónicamente y estar articuladas con un deseable plan regional” o nacional que abarque el bien en toda su extensión.

En términos generales, resultarían extrapolables al contexto de los itinerarios culturales muchos de los argumentos presentados en el reciente encuentro sobre planes de gestión de ciudades históricas iberoamericanas celebrado en Madrid el pasado mes de mayo. Entre ellos y, sin ánimo exhaustivo, podríamos citar las numerosas referencias a la participación activa de los ciudadanos, que no deben ser simplemente consultados sino que constituyen un elemento indispensable en todo el proceso de planificación y gestión del bien; a la necesidad de un “trabajo conjunto” entre los planes de ordenamiento territorial, urbanos, del paisaje, etc., y sus correspondientes planes de gestión; a la conveniencia de crear una entidad que actúe como oficina única de coordinación; a la necesaria previsión de captación de recursos y de confección de presupuestos acordes a aquéllos y por etapas; análisis de posibilidades de inversión y de iniciativas públicas y privadas, así como de costes y beneficios económicos; establecimiento de entidades gestoras para los diversos cometidos que así lo requieran; agentes y métodos de supervisión, seguimiento y actualización del plan y del sistema de gestión; “planificación de las medidas de conservación, rehabilitación y mantenimiento... y para impedir las demoliciones e inserciones agresivas de arquitectura e

infraestructura”¹; seguridad, prevención de riesgos y de impactos ambientales y visuales debidos al desarrollo, campañas de información, formación de técnicos... Etc.

De modo que, teniendo en cuenta la variedad de bienes que, generalmente, integran un itinerario cultural, se hace necesario establecer unas pautas metodológicas adecuadas a la complejidad de su identificación, conservación y gestión.

Y, en ese sentido, quiero empezar recordando que ya la Carta de Itinerarios Culturales de ICOMOS (2008) fijaba, como objetivos propios, los siguientes:

- Dejar sentados los fundamentos conceptuales y la metodología de investigación propios de la categoría de Itinerario Cultural en relación a otras categorías de bienes anteriormente estudiadas y reconocidas.
- Plantear los mecanismos fundamentales para desarrollar el conocimiento, la valoración, la protección, la conservación y la gestión de los Itinerarios Culturales.
- Establecer las orientaciones, los principios y los criterios básicos para una correcta utilización de los Itinerarios Culturales como recursos de desarrollo social y económico durable, respetando su autenticidad e integridad, su adecuada conservación y su significado histórico.
- Sentar las bases de la cooperación nacional e internacional indispensable para la realización de proyectos de investigación, salvaguardia, conservación y desarrollo relativos a los Itinerarios Culturales y a su necesaria financiación.

¹ Ángela Rojas. “Contribuciones”: En “Contenidos y Metodología de los Planes de Gestión de Ciudades Históricas Iberoamericanas” (Madrid, mayo 2013)

Respecto a la conceptualización de los Itinerarios Culturales como una categoría nueva de patrimonio, ya en su preámbulo explicaba que:

“Los itinerarios culturales no son, por tanto, simples vías históricas de comunicación que incluyan o conecten diversos elementos patrimoniales, sino singulares fenómenos históricos que no pueden crearse con la imaginación y la voluntad de establecer conjuntos asociativos de bienes culturales que posean rasgos comunes”.

Ello se completaba con una definición clara y precisa:

“Toda vía de comunicación terrestre, acuática o de otro tipo, físicamente determinada y caracterizada por poseer su propia y específica dinámica y funcionalidad histórica al servicio de un fin concreto y determinado, que reúna las siguientes condiciones:

- a. Ser resultado y reflejo de movimientos interactivos de personas, así como de intercambios multidimensionales, continuos y recíprocos de bienes, ideas, conocimientos y valores entre pueblos, países, regiones o continentes, a lo largo de considerables períodos de tiempo.
- b. Haber generado una fecundación múltiple y recíproca, en el espacio y en el tiempo, de las culturas afectadas que se manifiesta tanto en su patrimonio tangible como intangible.
- c. Haber integrado en un sistema dinámico las relaciones históricas y los bienes culturales asociados a su existencia”

A continuación, la Carta describe una serie de elementos definatorios. Entre ellos, el “*Entorno*” del que considera que los Itinerarios Culturales forman parte inseparable, ya sea natural, urbano o rural.

En lo relativo a la *autenticidad*, señala que: “Las técnicas y los métodos empleados para la protección, la conservación y la gestión de los Itinerarios Culturales, ya sean tradicionales o de nueva implantación, deben respetar los criterios de autenticidad”. Y, respecto a la *integridad*, explica que debe verificarse “si el impacto de los procesos de desarrollo está controlado, o si el Itinerario acusa los posibles efectos negativos del desarrollo, del abandono y de la negligencia”.

Una cuarta parte de la Carta está, en fin, destinada a la metodología específica- de investigación, valoración, protección, conservación, uso y gestión - aplicable a los Itinerarios Culturales por razones de su complejidad, su envergadura espacial y su valor de conjunto. Todo lo cual “requiere establecer un sistema de actividades coordinadas y gestionadas de forma integral”.

Entre otros aspectos, se recomienda la fijación de indicadores, el trabajo en equipo con criterios comunes, sin perder nunca de vista el valor del conjunto y con mecanismos de coordinación. Se precisa establecer una base estimativa compartida de los valores a conservar que permita fijar una escala de prioridades de acción y desarrollar estrategias armónicas. Asimismo se requieren mecanismos de financiación para hacer viable la conservación y gestión del Itinerario.

Se considera necesario identificar posibles impactos negativos en los valores del Itinerario Cultural que afectarían también a su significado. Igualmente hay que controlar los procesos de deterioro y desarrollar una estrategia contra los efectos adversos del desarrollo y la negligencia.

Se hace, pues, imprescindible establecer “un sistema coordinado de medidas legales e instrumentos adecuados” que garanticen la valoración, conservación y gestión integral del Itinerario.

Un Itinerario Cultural es un elemento valioso para la cohesión territorial y el desarrollo sostenible, que debe contar con la infraestructura necesaria –accesos, información, interpretación- para permitir la visita sin merma de sus valores y evitando el impacto negativo del turismo.

Huelga decir que la gestión coordinada de un Itinerario Cultural supone necesariamente el estímulo de la conciencia social y la participación de los habitantes a la que ya hemos aludido.

Un paso práctico fundamental en el campo de la metodología fue la elaboración por parte del CIIC de ICOMOS de unas fichas – o formularios- para la identificación, la promoción y el inventario de bienes de los Itinerarios Culturales. Así puede verse en el libro de actas de la reunión del CIIC celebrada en Ferrol (España) en octubre de 2004 (*“Fortificaciones, puertos y ciudades en la estructura de los Itinerarios Culturales. Rutas de Comercio, Control del Territorio, y Peregrinaje”*). A juzgar por algunas presentaciones hechas en distintas reuniones del CIIC, su utilización hubiera garantizado, probablemente, el acierto en las aproximaciones conceptuales y metodológicas que se han venido haciendo desde entonces.

En cuanto a las motivaciones y razones que dieron lugar a la inserción del concepto de Itinerario Cultural entre las categorías reconocidas del patrimonio cultural, vuelvo a repetir lo que ya he dicho muchas veces y en múltiples foros:

En 1993, con motivo de la evaluación de la candidatura del Camino de Santiago a Patrimonio Mundial, ICOMOS hacía constar la necesidad de ampliar los criterios establecidos hasta entonces en las Directrices para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, con el fin de poder incluir lo que ya entonces se

revelaba como una nueva e importante categoría de patrimonio:

“Aquellos sitios y monumentos ya inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial son monumentos individuales, conjuntos cohesionados, o grupos temáticos. Los conjuntos forman núcleos más que una configuración lineal, como es el caso del Itinerario. Los dos monumentos “lineales” ya inscritos en la Lista (la Gran Muralla China y la Muralla Romana de Adriano en Gran Bretaña) son estructuras militares continuas con una clara identidad. El Camino de Santiago se diferencia de todos los bienes de la Lista en que es esencialmente una vía de comunicación con las construcciones y poblaciones que están asociadas a ellas, como tal, resulta difícil de evaluar conforme a los criterios establecidos en las Directrices de la Convención.”

Por tanto, ICOMOS recomendó *“establecer sin demora un grupo de trabajo para considerar qué cambios o adiciones a las Directrices pueden resultar necesarios para incluir adecuadamente los bienes de este tipo”*. Esta propuesta fue aceptada y el Ministerio de Cultura de España financió una reunión destinada a concretar el concepto de Itinerarios Culturales, que tuvo lugar en Madrid, en noviembre de 1994, con representantes de la UNESCO y de ICOMOS.

El resultado de esta reunión contribuyó a avanzar en el análisis, pero no terminó de acotar y definir la naturaleza específica de los Itinerarios Culturales ni de perfilar las bases para su adecuado tratamiento metodológico.

Lo anteriormente expuesto también ofreció la oportunidad de que un grupo de miembros de ICOMOS comenzase a trabajar en el tema lo que, finalmente y tras vencer numerosas dificultades con relación a quienes

querían englobar esta realidad en el concepto de paisaje cultural, dio lugar a la creación de:

El Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) de ICOMOS que, a través de sus numerosos encuentros científicos internacionales y sus publicaciones, así como mediante la labor realizada por sus miembros en diversas regiones del mundo, ha tratado de contribuir a despejar la confusión conceptual existente. Por una parte, estos trabajos se han materializado en la identificación e investigación sistemática de algunos itinerarios culturales de notable importancia; y, por otra, en la concreción de unos factores conceptuales y operativos que, como he tratado de explicar en la primera parte de esta exposición, se reflejan en la Carta Internacional de Itinerarios Culturales de ICOMOS.

En síntesis, y recapitulando, podemos decir que: Además de precisar lo que constituye esta categoría patrimonial y los tipos de Itinerarios Culturales existentes en virtud de diferentes factores, el CIIC ha establecido una metodología específica para su identificación, investigación y promoción, y para realizar el inventario de los bienes comprendidos en los mismos. Así mismo ha elaborado unas pautas orientativas para la protección, uso y gestión de todos sus elementos como partes sustantivas del valor y significado conjunto del Itinerario Cultural.

Según dicha Carta, a cuya redacción pudieron contribuir durante años todos los miembros del CIIC, un itinerario cultural no es una simple vía histórica de comunicación, ni una mera asociación de ideas o elementos, como no lo es tampoco una expedición bélica, un avance militar, ni un viaje de exploración, aventuras o descubrimientos, sin mayor continuidad, aunque hayan tenido una gran trascendencia histórica. No obstante, resulta muy legítimo que se fomenten todas esas formas de asociar elementos entre sí. Incluso puede ser muy positivo

desde el punto de vista del turismo cultural, de la promoción de determinados iconos culturales, del desarrollo comarcal o regional, y del tratamiento coordinado de dichos bienes.

Finalmente, en febrero de 2005 - gracias al interés y al esfuerzo desplegado por algunas delegaciones de países miembros del Comité del Patrimonio Mundial, como la de México – en el Anexo 3 de las *Directrices para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial* se reconoció a los *Itinerarios Patrimoniales* como una de las cuatro categorías existentes hasta ahora². Ello representa un considerable avance, aunque hay que decir que aún adolece de cierta imprecisión y confusión de conceptos que debería corregirse en el futuro.

Pero, junto a algunas referencias claras a la existencia específica de los Itinerarios de carácter cultural, incluidas en los párrafos 21 a 24 del texto, esto no se refleja tan claramente en el párrafo 24 (iii) cuando dice: “*Un itinerario patrimonial puede ser considerado como un tipo específico y dinámico de paisaje cultural, conforme a los recientes debates que han conducido a su aceptación en las Directrices*”.

Como ya he dicho muchas veces, resulta francamente difícil – por no decir imposible- imaginar un mismo paisaje cultural continuamente presente a lo largo del recorrido de un extenso Itinerario Cultural que atraviese altas montañas, valles y desiertos, grandes distancias marítimas y ambientes climáticos sumamente diferentes. Nos parece más razonable pensar que un Itinerario puede conectar paisajes y bienes patrimoniales muy diversos. Por

²“*The World Heritage Committee has identified and defined several specific types of cultural and natural properties and has adopted specific guidelines to facilitate the evaluation of such properties when nominated for inscription on the World Heritage List. To date, these cover the following categories, although it is likely that others may be added in due course: a) Cultural Landscapes; b) Historic Towns and Town Centres; c) Heritage Canals; d) Heritage Routes*”.

otra parte, ni las Directrices ni ICOMOS han definido con claridad lo que es un paisaje cultural que, por ahora, sigue siendo un recurrente “cajón de sastre” sujeto a muchas interpretaciones.

Por otra parte, al describir los requisitos para la inscripción de un Paisaje Cultural en la Lista del Patrimonio Mundial, el apartado 11 del citado Anexo 3, dispone: *“No debe descartarse la posibilidad de designar largas áreas lineales que representen redes importantes de transporte y comunicación”*. En nuestra opinión, esto ofrece la posibilidad de inscribir en la Lista del Patrimonio Mundial otros sistemas y vías específicas de comunicación como los “corredores culturales”, las “carreteras y vías históricas” y otra clase de asociaciones de elementos relacionados temáticamente a lo largo de un camino, pero que no entran dentro del concepto de los Itinerarios Culturales definidos en la Carta Internacional de ICOMOS que –no lo olvidemos- fue aprobada en una Asamblea General Mundial y previamente consensuada por los miembros del CIIC.

En fin, tras un trabajo de quince años durante los cuales el CIIC de ICOMOS ha tenido que vencer múltiples dificultades e incomprensiones en su empeño por brindar esa clarificación conceptual que el propio ICOMOS estimó necesario hacer al evaluar la candidatura del Camino de Santiago a Patrimonio Mundial en 1993:

Es de agradecer la labor y el tesón de los miembros del CIIC que han seguido trabajando y luchando para llenar esa laguna detectada por ICOMOS.

Sería de esperar que no desfallecieran en ese propósito y que ICOMOS, haciéndose consciente del riguroso trabajo de sus miembros, consiguiera despejar la confusión conceptual que el texto de las Directrices no ha terminado de aclarar.

Y, una vez dicho lo anterior, quisiera abordar alguno de los problemas planteados de la conservación y gestión de un Itinerario Cultural.

En la reunión del CIIC que organizaron nuestros colegas japoneses en Ise, en el año 2009, expuse tres casos de actuaciones públicas negativas para el Camino de Santiago en mi país que, como todos ustedes saben, fue inscrito en la Lista del Patrimonio Mundial en 1993. Hoy voy a referirme a uno de esos casos que, aunque con pocas posibilidades de solución, aún no es definitivo: El proyecto de Autovía A-12 de Santo Domingo de la Calzada a Burgos, cuya incidencia destructiva en el citado itinerario cultural sería inevitable caso de llevarse a cabo el trazado previsto para el tramo Ibeas de Juarros-Burgos (T2-BU-4440 Autovía A-12). Además hay que la proximidad de este trazado se encuentran también los Yacimientos Prehistóricos de Atapuerca, igualmente inscritos en el Patrimonio Mundial.

Empezaré por explicar que en España ha venido existiendo un sistema de carreteras radiales, con origen en Madrid, que conforman la red básica de carreteras nacionales históricas³ y que hoy en día se han desdoblado en autovías. Son las herederas de la red radial de caminos establecida por Carlos III el 10 de junio de 1761 mediante un *Real Decreto expedido para hacer caminos rectos y sólidos en España, que faciliten el comercio de unas provincias con otras, dando principio por las de Andalucía, Cataluña, Galicia y Valencia*.

Esas y muchas otras, autovías son, hoy en día, competencia del Ministerio de Fomento, como es el caso de la citada A.12. que, eufemísticamente, es llamada “Autovía del Camino de Santiago” aunque, en realidad, tiene efectos realmente destructivos sobre el mismo.

³ Muchas otras carreteras históricas existen, pero no forman parte de esa red.

El 24 de noviembre de 2006 el Comité Nacional Español de ICOMOS dirigió un escrito dentro del plazo legal al Ministerio de Fomento acerca del “Estudio informativo sobre dicha Autovía A-12 tramo Santo Domingo de la Calzada Burgos”. en el que manifestaba su profunda preocupación y hacía patente que *entre las opciones propuestas oficialmente hay otras que no inciden en el Camino de Santiago.*

El 6 de octubre de 2007 Icomos España envió a la Ministra del ramo un informe, con un análisis detallado del impacto negativo del proyecto, con la correspondiente planimetría, y una propuesta alternativa, más al norte, que en parte recogía una de las tres del Ministerio y que sí permitía cumplir con los objetivos fijados por la Convención del Patrimonio Mundial *de conservación (en toda su autenticidad e integridad sin afectar negativamente ningún punto) del Camino de Santiago y de los Yacimientos Prehistóricos de Atapuerca y su entorno;* y, al mismo tiempo, se conseguía una fácil conexión de la autovía con los pueblos vinculados al Camino y a los Yacimientos arqueológicos.

El 11 de junio de 2012 Icomos España realizó otro informe, en respuesta a la consulta que le fue efectuada por el subdirector general de Evaluación Ambiental, con copia a las administraciones responsables del Camino en materia de patrimonio cultural.

En todos los informes se advertía del incumplimiento de la normativa legal⁴ autonómica, estatal e internacional sobre la conservación del Bien Patrimonio Mundial y se

⁴ Según la normativa estatal y autonómica que le es de aplicación, deberán respetarse la memoria histórica y las características esenciales del Bien; no se puede destruir, desplazar ni cortar, ni realizar cualquier obra (interior o exterior) que altere las características volumétricas y espaciales definidoras del inmueble (Camino de Santiago) ni su carácter. Tampoco se pueden realizar aquellas obras en el entorno protegido que impidan la contemplación del Bien Cultural, que alteren los valores paisajísticos que definen el propio Bien, modifiquen el ambiente y alteren el carácter del lugar degradándolo.

señalaba el compromiso del Estado Español de garantizar que el Valor Universal Excepcional del Bien y las condiciones de integridad y/o autenticidad en el momento de la inscripción en la Lista se mantengan o mejoren en el futuro.

Por Resolución de la Dirección General de Carreteras de 4 de marzo de 2013 (BOE 11 de abril) se aprueba provisionalmente el “Proyecto de Trazado del tramo Ibeas de Juarros-Burgos (T2-BU-4440 Autovía A-12, del Camino de Santiago), e ICOMOS España presenta un escrito de alegaciones el 10 de mayo de 2013, con un nuevo informe en el que se explica que “Según el proyecto presentado la autovía se realizaría elevada sobre el nivel del terreno, mediante taludes de tierra, en toda la longitud del tramo programado. Su trazado incide con el de la ruta jacobea superponiéndose sobre la misma y su entorno de protección, destruyendo la parte afectada. Para intentar minimizar el impacto y dar continuidad al Camino, en el Proyecto, con el nombre de “Reposición del Camino de Santiago” se prevén unos pasos inferiores por donde circulen los peregrinos y unos itinerarios alternativos al Camino original que sustituirían al tramo de camino destruido. El firme de rodadura de la autovía estaría situado a unos seis metros de altura sobre el Camino de Santiago, con toda la artificiosidad, dimensiones y volumen que una infraestructura de este tipo representa; máxime si se compara con el Camino, que tiene una amplitud aproximada de un metro o metro y medio. Cuando no lo cruza la autovía, ésta, discurre muy próxima al Camino destruyendo una parte del entorno de protección y formando con su terraplenado una especie de muralla visual en el resto del tramo que altera gravemente las visuales y el paisaje histórico del Camino”. Por otra parte, la Comunidad Autónoma de Castilla y León, donde se encuentra el tramo objeto de este proyecto, tiene establecido un margen de protección de 100 m. a cada

lado a partir del borde exterior del Camino. Así que de ningún modo puede admitirse que el proyecto pretenda, como lo hace, “reponer” los tramos maltrechos.

En el mismo escrito de alegaciones se argumenta que la realización de este tramo supondría la destrucción (expoliación) del Camino de Santiago en unos 620 m., con afectación de otros 100 m. por construcción elevada sobre el mismo y del entorno de protección, en unos 3.275 m. también por construcción de la autovía sobre éste último, cosa que evidencia la extrema gravedad de la intervención. Es decir, se trataría de la pérdida del trazado originario, de alteraciones volumétricas, espaciales y del carácter o espíritu del lugar del Camino y su entorno protegido. Por tanto, las medidas adoptadas en el Proyecto mediante las cuales se pretende conservar los valores patrimoniales del Camino de Santiago y “reponer” los tramos maltrechos, no son factibles desde el punto de vista legal.

La propuesta aprobada por el Ministerio admite que el trazado aprobado tiene un mayor impacto sobre el patrimonio cultural *por afectar en mayor grado al Camino de Santiago y sobre mayor superficie a yacimientos catalogados*”. Su justificación viene dada por la no aprobación de la propuesta 1 “por incompatibilidades con el planeamiento urbanístico de Burgos” y de la 3: “por ser la peor valorada ambientalmente de las tres alternativas estudiadas, debido a importantes afecciones en el LIC Riberas del río Arlanzón y afluentes, hidrogeología, impacto acústico, afección a los hábitats de interés comunitario y a la vegetación”.

Aducir causas de fuerza mayor o de interés social no sería factible porque existe la posibilidad de un trazado alternativo que ofrece mejores condiciones desde el punto de vista de la economía de su realización y de la conservación de la ecología y paisaje de la comarca, así

como liberación de fuertes afectaciones acústicas y ambientales.

La aprobación definitiva del Proyecto de la A-12, tramo Ibeas de Juarros-Burgos obligaría a entroncar el enlace de Ibeas de Juarros con el tramo de autovía no realizado previsto desde Santo Domingo de la Calzada, que pasa por los Montes de Oca, uno de los espacios territoriales mejor conservados del Camino. Este trazado, de, un gran coste económico y ecológico, supondría la construcción de viaductos, considerables desmontes para salvar los fuertes desniveles, grandes talas de arbolado de gran valor ecológico, división en dos partes por la autovía de los Montes de Oca con la consiguiente alteración para la fauna y ganadería del lugar,, pérdida de un paisaje cultural, etc. Se causarían también daños irreversibles sobre el LIC Riberas del Oca y sobre el LIC Riberas del Tirón,

Y es de notar que no consta que se hayan presentado al Comité del Patrimonio Mundial los informes específicos y estudios de impacto sobre el Camino de Santiago. Presentación que, de acuerdo con la Convención del Patrimonio Mundial, debería haber hecho el Estado parte.

“Las reiteradas agresiones al Camino de Santiago y a su entorno de protección, producidas por diversas Administraciones públicas, empresas privadas y particulares, etc. en la realización de autovías, autopistas, carreteras, embalses, parques eólicos e industriales, polígonos de desarrollo, urbanizaciones, edificaciones, etc., desde su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial hasta el momento actual, han mermado la integridad y la autenticidad del Camino de Santiago de una manera tan alarmante y grave que entendemos se ha llegado al límite.

Se ha perdido no solo parte del trazado histórico, del trazado del Camino de Santiago conocido como “Camino

Francés” y declarado Patrimonio Mundial, con la gravedad que esto conlleva, sino también en muchos lugares a lo largo de su recorrido su imagen tradicional, carácter y espíritu del lugar. Muy lejos queda aquel 80 % de autenticidad del Camino que consta en el Expediente para su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial y que fue uno de los motivos de su aprobación en 1993”⁵.

Mientras, otras administraciones públicas preparan un expediente de nominación a Patrimonio Mundial de las vertientes conocidas como Camino del Norte y Camino Primitivo a Santiago. Es difícil evitar pensar que el afán de notoriedad y los posibles beneficios del turismo puedan ser los verdaderos motivos de las aspiraciones a obtener esa distinción.

Quizá el Consejo Jacobeo (órgano consultivo integrado por representantes de las diferentes administraciones públicas relacionadas con el Camino) podría realizar una labor coordinadora más eficaz. Y también sería importante que se tuviera más en cuenta la voz de las innumerables asociaciones ciudadanas de Amigos del Camino.

Empero, lo antedicho no quiere ser una mera exposición crítica. Sí, en cambio, una llamada de atención a lo que puede suceder a un Itinerario Cultural declarado Patrimonio Mundial, tanto en mi país como en los demás. Esperemos que el celo que ICOMOS puede poner – y que, de hecho, pone con frecuencia- en su cometido ayude a evitar este tipo de atentados contra los Itinerarios Culturales cuando todavía no sea demasiado tarde.

⁵ ICOMOS España. Madrid, 2013.

Gestión de Itinerarios Culturales.

Retos y quimeras

Víctor Manuel FERNÁNDEZ SALINAS
(España)

La expresión gestión se ha convertido desde hace un par de decenios en una palabra clave íntimamente ligada al concepto de patrimonio. Se puede entender como gestión del patrimonio la manera en que se valoriza socialmente conservando sus valores. Tal ha sido el éxito de esta orientación en la preservación patrimonial que algunas de las cartas y documentos que han aparecido desde los años noventa del siglo pasado la incorporan a su título (*Carta para la protección y gestión del patrimonio arqueológico, Carta para la protección y gestión del patrimonio subacuático...*).

La gestión implica orden, prioridad, previsión y, sobre todo, modelo y método (Amendoeira, 2011). En un mundo como el de la cultura, a menudo concebido como un campo refractario al método científico, la palabra gestión da legitimidad, sobre todo técnica, a quienes se dedican a la tutela patrimonial. Por lo tanto, y rescatando un aspecto de la frase anterior, la gestión patrimonial lleva implícito un sesgo más técnico que conceptual; lo que no es óbice para que el método no se base en un corpus teórico solvente.

- a) La determinación de modelos de gestión ha avanzado notablemente en muchos campos

patrimoniales (ciudades históricas, monumentos, sitios arqueológicos...), pero aún se encuentra en discusión en otros muchos (paisajes culturales, arqueología industrial...). En el campo de los itinerarios culturales, cuyo reconocimiento aún es escaso, incluso dentro de organizaciones patrimoniales como el propio Icomos, la situación es todavía más incierta y confusa.

b) En este trabajo inserto en el encuentro del Comité Internacional de Itinerarios Culturales celebrado en Chihuahua en septiembre de 2013 no se pretende resolver la cuestión, aunque sí, al menos, sentar algunas ideas básicas que deben ser tenidas en cuenta al gestionar los estos itinerarios.

Gestionar o no gestionar, he ahí el dilema

No todo en patrimonio es gestionable

Hay quien afirma que, no sin una carga de cinismo, que el mejor método de gestión para los bienes patrimoniales es el que no existe. No se defenderá esto en esta presentación, pero sí es importante plantear que no todos los valores de los itinerarios culturales pueden ser gestionados. De hecho, esto no solo afecta a los itinerarios culturales, sino a todos los bienes patrimoniales, especialmente a aquellos aspectos que los hacen más singulares y que son difícilmente gestionables. Ya quedó claro en la reunión de Icomos de 2008 en Quebec sobre el espíritu del lugar, que éste “puede ser definido como el conjunto de elementos materiales e inmateriales, físicos y espirituales, que proporciona a un determinado sitio su identidad específica, significado, emoción y misterio. El espíritu del lugar crea el espacio y, al mismo tiempo, el espacio construye y estructura este espíritu”... y el espíritus no se gestiona.

Tengamos, pues, en cuenta que en ocasiones la gestión solo puede resultar periférica a determinados bienes patrimoniales y que, a veces, las medidas que se puedan desarrollar para proteger un bien solo podrán preservarlo de forma indirecta. Sucede con otros bienes, pero en los itinerarios culturales esta cuestión es básica. ¿Pueden gestionarse, por ejemplo, los sentimientos religiosos que han movido y mueven a millones de personas a emprender itinerarios culturales? Obviamente se puede influir en los sentimientos, pero estos no se gestionan. Podríamos convenir, pues, que una de las dificultades en la gestión de los valores patrimoniales de los itinerarios culturales estriba en su capacidad para transformarse y reinventarse, y esto alienta el peligro de banalizarse y/o corromperse en este proceso.

Los vectores patrimoniales de los itinerarios culturales

Antes de gestionar es preciso conocer los valores de un bien cultural. Estos valores no surgen de la nada, sino que son el resultado de un proceso de patrimonialización. Hay dos vías de las que surgen los vectores que patrimonializan un bien: o porque surgen del sentimiento identitario que producen en las poblaciones locales; o porque son reconocidos institucionalmente a partir de la academia, las leyes, las declaraciones políticas, etcétera. Un itinerario cultural es una realidad patrimonial de las más complejas (Castillo Ruiz, 2006). Esto emana de su relación con el espacio (los territorios que atraviesa y relaciona) y con el tiempo (las distintas épocas en que se desarrolla), y que lo convierten en una realidad poliédrica y sometida a muchas miradas culturales (Fernández Salinas, 2013). En un itinerario cultural podemos diferenciar diversos vectores de patrimonialización. El más evidente es la función que da origen al itinerario, pero

su evolución ha creado frecuentemente otros vectores que enriquecen su entidad patrimonial.

Recurramos a uno de los ejemplos más reconocidos: el Camino de Santiago. El vector fundamental es su trazado y los equipamientos religiosos que en su día fueron instituidos para facilitar la peregrinación a la tumba del apóstol; pero a este vector hay que añadirle otros muchos y que se identifican con los valores patrimoniales que se han venido asociando a este itinerario durante muchos siglos. Así, desde la propia espiritualidad medieval a la idea paneuropeísta contemporánea, existe toda una serie de componentes identitarios, con sus correspondiente realidades patrimoniales, que han enriquecido el significado de este itinerario. El proceso de patrimonialización del conjunto del itinerario descansa, pues, en la interrelación de cada uno de los vectores que los componen y que abarcan, desde aspectos materiales (catedrales, hospitales, albergues...), a los inmateriales (religiosidad, espíritu de convivencia, introspección...). Por lo tanto, para proteger un itinerario cultural, la primera tarea es la de reconocer estos vectores que le dan sentido, pero a continuación es imprescindible comprender cómo estos elementos interactúan con otros componentes del territorio (no será lo mismo la preservación de un itinerario en un desierto que en una región urbana) y establecer a partir de esta interrelación los elementos, tangibles e intangibles, que deben ser protegidos.

En razón de esto, se podría establecer para cada itinerario cultural una categorización triple de sus vectores:

- a) Infraestructura del itinerario. Vendría compuesta por aquellos vectores que son más refractarios al cambio, en tanto que son fácilmente objetivables y pueden ser objeto de políticas de gestión más firmes. En este sentido, podríamos señalar, por

ejemplo: el trazado de los caminos, las poblaciones que atraviesa, las instalaciones de todo tipo relacionados con las actividades tradicionales del itinerario, etcétera. El valor de estos vectores emana de procesos de patrimonialización largos y complejos.

- b) La estructura del itinerario. Tiene que ver con vectores cuyos valores son más abiertos a los cambios, tienen una dimensión funcional y material dominantes y se explican en contextos temporales más cortos. Siguiendo con el ejemplo del Camino de Santiago, podrían formar parte de la estructura aquellos elementos, tales como albergues de peregrinos contemporáneos, instalaciones de asistencia e información, recursos humanos, etcétera.
- c) La superestructura del itinerario. Está ligada a los aspectos inmateriales, a las percepciones, a los sentimientos. Sus componentes pueden ser de larga duración o muy recientes; no suelen tener una proyección espacial directa (aunque sí indirecta: literatura, publicaciones científicas, obras de divulgación, páginas web, notas institucionales...); y generan el verdadero espíritu del lugar; que, en el caso de estos bienes, convendría denominar el espíritu de los itinerarios.

En cada categoría se pueden establecer diversos vectores y la conjunción de todos ellos determina el valor de los itinerarios culturales y el contexto global necesario para su protección (territorial, institucional, social, etcétera). Esta información es prioritaria para los planes de gestión, ya que establece a) qué vectores patrimoniales no pueden ni deben ser gestionados; b) prioridades en la protección; y c) consideraciones secundarias que coadyuvarán no solo al mantenimiento de estos valores, sino a modelos de progreso territorial patrimonialmente

coherentes, ambientalmente sostenibles y socialmente equilibrados y justos.

Principales errores en la consideración de los itinerarios culturales que desenfocan o impiden su gestión adecuada

No deja de resultar paradójico que, pese a disponerse de una Carta Internacional de Itinerarios Culturales desde 2008, sigan produciéndose seis años después de su aprobación graves errores en la conceptualización de los itinerarios culturales. No es objeto de este trabajo volver a definir qué es un itinerario, para lo que existen numerosos trabajos (Suárez-Inclán Ducassi, 2005), pero sí hacer una relación de los errores más frecuentes sobre su consideración en la medida en que afectan a su gestión.

a. Un itinerario cultural no es solo un conjunto de ejes y nodos en el territorio

Es frecuente la identificación de un itinerario con una línea sobre un mapa. Esto es sin duda el producto de un reduccionismo en su concepción. El trazado es un hecho fundamental de cualquier itinerario cultural, pero este es mucho más que eso, ya que es espacio y es tiempo, por lo que la selección de un único trazado (por haber sido el más utilizado, porque hoy es el más cómodo para su recorrido o el más ventajoso para el sector turístico, entre otras razones) reduce la potencia de este vector patrimonial. El conjunto de ejes y nodos que componen un itinerario, y que se acerca más al concepto de red que al de línea, suele haber variado a lo largo del tiempo; no de todos los itinerarios se tiene la misma certeza sobre su identificación, y algunos han podido quedar subsumidos bajo comunicación masivos, como las autopistas, que han roto completamente con su espíritu.

Además, el trazado destaca los valores reconocibles de forma material y objetiva, pero deja de lado los aspectos inmateriales, que en el caso de los itinerarios son a menudo más importantes que lo visible y palpable.

b. Un itinerario cultural no es un paisaje

Hay una tendencia a identificar el itinerario con sus paisajes. Obviamente, los paisajes son una parte importante de los itinerarios, probablemente sus vectores más visibles. Pero hay que recordar que los itinerarios son fuente de paisajes, y no al revés. Si el itinerario se entiende en buena medida a partir del intercambio duradero de personas, bienes e ideas, todo ello deja su huella en el paisaje; pero no es este el que conforma al itinerario, sino justo al revés.

Por otro lado, no puede pensarse que protegiendo los paisajes se protegen íntegramente los itinerarios. Si los valores inmateriales son más importantes en este tipo de bienes, la conservación de su materialidad deja de lado aspectos fundamentales en su caracterización. Es cierto que hay que proteger los paisajes que acompañan a los itinerarios y, a menudo, las denuncias que se producen contra la degradación de algunos de ellos tiene un carácter eminentemente paisajístico (la instalación de polígonos industriales o parques aerogeneradores en sus inmediaciones; la presencia de canteras; la construcción de vías rápidas, etcétera). Pero debe tenerse en cuenta cómo determinadas políticas –o la ausencia de ellas, que no deja de ser otro tipo de política- pueden banalizar y degradar los valores de un itinerario. El uso turístico masivo no solo llega a hacer molesto el tránsito por un tramo concreto, sino que termina alterando el espíritu del itinerario aunque, formalmente, este proceso no implique degradación del paisaje. Este es, pues, un vector importante, pero no el único; así que no se puede proteger

un itinerario cultural a partir únicamente de políticas de paisaje.

c. Un itinerario cultural no es una ruta turística más

La singularidad y significado de los itinerarios culturales los diferencian de cualquier ruta turística. Bien es cierto que el uso y disfrute de muchos de ellos pasa principalmente por su visita en momentos de ocio y que, en consecuencia, puedan ser considerados destinos turísticos. Las rutas turísticas son productos; se basan en una serie de recursos que han sido movilizadas para atraer personas y generar, a partir de la satisfacción de una demanda cultural, un lucro económico. La perspectiva con la que deben ser considerados los itinerarios culturales es justamente la contraria; de todos es sabido que también contribuyen a la generación de beneficios y no se discutirá aquí la legitimidad de este hecho, pero en ellos el valor del bien cultural, haya sido o no convertido en producto, es previo a su activación como fuente económica. Los itinerarios deben cumplir unos requisitos que van mucho más allá de lo que se le pediría a una ruta turística y su existencia no depende de que se conviertan en un producto turístico, bien gestionado o no.

d. Un itinerario no se gestiona únicamente a partir de las políticas culturales

La administración en materia de cultura es la habitualmente encargada de determinar los valores de los itinerarios culturales y de protegerlos mediante declaraciones y otras estrategias que les son competentes. Sin embargo, la trascendencia espacial de los itinerarios culturales hace que se vean potencialmente afectados por los planes de gestión de otras políticas públicas. Así, los itinerarios deben ser tenidos en cuenta en todo el

planeamiento espacial, tanto se trate de documentos de ordenación del territorio de carácter regional, como urbanísticos de escala municipal. Las obras de infraestructuras (de transporte; de energía hidráulica, eólica o solar; etcétera); las políticas sobre bienes ambientales, la turística, la educativa, la formativa, y un largo etcétera, forman el contexto global que debe ser considerado en la gestión de los itinerarios. La política cultural, como la más inmediata y responsable de sus valores, es la que debe coordinar, que no imponer, las medidas que aseguren una correcta conservación de los valores y la activación socioeconómica adecuada de los itinerarios.

Itinerarios culturales vivos e itinerarios culturales muertos

Un aspecto previo relativo a la gestión es la vitalidad de un itinerario. No es esta una cuestión sencilla porque, en razón de su carácter funcional, a menudo un mismo trazado o trazados pueden formar parte varios itinerarios culturales; incluso combinando algunos muertos con otros vivos. El Qhapaq Ñan es uno de los itinerarios culturales más extensos y significativos de América, construido por los incas, incorporó una vasta red de caminos que abarcan el territorio que desde Colombia llega al norte de Chile y Argentina. Cuando la Corona española coloniza América, este camino se ve subsumido en una parte más que considerable en el Camino Real, que fue un itinerario cultural que se expandió por buena parte del planeta, especialmente en el continente americano (Navarro, 2002). Esta versatilidad de las vías históricas para satisfacer las demandas de dos o más itinerarios culturales que se superponen sobre ellas las enriquece y hace más compleja la lectura de los territorios; lo que obliga, en consecuencia, a programas de gestión a la altura de estas circunstancias.

De cualquier forma, la gestión de los itinerarios que han perdido su vigencia es siempre más sencilla que aquellos que la mantienen. Recorrer itinerarios culturales vivos es algo más que hacer un viaje (recuérdese el recurrente trasunto entre la idea del viaje y el de la propia vida); es cumplir con una serie de ritos y plantea la doble perspectiva de mover a la introspección y, al mismo tiempo, a la socialización de compartir con otros el sentido del camino. Se trata, en todo caso, de aspectos que no son difíciles de identificar y valorar, aunque sí de integrar en los protocolos de protección y gestión patrimonial. Esto adquiere mayor relevancia cuando las técnicas que evalúan la calidad de la experiencia en otros bienes (por ejemplo, la capacidad de acogida de un bien) son mucho más difíciles de aplicar en los itinerarios culturales. Por lo tanto, la gestión de un itinerario vivo requiere la aplicación de criterios y estrategias de carácter objetivo y, especialmente, subjetivo, que protejan valores compartidos por las comunidades presentes y que, muy frecuentemente, se conjugan mal con experiencias masivas o con la banalización que tan frecuentemente acompaña al turismo.

El momento actual en la gestión de los itinerarios culturales

La indefinición

Estamos aún en una fase preliminar para la gestión de estos bienes. Existen pocos planes e incluso la mayor parte de los trabajos disponibles está enfocado en la identificación de valores de los itinerarios culturales; esto no debe extrañar, dado que buena parte de las legislaciones nacionales en materia de patrimonio cultural no los identifican entre sus categorías y, por lo tanto, será difícil proteger algo que ni se conoce bien ni es objeto de expedientes administrativos que hayan reflexionado sobre

sus valores y sobre cómo conservarlos. Aunque el problema es aún de más hondo calado: el escaso conocimiento sobre qué son los itinerarios culturales, incluso en organizaciones como Icomos, dificulta la elaboración de planes. ¿Cómo vamos a gestionar lo que no sabemos definir correctamente?

En otras áreas patrimoniales se ha avanzado mucho durante los últimos años y algunos métodos de gestión se pueden aplicar, aunque sea parcialmente, a los itinerarios culturales, pero su especificidad es tal que resulta difícil equiparar su gestión a la de otros bienes culturales.

¿Qué es el plan de gestión de un itinerario cultural?

Un plan de gestión es un documento de documentos; esto es, un documento que coordina, en consecuencia con lo presentado más arriba, todas las políticas que inciden en un itinerario cultural... pero no es el documento que las desarrolla. Tiene un carácter, por lo tanto, de armonización. En otras palabras, no existe un único departamento administrativo que pueda encargarse de la gestión de un itinerario, sino varios. Además, la necesaria interrelación con la iniciativa privada y el tercer sector obliga a que la gestión no sea concebida únicamente desde lo público, que a menudo desmotiva y desentiende a las poblaciones. El triángulo público-privado-tercer sector debe ser equilibrado y la propuesta del plan de gestión coordinador tiene que ser ideado conjuntamente entre los tres.

Como todo plan de gestión ha de plantearse un modelo; en este caso, de itinerario cultural. Así, el conocimiento del itinerario debe ser fundamental. Difícilmente podremos saber lo que queremos ser si no sabemos lo que somos. Establecer el modelo hacia el que orientarse no significa sacralizar un perfil de itinerario, la gestión patrimonial, y no solo la de los itinerarios, trabaja

con bienes cuya percepción y consideración varía en el tiempo, lo que obliga a posiciones flexibles sobre los modelos que inspiren su gestión. El modelo ha de partir de los valores del bien, cuya conservación es el primer objetivo del plan, y ha de contar con las aportaciones de las poblaciones locales, organizadas en asociaciones o a título individual, y de las instituciones públicas de distintas escalas (municipales, comarcales, provinciales, regionales...).

Para cumplir lo anterior deben establecerse objetivos y, respecto a cada uno de ellos, estrategias. El conjunto de las estrategias determina el método para, ante todo, la protección de los valores de los itinerarios culturales en una sociedad con nuevos usos y retos para los territorios que atraviesan.

Premisas básicas para la elaboración de un plan de gestión sobre itinerarios culturales

a) Conocimiento profundo del carácter y realidades de los itinerarios culturales en su evolución y tendencias

Esto incluye la identificación de trazados y su interrelación con otros componentes territoriales, materiales e inmateriales. Esta identificación debe hacerse de forma diacrónica, estableciendo cuáles son los vectores patrimoniales que caracterizan cada tramo del itinerario, cómo han evolucionado y cuáles son los escenarios futuros previsibles.

b) Contenidos coherentes y capaces de gestionar la complejidad de un bien relacionado con el territorio/territorios

El territorio es en sí una realidad compleja, resultado de equilibrios y tensiones, y en los que los itinerarios culturales se insertan a menudo como elemento histórico

vertebrador. El plan de gestión ha de poder enfrentarse a esta complejidad con planteamientos abiertos, flexibles, que sepan entender las distintas realidades territoriales que se suceden en los distintos tramos de los itinerarios.

c) Identificación de los valores que se pueden gestionar directa, indirectamente o que, simplemente, no se pueden gestionar

Los valores del patrimonio no son monolíticos; son polifacéticos, cambiantes y asimétricos. Es decir, que dependen en buena medida de las apreciaciones de las poblaciones que los viven y aprecian. El mismo itinerario cultural tendrá con certeza un carácter distinto si atraviesa comunidades con culturas diversas. Además, muchos de los valores del itinerario, como ya se ha repetido, no se pueden gestionar. El plan debe señalar cuáles son estos valores (espiritualidad, sentimiento de disfrute gregario de los caminos, etcétera; Sugio 2002) y establecer medios y recursos para su conocimiento y registro, aunque no debe en ningún caso pretender gestionarlos. En todo caso, se podrán dictaminar medidas indirectas que preserven estos valores, pero no actuar sobre ellos mismos.

d) Inclusión de perspectivas interdisciplinarias en la determinación de los valores y protección de los itinerarios culturales

La complejidad no puede ser abordada desde miradas unidisciplinarias. Si la interdisciplinariedad es un requisito básico en la gestión de todo tipo de bienes culturales, es aún más importante en los itinerarios, pues su multiplicidad de matices y significados, su interconexión con el territorio y la fragilidad de algunos de sus atributos solo pueden ser entendidas y protegidas por un grupo de profesionales con miradas distintas y que trabajen conjuntamente. Una escasa diversidad profesional en los equipos encargados de la gestión redundará en un empobrecimiento del entendimiento de los valores del

itinerario y, por lo tanto, en una debilidad y amenaza de alteración.

e) Estrategias para generar sensibilidad y movilización social

Sin el compromiso de la sociedad es imposible gestionar el patrimonio (Dicks, 2000). La llamada a la participación está en todas las cartas y documentos doctrinales de Unesco o de Icomos, pero, en la práctica, esta cooperación siempre presenta déficit. La protección de los itinerarios culturales en tanto que realidad patrimonial, recurso territorial y base identitaria de quienes viven en su cercanía o lo disfruta, no pueden gestionarse sin involucrar a los agentes vivos de los territorios que atraviesan. Si el sentimiento de identidad con el itinerario no existe, es difícil que haya una sensibilidad hacia los valores de los itinerarios y, mucho menos, que la población se movilice para su preservación y activación. En consecuencia, la dinamización social es un aspecto y objetivo básico que debe satisfacer todo plan de gestión.

Recursos de un plan de gestión

No hay planificación sin recursos. La determinación de los recursos necesarios para la gestión de un itinerario vendrá condicionada por su carácter y atributos. No obstante, es difícil gestionar un itinerario si no existen:

a) Recursos legales

El marco legal es el compendio de reglas que una sociedad democrática se impone para la organización de su vida común. En la actualidad la práctica totalidad de los países del planeta poseen leyes de protección de su patrimonio cultural. Es necesario que estas leyes incluyan la categoría de itinerario cultural en un primer paso para identificarlos, entenderlos y protegerlos. Será difícil

gestionarlos sin un aval legal que permita anteponer sus valores a otros intereses, privados o públicos, de los territorios que atraviesan los itinerarios.

b) Recursos económicos

Parece obvio, pero es bien conocida la parquedad económica que las políticas culturales poseen en muchos países del planeta. No se trata de sobre dotar las partidas relacionadas con estos itinerarios; es bien sabido que el exceso de dinero reporta amenazas mayores al patrimonio que el déficit. No obstante, y habida cuenta que estos recursos deben contar más como inversión territorial que como gasto, deben ser bien ponderados y preestablecidos.

c) Recursos administrativos

La existencia de un marco legal es insuficiente si no existe un cuerpo administrativo capaz de implementar los objetivos de un plan de gestión. La complejidad de este cuerpo dependerá de las características del itinerario; puede tratarse de dotaciones y personal dedicado, o no, exclusivamente a la gestión del itinerario, pero sí deben cubrir todos los cometidos necesarios para su protección y activación.

d) Recursos para la conservación y seguimiento

Además de los recursos económicos y administrativos, son fundamentales los recursos técnicos para la conservación. Los técnicos han de provenir de perfiles profesionales variados y su trabajo ha de ser objeto de un seguimiento que permita determinar si la gestión del itinerario avanza hacia el modelo previsto, negociado y acordado, o si existen disfuncionalidades en su implementación (Martínez, 2011). En este caso, han de arbitrarse las medidas que permitan recomponer la estrategia del documento para seguir manteniendo sus valores y activación

e) Recursos para la divulgación, sensibilización y participación

El recorrido del plan de gestión del itinerario no quedaría completo si no dispusiera de una proyección hacia la sociedad que lo envuelve. Proporcionar los mecanismos para la interpretación es el primer paso para sensibilizar a las poblaciones respecto de los valores patrimoniales (Rojas, 2011) y, también, para animarlos a integrarse en todas las instancias de tomas de decisiones a través del asociacionismo y otros mecanismos de participación social.

En resumen: conocimiento + coherencia + interdisciplinariedad + sensibilización social, política y técnica = mantenimiento de la identidad y valores patrimoniales del itinerario cultural.

Consideraciones finales

A modo de recapitulación o diagnóstico de la situación actual respecto a los planes de gestión de itinerarios culturales se ofrece el cuadro 1, en el que se sintetizan los principales argumentos ya presentados en el texto y se organizan como reflexión inicial de estas jornadas.

Cuadro 1. Análisis dafo de los itinerarios culturales desde la perspectiva de la gestión *Fte.: Elaboración propia*

| <i>Fortalezas</i> | <i>Debilidades</i> |
|---|---|
| -La existencia de planes de gestión es la única forma de preservar globalmente los valores de | -Conocimiento escaso de lo que son los itinerarios culturales y de lo que sus valores representan |

los itinerarios culturales

-La experiencia en la gestión de otros bienes culturales puede aportar criterios y modelos a la gestión de los itinerarios culturales

-Existe una trayectoria, aunque sea parcial e inconexa en la planificación territorial del patrimonio

Oportunidades y retos

-Mantener los valores de los itinerarios culturales a través de las tendencias y cambios territoriales

-Mantener los valores intangibles y de espíritu del lugar, especialmente en los itinerarios vivos

-Generar buenas prácticas

-Falta de experiencia

-Planes de gestión sólo basados en una política sectorial, especialmente la de protección de monumentos y ciudades ligadas a los itinerarios

-Descoordinación administrativa

Amenazas

-Mantenimiento del desconocimiento sobre los itinerarios culturales

-Banalización turística

-Pérdida de significados y autenticidad

-Generar planes impecables en contextos culturales sin experiencia o con otros tipos de experiencia en la gestión

Todavía se puede definir el momento actual como el de la pre-gestión de los itinerarios culturales. La aportación del Comité Internacional de Itinerarios Culturales de Icomos es primordial para establecer orientaciones, de las que están necesitados los investigadores, gestores e incluso visitantes de estos itinerarios. La contundencia de los procesos de reestructuración socioeconómica mundial es omnipresente en el planeta y los itinerarios culturales pueden verse

sometidos a un proceso de descapitalización patrimonial si no se toman las medidas oportunas. Creemos en la gestión porque creemos que lo público es donde radica la mayor responsabilidad para la protección, mantenimiento y activación de los itinerarios culturales, pero también somos conscientes de que sin el resto de la sociedad, estos itinerarios, como el resto del patrimonio, no son sino recursos minusvalorados y apartados de la realidad cotidiana. Apostemos por la gestión y podremos seguir caminando por vías cargadas de valores culturales por un muy largo tiempo.

Referencias

- AMENDOEIRA, Ana Paula (2011): “Patrimonio Mundial e itinerarios culturales: poner las prácticas en reflexión y las reflexiones en práctica”, en LÓPEZ MORALES, Francisco Javier y VIDARGAS, Francisco (eds.): *Itinerarios culturales: planes de manejo y turismo sustentable*, México D.F., Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 149-154.
- CASTILLO RUIZ, José (2006): “Los itinerarios culturales. Características y tipos. Principales experiencias nacionales e internacionales”, Cuadernos de Arte de la Universidad de Granada, nº 37, pp. 319-335.
- DICKS, Bella (2000): *Heritage, place and community*, Cardiff, University of Wales Press.
- FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (2013, en línea): “De dónde y hacia dónde. Premisas para el entendimiento de los itinerarios culturales”, Biblio 3W, vol. XVIII, nº 1.028
- MARTÍNEZ, Celia (2011): “Indicadores para el monitoreo del estado de conservación de itinerarios culturales”, en LÓPEZ MORALES, Francisco Javier y VIDARGAS, Francisco (eds.): *Itinerarios culturales: planes de manejo y turismo sustentable*, México D.F., Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 59-84.
- NAVARRO, María Isabel (2002): “El Camino Real Intercontinental”, en *El patrimonio intangible y otros*

aspectos relativos a los itinerarios culturales. Actas del Congreso Internacional del Comité Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) de ICOMOS, Pamplona, Gobierno de Navarra/Fundación Príncipe de Viana, pp. 303-333.

ROJAS, Ángela (2011): “Interpretación y presentación en los itinerarios culturales”, en LÓPEZ MORALES, Francisco Javier y VIDARGAS, Francisco (eds.): *Itinerarios culturales: planes de manejo y turismo sustentable*, México D.F., Instituto Nacional de Antropología e Historia, pp. 9-18.

SUÁREZ-INCLÁN DUCASSI, María Rosa (2005): "Cultural Routes: A new category of heritage for understanding, cooperation and sustainable development. Their significance within the macrostructure of cultural heritage; the role of the CIIC of ICOMOS: Principles and methodology", ICOMOS (ed.): *Proceedings of the ICOMOS 15th General Assembly and Scientific Symposium*, Vol. 2, Xi'an, World Publishing Corporation, pp. 1.076-1.083.

SUGIO, Kunie (2002): “El patrimonio intangible y otros aspectos relativos a los itinerarios culturales”, *Congreso Internacional del Comité Internacional de Cultural routes (CIIC)*, Pamplona, Gobierno de Navarra/Institución Príncipe de Viana, pp. 43-46.

I

La Gestión de los Itinerarios Culturales: premisas, referencias, dificultades, retos

La singular evolución de un itinerario cultural: de paradigma de planeamiento estratégico medieval a ‘carga’ para el planeamiento contemporáneo

Begoña BERNAL SANTA OLALLA(España)

Este documento pretende llamar la atención sobre la gestión del itinerario cultural Camino de Santiago desde su inclusión en la Lista del Patrimonio Mundial. En tan sólo veinte años hemos asistido a un proceso de destrucción masiva de un bien patrimonial de gran complejidad, sobre el que se han ido acumulando conflictos importantes, que ponen en crisis los avances, en materia de valoración del patrimonio, de los últimos cuarenta años transcurridos desde que se promulgó la *Convención sobre la Protección del Patrimonio Mundial Cultural y Natural*.

Sin embargo antes de hacer referenica al Camino de Santiago, hay que plantear alguna consideración previa para que pueda servir de reflexión para el debate.

Problemas en la identificación y valoración de un itinerario cultural como Patrimonio Mundial

La consideración de la movilidad de personas a lo largo de un itinerario como un recurso patrimonial nos ha llevado a abordar la relación existente entre el patrimonio natural y cultural y su uso turístico, y ya podemos analizar

que se plantean numerosos problemas. Soy consciente de que hay una gran sensibilidad ante el patrimonio y cada vez es más importante el turismo selectivo "cultural". Esto es muy positivo, para poder avanzar, pero hoy vemos que no es suficiente y que hay que lograr una metodología que haga posible un buen uso del patrimonio.

Es preciso resaltar también el auge de solicitudes de declaración de Patrimonio Mundial que se ha puesto de moda por un afán desmedido de lograr un comercio turístico, lo que ha producido la desnaturalización del verdadero significado de Patrimonio Mundial que implica la preservación de ciertos bienes excepcionales, cuya pérdida supondría el empobrecimiento de la humanidad entera. También me preocupa el cambio cultural provocado por el creciente poder de las imágenes y las posibilidades de falsedad y manipulación que se producen en los procedimientos de elección de muchos itinerarios culturales, puesto que se realizan sin responder a criterios de autenticidad histórica y territorial y sin tener en cuenta el contexto geográfico.

Llamó la atención sobre el sintagma léxico *itinerariocultural*. Está formado por dos palabras: el núcleo sustantivo *itinerario* y el adyacente calificativo *cultural*.

Aunque las carreteras, autopistas etc. existentes a lo largo y ancho de los continentes, marcan una dirección, podemos señalarlas como un itinerario en un mapa, a veces falla el término cultural y no tiene justificación en la realidad designada como itinerario cultural.

En el territorio es posible unir la importancia del patrimonio material y simbólico y considerarlo en su totalidad. Así puede verse en algunas rutas como el Camino de Santiago. Pero a menudo surgen iniciativas para dar impulso a rutas turísticas propuestas por empresarios hosteleros o agencias de viajes, cuya finalidad

es atraer inversiones económicas. Del mismo modo muchas instituciones públicas se han lanzado a crear rutas culturales, que tratan de engarzar unos territorios de cualquier manera aprovechando para ello, aunque sea por los pelos, la existencia de infraestructuras de comunicación importantes.

Sin duda la evolución de las carreteras, autopistas, redes de ferrocarril, igual que los puertos y aeropuertos demuestran la existencia de unas conexiones de civilización que permiten que tanto las estaciones, los monumentos, los comercios, los recintos portuarios y los aeropuertos tengan muchas cosas en común, lo que explica una actividad humana y comercial de extraordinario valor. Los aeropuertos, por ejemplo, son todos idénticos pero no todas las relaciones que se establecen en ellos se conforman como resultado de un itinerario cultural.

Igual sucede con las autopistas que tienen un largo recorrido espacial, pero no parece que a través de ellas que se hayan producido intercambios materiales y culturales generados por la movilidad de los hombres a lo largo del recorrido. No son el mejor ejemplo de la identificación multicultural y colectiva a la vez que sienten los pueblos, porque no crean identificación cultural entre las personas que usan las autopistas.

Muy diferente es el Camino de Santiago. La ruta jacobea fue testigo de un intenso flujo y convivencia de lenguas y personas, fue un factor de entendimiento y de relaciones de individuos y pueblos, y fue un lugar de encuentro y fusión de culturas. Y lo sigue siendo en la actualidad. Es cierto que el estado del patrimonio cultural de muchos tramos del Camino de Santiago es preocupante. La integridad cultural de algunos se halla destruida, y su patrimonio, fragmentado. Creo que la identificación, estudio y promoción de los itinerarios culturales debe ayudar a poner fin a este estado de cosas.

Cuando se propone un itinerario cultural, es necesario valorar el paisaje que se asienta sobre unos elementos de carácter natural, físicos, pero también se trata de un fenómeno absolutamente cultural y humanístico. Es preciso lograr una mirada global y sintética de estos valores naturales y culturales. En un itinerario cultural, el patrimonio es una doble realidad, ya que afecta al escenario lineal -al propio camino- y a los enclaves por los que pasa. Lo importante es que en una ruta se activa toda la potencialidad -por la linealidad- que afecta a todos los enclaves, para articular y para planificar fórmulas de desarrollo territorial. Esto nunca sucede en una autopista, por su propio carácter, dado que se trata de una infraestructura de tránsito rápido.

Al determinar o aprovechar itinerarios posibles, hay que ser rigurosos. Existen propuestas que parecen demostrar el desprecio por la historia y por lo que es un patrimonio común. Se inventan rutas que no son sino el resultado de la trivialización del pasado y del territorio, y el triunfo de un mimetismo devastador. Lo más peligroso de estas prácticas es la superficialidad con que se actúa y con que se organiza el patrimonio, lo que genera en los ciudadanos un malestar, cuando no el desprecio del patrimonio desde el punto de vista funcional. Cada vez es menos creíble el valor único y excepcional de algunos itinerarios como bienes del Patrimonio Mundial.

Estoy de acuerdo con M^a Rosa Suarez-Inclán en que un itinerario cultural es mucho más que la simple conexión entre distintos lugares. El concepto de itinerario cultural se fundamenta en los movimientos de población, el intercambio y la interfecundación de las culturas en el espacio y a través del tiempo. Los itinerarios culturales constituyen un punto de reencuentro con la geografía y con la historia (SUÁREZ-INCLÁN, 2002). Por todo ello mi propuesta es realizar una lectura plural, realista y justa

del espacio pero sin olvidar jamás la otra variable de un itinerario cultural, la historia, el tiempo.

El concepto de 'itinerario cultural' supone también la conceptualización del patrimonio territorial: el territorio como corredor patrimonial a través del cual se desarrolla y dinamiza la cultura. Este concepto permite contemplar la labor de la protección en la unión del patrimonio cultural con el natural, en una interpretación integral del patrimonio, y ofrece también la oportunidad de vincular el territorio con un patrimonio simbólico ligado a la vida tradicional de las comunidades implicadas en su trayecto.

Un itinerario cultural, desde el punto de vista científico, tiene que ser un camino físico y determinado, una verdadera ruta física, de ida y también de vuelta, que haya tenido vigencia durante un largo periodo histórico. Es también necesario que a través de ese camino se haya producido un intercambio cultural fecundo, fruto de su propia dinámica y funcionalidad, y que esto haya generado resultados patrimoniales ciertos y evidentes, que acrediten el intercambio y la movilidad a lo largo de su recorrido durante el tiempo en que ha sido utilizado.

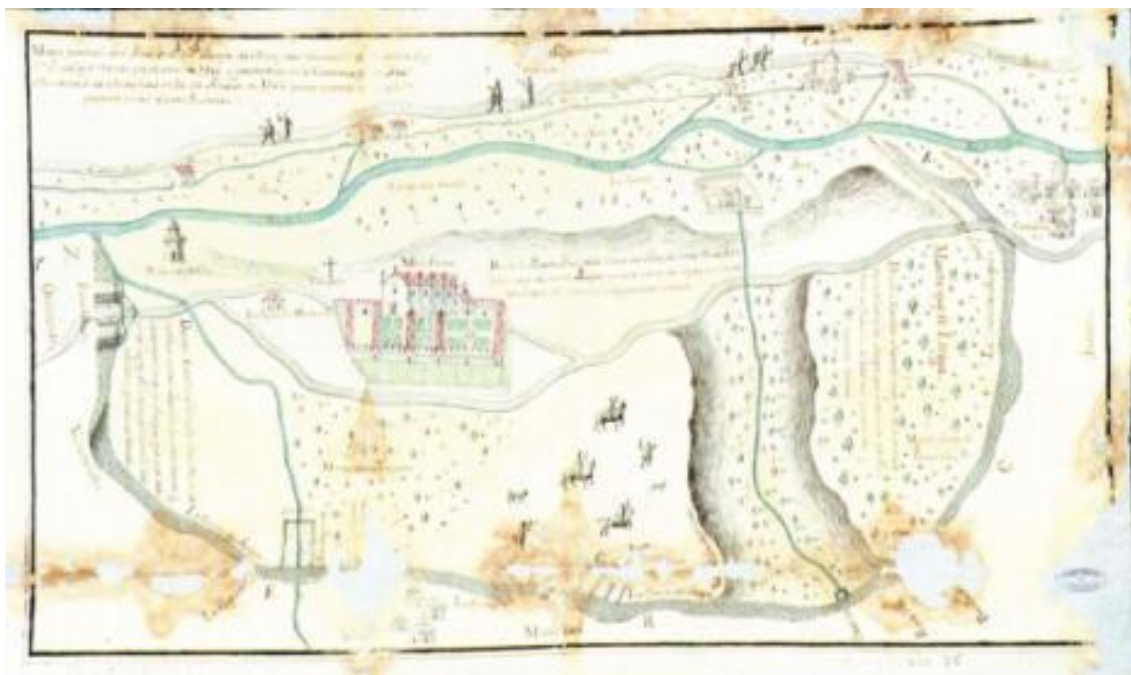


Fig.1 Peregrinos en el Camino de Santiago a su paso por Burgos. Un camino de ida y vuelta. Fuente: Archivo Nacional de Simancas

Un itinerario cultural es una estructura funcional de comunicación. Como hablamos de patrimonio se trata de un itinerario heredado que ha tenido una utilización histórica. Un itinerario es un *corredor natural* que el hombre aprovecha para establecer los contactos. Se inscribe en un contexto natural y se fundamenta en los movimientos de la población y en el intercambio, en el espacio y en el tiempo. Y también funciona como un *corredor histórico*, a través del cual se difunde la cultura.

En este sistema de comunicación tienen lugar los intercambios, de personas y cosas, y se celebran las fiestas correspondientes. Siempre existen vestigios: mitos, relatos y leyendas, recuerdos históricos, ferias y topónimos que son huellas que ayudan también a definir lo que constituye el significante o soporte físico de una ruta (NAVARRO, 2002).

Algunas rutas han servido para transmitir conocimiento, saber hacer y cultura, y nos han legado su valor patrimonial. Pero no siempre es así, ya que en otras ocasiones los valores culturales existentes en un territorio no son generados por la movilidad de los hombres a través de un recorrido preciso o no se puede probar la existencia de una ruta en la que hayan nacido y por la que se hayan difundido, en fértil intercambio con otros hechos culturales. En estos casos no se puede hablar de itinerarios culturales. Habrá que llamar a esto de otra manera.

Me preocupa que, con demasiada frecuencia, en el seno de ICOMOS se realicen propuestas de categorías patrimoniales entre ellas la de itinerario cultural sin base científica, sin tener en cuenta que necesariamente ha de responder a criterios de autenticidad y valoración social. Lo cual parece una muestra de desprecio y banalización de la cultura. Se olvida que el patrimonio es un recurso porque transmite información y conocimiento para mejorar la calidad de vida de las poblaciones locales, y se

olvida también la dimensión de bien común. Y me preocupa cada vez más que se olvide que el verdadero significado de las declaraciones de Patrimonio Mundial es la necesidad de protección del bien patrimonial

Por eso planteamos la necesidad de sensatez a la hora de buscar propuestas adecuadas a la demanda de movilidad de las personas, porque no todo es patrimonio natural o cultural, no todo es patrimonio intangible como se quiere ahora y, desde luego, no todo son itinerarios culturales en este mundo. Existen muchos paisajes naturales y muchos bienes culturales que tienen suficiente fuerza para ser aprovechados de manera sostenible y otorgar conocimiento, cultura, bienestar y calidad de vida a quienes acceden a esos bienes.

Hemos pretendido llamar la atención sobre la utilización del concepto de itinerario cultural, de manera superficial y con fines meramente turísticos, y el escaso respeto por la historia y por la autenticidad del que hacen gala muchos gestores del patrimonio y muchos empresarios. Pero también es preocupante el silencio de los intelectuales que toleran la banalización del patrimonio y no ponen el saber y la ciencia al servicio de los ciudadanos.

El Camino de Santiago: de paradigma de planeamiento estratégico medieval a “pesada carga” en el planeamiento contemporáneo

Por lo que respecta a la declaración del *Camino de Santiago* el trabajo realizado por el Comité Nacional Español de ICOMOS en el expediente permitió comprender la variedad y riqueza de las interrelaciones surgidas en la ruta y de los bienes directamente asociados a la propia existencia de un Itinerario Cultural, como los centros históricos de los núcleos de población por los que pasa, la arquitectura popular, los monumentos, la propia

senda, el paisaje natural, el patrimonio industrial, los restos arqueológicos, el saber hacer, las habilidades técnicas y el patrimonio "intangibile". Por ello es imprescindible que el estudio de los itinerarios culturales se realice desde un análisis multidisciplinar que permita mejorar el conocimiento histórico, geográfico, artístico, cultural o técnico a la hora de hacer nuevas propuestas.

Al inscribirse la ruta de los peregrinos a Santiago de Compostela en la Lista del Patrimonio Mundial (1993), España anunció su intención de reunir a expertos para discutir la cuestión de la rutas culturales en más profundidad. El Comité del Patrimonio Mundial aprobó esta iniciativa en su reunión celebrada en julio de 1994 en París. Así, a iniciativa del Comité Español, secundada por un amplio grupo de países de los cinco continentes, se constituyó (París, 1994) el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC), con presidencia española y sede en España. Ha sido este Comité Científico el que con mucha dedicación y acierto científico, ha elaborado la Carta de Itinerarios Culturales que fue ratificada por la 16ª Asamblea General de ICOMOS en Québec el día 4 de octubre de 2008.

Las conclusiones de la reunión de expertos que tuvo lugar en Madrid los días 24 y 25 de noviembre de 1994 fueron presentadas al mundo por el Comité del Patrimonio Mundial y el Director General de la UNESCO, y se señaló a las rutas patrimoniales como un concepto rico y fértil para el mundo de hoy, porque ofrece un marco privilegiado que permite realizar un enfoque plural de la historia y la cultura basada en los movimientos de la población, los encuentros y el diálogo, los intercambios culturales y la fertilización cruzada, que se ha originado en el espacio y a través de un proceso temporal.

Evidentemente la aceptación del valor patrimonial de las rutas culturales ha conducido a un intenso trabajo de

investigación sobre la importancia de los intercambios que han generado. La identificación de un itinerario cultural se basa en los elementos tangibles, testigos del significado del propio itinerario. Su valor se refiere a un conjunto, es superior al valor de la suma de los elementos que lo constituyen y le dan sentido.

La protección y la promoción de estas rutas del patrimonio cultural requieren una gestión inteligente, así como la participación de los habitantes que viven en las tierras sobre las que atraviesan las rutas. También se hace referencia a una política de ordenación del territorio en el marco de un desarrollo duradero. Así se recoge en la *Carta de Itinerarios Culturales* al señalar como uno de los objetivos “establecer las orientaciones, los principios y criterios básicos para una correcta utilización de los Itinerarios Culturales como recursos de desarrollo social y económico durable, respetando su autenticidad e integridad, su adecuada conservación y su significado histórico” (CIIC, 2008). La definición de Itinerario Cultural, su contexto, su contenido como elemento indispensable que determina su existencia así como los elementos funcionales existentes, su carácter dinámico, o los criterios de autenticidad e integridad necesarios para la valoración del itinerario, están perfectamente recogidos en el texto de la mencionada Carta, con plena validez.

“La invención de Santiago”, es la primera operación de planeamiento estratégico de nuestra historia, ya que se ponen de acuerdo el Cabildo de Iria Flavia y los reyes astures para lograr articular el territorio de los reinos cristianos del norte peninsular hispano y conseguir un centro de poder, distinto de Toledo, que estaba en poder musulmán. Se crean así tres puntos importantes, Oviedo y León que detentan el poder político, y Santiago de Compostela que ejerce el poder eclesiástico. Es un modelo de creación de un camino con un fin concreto, el control

del territorio. La voluntad concreta de organizar y controlar el itinerario es gestionada por el poder que regula su uso.

Por otra parte hay que destacar la clara voluntad organizativa expresada en el Expediente de inscripción del Camino de Santiago en la Lista del Patrimonio Mundial. Es un documento creíble en el se describen los valores de *integridad y autenticidad* de esta ruta polisémica que atraviesa 5 comunidades autónomas, con 166 núcleos de población, pueblos y ciudades. Está jalonado por 1.800 edificios religiosos y civiles de un interés histórico.⁶ Y todo ello aparece identificado y cartografiado.

La solicitud de *Declaración del Camino de Santiago como Patrimonio Mundial* realizada por encargo del Ministerio de Cultura a través del Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales⁷, identificó el ramal histórico principal del llamado camino francés. La documentación de la solicitud presentada por el Ministerio de Cultura recoge con todo rigor la delimitación de protección del conjunto Camino de Santiago, realizada como un solo bien. Gracias a este trabajo y a la lectura del propio *Expediente de Declaración* del Camino de Santiago podemos afirmar que Burgos, el casco antiguo de la ciudad, es Patrimonio Mundial, por ser parte integrante del Camino de Santiago, así como una serie de monumentos que no se encuentran en el centro histórico. Y del mismo modo también el antiguo pueblo de Gamonal es Patrimonio Mundial. Así aparece reflejado en la documentación analizada. Sin embargo las administraciones públicas no lo tienen en consideración. De hecho en el Camino de Santiago solamente se valoran algunos bienes como elementos

⁶La documentación presentada por el MEC, para la declaración puede leerse en *Documentation: WHC Nomination* UNESCO 17th Session, 11/12/1993 <<http://whc.unesco.org/archive/1993/whc-93-conf002-14f.pdf>>

⁷ El expediente se inició en 1989 y está firmado por Dionisio Hernández Gil el 19 de octubre de 1992.

aislados y autistas respecto al territorio en el que se localizan sin tener en cuenta la razón de ser de ese patrimonio.

El texto del Ministerio de Cultura señala, en su página 10/77, “Como resumen es importante significar que todo este conjunto de tanto valor patrimonial se materializa en un bien inmueble con realidad física en el territorio, que se refiere al Camino en sí mismo, a los bienes arquitectónicos que se sitúan en su recorrido, a las aldeas y villas y ciudades que atraviesa y a los grandes complejos situados inmediatos a él y que ejercieron una gran influencia”.

La declaración del Camino de Santiago como Patrimonio Mundial significa que debe protegerse y garantizar que el valor universal excepcional y las condiciones de integridad y autenticidad que tenía en el momento de la inscripción en la lista se mantengan. Ahora bien esta protección no es aleatoria. No es lo que quiera elegir la Administración pública en un momento determinado, sino que abarca unos límites claramente definidos en el expediente de la declaración, sin los cuales no puede existir una protección eficaz del bien inscrito.

Los elementos definatorios de un Itinerario Cultural son, en primer lugar, el *valor de conjunto compartido*: el itinerario constituye un conjunto de valor superior a la suma de los elementos y de las partes que lo integran y que le dan una identidad global al ofrecer una serie de características y escalas de valores compartidos. Todo el Camino tiene el mismo valor patrimonial en todo su recorrido, 810 km. y ofrece a quien lo recorre una visión del territorio y sus paisajes geográficos. En segundo lugar, el *entorno geográfico*, ya sea natural o cultural, rural o urbano que ha contribuido a configurar el trazado, enmarca al Itinerario Cultural, le proporciona un ambiente caracterizado por bienes de naturaleza física e inmaterial y

conecta geográficamente bienes patrimoniales muy diversos, formando un todo unitario. Los diversos paisajes naturales o culturales con sus características propias y diferentes según las zonas y regiones que jalona contribuyen a caracterizar al conjunto del itinerario. En unos tramos se hace sensible la naturaleza, en otros predomina el ambiente rural o urbano, y en otras ocasiones son edificaciones aisladas, como monasterios, ermitas, puentes, fuentes, cruces de término, etc. y su relación con su entorno paisajístico, las que configuran el carácter de un determinado tramo del itinerario cultural.



Fig.2 El pequeño núcleo de Gamonal con su iglesia de Santa María, a la derecha, se ha convertido en una carga para el “desarrollo urbano” de la ciudad, un estorbo para trazar una vía de circulación rápida transversal al

Son éstas dos cuestiones sustanciales (el *valor de conjunto compartido* y el *entorno geográfico*) las que tienen incidencia en la ciudad de Burgos. Son problemas que, aún pareciendo locales, tienen una escala global, afectan a la gestión del patrimonio cultural, en especial de los itinerarios culturales, puesto que los gobiernos no saben o no quieren asumir con seriedad la tarea de conservar y preservar el contenido histórico y cultural de

un itinerario cultural, aplicando políticas públicas enfocadas a su gestión integral. Son dos ejemplos, pero hay muchos más.



Fig.3 Los peregrinos tienen que cruzar una rotonda peligrosa porque el Camino de Santiago ha sido cortado por una carretera. Fuente: Diario de Burgos, 17 de junio de 2011.

La conservación de un itinerario cultural implica, analizar la relación existente entre las políticas de desarrollo urbano, el patrimonio edificado y el espacio público. Quizá por ello resulta una tarea compleja, si se toma en consideración que planear y tomar acciones para la protección del patrimonio edificado y quienes lo usan, ya sean habitantes, comerciantes o turistas, requiere asumir una responsabilidad compartida entre gobiernos y sociedad. Sin embargo en la actualidad la falta de sensibilidad, la frívola ignorancia y el desprecio de las administraciones públicas han provocado la disolución del itinerario. Hoy la existencia del Camino de Santiago se considera una ‘carga’ para el desarrollo económico o urbano, lo que demuestra la poca seriedad con que se gestionan los bienes del Patrimonio Mundial.

El 20 de enero 2012 tuvo lugar la aprobación definitiva por parte del Ayuntamiento burgalés de la revisión del Plan General de Ordenación Urbana, (redactado por José María Ezquiaga). Sin embargo, el 22 de febrero de 2013 la Junta de Castilla y León lo rechazó por que no permite la construcción de un vial que sirva para prolongar la avenida de Eladio Perlado y así disponer de una vía rápida para unirla con la ronda interior norte, a través del antiguo pueblo de Gamonal (destruyéndolo). Este vial ya estaba previsto por el PGOU (PROINTEC) todavía vigente, pero una inteligente y coordinada acción ciudadana logró evitar que se realizara basándose en el hecho de que Gamonal es un núcleo de población del Camino de Santiago y por tanto un enclave de la lista del Patrimonio Mundial, tal como figura en el expediente de la declaración. El gobierno regional aseguró en el escrito remitido al Ayuntamiento de Burgos que “no se justifican las modificaciones en las condiciones de protección existentes”, y la noticia explica a renglón seguido “que precisamente sobre las edificaciones del pueblo antiguo de Gamonal pesa una especial protección porque pasa el Camino de Santiago que es Patrimonio de la Humanidad.” (Diario de Burgos, 23-2-2013: 9). El subrayado es nuestro.

Mencionamos este plan porque es un ejemplo que pone de relieve la desviación patológica de quienes ‘gestionan el patrimonio’ -que tanto les “pesa”-. Al mismo tiempo que cierran al tráfico todo el centro histórico de Burgos, que es un tramo importante del Camino de Santiago, planean abrir al tráfico un nuevo vial demoliendo el núcleo de Gamonal que es otro tramo del mismo Camino de Santiago.

Mientras tanto, el Camino de Santiago en Burgos que, en 1993, momento de su inclusión como Patrimonio Mundial, destacaba por mantener los valores de integridad y autenticidad, se ha cortado al construirse sobre él una

carretera como nuevo acceso al aeropuerto de Villafría, y este es el 2º ejemplo. Esta actuación ha sido denunciada por colectivos ciudadanos como un auténtico expolio. Sin embargo el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León, también ha considerado una carga la conservación del bien que no puede anteponerse al desarrollo económico y social, como señala la sentencia, que ha legitimado los accesos a Villafría en contra de un demoledor informe de ICOMOS en el que se señalaba que el Camino de Santiago “está sufriendo una transformación abusiva que rompe la estructura espacial tradicional y la imagen que corresponde a una estética, a un paisaje propio y a una armonía del Camino que le daba carácter, valor cultural y social. Esta transformación del Camino de Santiago demuestra la falta de sensibilidad frente a una actividad humana, la peregrinación, en la que los diferentes factores culturales que comporta se ven menospreciados, y en la que la pérdida de armonía, del equilibrio entre Camino y paisaje desnaturaliza el contexto”. El magistrado en su dictamen sostiene como argumento que en otros lugares se ha hecho lo mismo (Diario de Burgos, 17-6-2011: 6 y 7).



Fig.4. El magistrado comprende que el Camino de Santiago tenga que estar afectado por infraestructuras viarias necesarias “para garantizar el desarrollo económico de España”. Fuente: Diario de Burgos, 17 de junio de 2011.

Los peregrinos siguen desplazándose a lo largo de esta ruta hasta llegar a Santiago de Compostela, pero cada vez con más dificultades por las transformaciones que rompen su estructura espacial sometiendo a los caminantes a un trazado tortuoso y peligroso.

Desde su declaración el Camino de Santiago que ha sido vertebrador de un patrimonio territorial, ha sido objeto numerosas agresiones que rompen su autenticidad y su integridad por lo que es un itinerario en peligro.

so este periódico, es que se ha cortado el Camino y se ha construido una rotonda (la de Castañares) para coser los accesos del aeropuerto a la 120 y a la circunvalación sobre el trazado de la Ruta Jacobea. El Comité Español de Icomos, que es el autor del documento, elaborado a petición del demandante y solicitado por el TSJ, considera que se han violado, entre otras, las leyes de Patrimonio Histórico Español y de Patrimonio Cultural de Castilla y León, al cortar el trazado, permitir que se construya una carretera sobre él y desvirtuar su itinerario con la rotonda (ver siguiente artículo).

Señala además que la solución que debió adoptarse fue la construcción de un túnel, algo que habría puesto de manifiesto si se le hubiera pedido que visara el trazado del acceso a Villafra. Es más, remacha que como consecuencia de una actuación 'análoga' a esta, la ciudad Alemana de Dresde ha perdido su condición de Patrimonio de la Humanidad (ver información bajo estas líneas).

EL TSJ DISCREPA. Por lo que afecta a la reclamación de la propiedad del suelo afectado, el Tribunal estima parcialmente una indemnización económica. Pero en lo que es de todos, nunca mejor dicho, no respalda el informe de Icomos, al que, además, tacha de «tremendista y alarmista». El ponente de la sentencia argumenta su rechazo a las advertencias de Icomos sobre cuatro razones fundamentales.

La primera es que «nos encontramos ante un supuesto de excepción justificado por las obras expuestas», sobre el que

del Camino ha venido siendo el trazado durante años con estas palabras: «La silueta paisajística ya no existe desde hace muchos años en el citado lugar por estar pegando a anteriores vías de circunvalación y lindando con un polígono industrial».

La segunda es que esto no es la primera vez que se hace («el túnel no es la solución adoptada en otros lugares donde vías de circulación han tenido que cruzar o atravesar el Camino», sostiene el magistrado) y «resulta imposible o difícil evitar que en alguno de sus puntos tenga que estar afectado por algunas infraestructuras viarias para garantizar el desarrollo económico de España».

En tercer lugar señala que, si bien no contradice la advertencia de Icomos,

«no existe expediente alguno incoado con la finalidad de privar a dicho Camino de tal reconocimiento (el de Patrimonio de la Humanidad)». Por último, señala que los accesos estuvieron

respaldados en su momento por la Comisión Territorial de Patrimonio Cultural y por la propia administración.

Los 'demandantes' han manifestado a este periódico que no recurrirán la sentencia, sentencia que no sienta jurisprudencia pero que sí podría ser invocada por partes personadas en procedimientos ulteriores. Otra historia es lo que suceda cuando Icomos tenga conocimiento de la misma porque, aunque no lo parezca, hay materias sobre las que ningún tribunal tiene competencias. Como por ejemplo la de decidir o no quién merece, o no, recibir títulos de Patrimonio de la Humanidad.

Sostiene el magistrado como argumento que en otros lugares se ha hecho lo mismo

Fig. 5 El Tribunal Superior de Justicia no consideró un expolio la eliminación de una parte del Camino de Santiago y legitimó el ataque realizado en un bien del Patrimonio Mundial. Fuente: Diario de Burgos, 17 de junio de 2011.

Referencias

- SUÁREZ-INCLÁN DUCASSI, M^a ROSA, (2002):
“Introducción” en *El Patrimonio Intangible y otros aspectos relativos a los Itinerarios Culturales*, Pamplona, Departamento de Educación y Cultura, Gobierno de Navarra, pp. 23-40.
- NAVARRO SEGURA, M^a Isabel, (2002): “El Camino Real Intercontinental” en *El Patrimonio Intangible y otros aspectos relativos a los Itinerarios Culturales*, Pamplona, Departamento de Educación y Cultura, Gobierno de Navarra, pp. 303-333.

¿Es el *Códice Calixtino* el primer plan de gestión del Camino de Santiago?

Antonio ÁLVAREZ TEJEDOR (España)

En el expediente presentado por España para la propuesta de inscripción del Camino de Santiago en la Lista del Patrimonio Mundial se señala que el Estado creaba un ente, el Consejo Jacobeo, con el objetivo de coordinar las actuaciones futuras de protección, rehabilitación y función cultural del Camino de Santiago. Se añade, además, que una de las líneas principales de actuación consiste en la identificación y protección del camino.

Asimismo en el citado expediente se toma como referencia, en el apartado de historia, el *Códice Calixtino*, pero únicamente se "aprovecha" para identificar el trazado físico del camino. Por ello, de ese venerable código sólo se analiza el llamado libro V, dejando a un lado la importante información que sobre los valores culturales del fenómeno jacobeo se contienen en los otros cuatro y en el apéndice musical. En esta ponencia pretendemos dar cuenta de los datos y las regulaciones contenidos en el también conocido como *Liber Sancti Jacobi* en aras de una exacta identificación del camino y su trascendencia, y de las disposiciones que sirven de apoyo y servicio tanto al peregrino como a los diferentes elementos de la infraestructura caminera. De nuestro análisis pretendemos concluir que en el citado código medieval de la Catedral de Santiago hay preocupación e intención de señalar tanto el

uso del camino con sus dotaciones como el cuidado y amparo que deben recibir los peregrinos: orientación exacta en el viaje, agenda viajera con información detallada sobre las condiciones del territorio, identificación de lugares con sus respectivos protagonistas, colección de relatos incentivados de la devoción al Hijo del Trueno, consejos para cumplir de manera adecuada la piadosa caminata, etc. En consecuencia, queremos demostrar que el *Códice Calixtino* contiene elementos principales de lo que hoy llamaríamos un plan de gestión, una precisa identificación del objeto, con toda su complejidad (en la linealidad del trazado y en la verticalidad de un fenómeno en el que se acumulan materiales, visiones y significados muy variados), y una propuesta de uso y disfrute (espiritual) para los caminantes.

Y, al margen del texto del Calixtino, como ejemplo del ambiente que explique mejor la actitud programadora y protectora de la Iglesia y del poder civil hacia el peregrinaje a Santiago desde toda Europa, haremos también referencia y análisis a otros textos medievales de índole literaria, jurídica o plástica.

El Códice Calixtino

¿Qué es?

Se trata de un código en el que se reúnen y se nivela lingüísticamente un conjunto de relatos y textos anteriores. Se les da forma y se presentan de manera unitaria bajo la firma de un mismo autor, el papa Calixto; y con un fin determinado: la promoción de la peregrinación jacobea.

El supuesto autor del código, señala en el prólogo la gestación del libro y su finalidad: "Mientras era escolar, amando al Apóstol desde la niñez, al recorrer por espacio de catorce años tierras y regiones extranjeras todo lo que

acerca de él hallaba escrito lo copiaba con diligencia en unas pocas hojas ásperas y ruines, a fin de exponerlo en un volumen para que los amantes de Santiago hallasen más a mano y reunido lo que debe leerse en los días festivos."

Debemos tener en cuenta, por lo tanto, que cuando se escribió el *Liber* la peregrinación había adquirido categoría mundial, se hallaba terminada la basílica, abundaban las hosterías para peregrinos y los caminos que conducían al templo del Apóstol se hallaban concurridísimas.

El citado volumen está constituido por cinco libros. El primer libro está integrado por una variedad de poemas, himnos y tropos, y una gran Misa (su finalidad, además del culto al santo, bien pudiera ser la de exponer la reforma litúrgica apoyada entonces muy decididamente por los cluniacenses). El segundo libro incluye una veintena de milagros o ejemplos que se realizaron durante la vida del gran arzobispo Gelmírez (hacia 1150). El tercer libro relata la historia del viaje de Santiago desde Tierra Santa. El cuarto es la crónica de Turpín, y el quinto consiste en una guía de peregrinos.

- *¿Cómo se llama?*

Codex Calixtinus o *Liber Sancti Iacobi*

- *¿Cuándo fue escrito?*

En torno al año 1160

- *¿Quién lo escribió?*

Convencionalmente se señala a Aymeric Picaud.

- *¿Para qué, qué objetivos perseguía?*

Parece evidente afirmar que el gran objetivo del libro era la propaganda de la peregrinación jacobea, centrada en los intereses espirituales y materiales de Cluny, que se descubrirán incluso en la orientación que da la Guía para visitas de santuarios cluniacenses.

Hay quien interpreta que el objetivo del núcleo inicial (libro I) era la reforma litúrgica, al que inmediatamente se unió el libro II de los milagros para constituir un conjunto que buscaba la renovación y difusión del culto al Apóstol.

Además parece claro el objetivo de exaltar la sede jacobea. En el *Liber* aparece la teoría de las tres grandes sedes de la cristiandad: Roma en que sentó San Pedro, representante de Cristo, Compostela en que reposa Santiago, a la diestra, y Éfeso, tradicionalmente vinculada a Juan, a la izquierda. Esta concepción lleva algo más que implícita la reivindicación del primado sobre toda Hispania, que le habría otorgado Carlomagno, modificando así de modo parcial los datos en las tensas y acres relaciones entre Santiago y Toledo. Esto también se podría comprobar en el Libro V: las sepulturas de mártires y santos que se encuentran en las cercanías del camino de la peregrinación han de visitarse en función del objetivo principal de caminar a Santiago, y con una especie de subordinación a la preeminencia jacobea, que así no sufriría de su competencia sino que se convertiría en apoyo de la devoción santiaguista: También la grandeza y maravillas de la iglesia de Compostela no hacen más que subrayar y corresponderse con la suprema dignidad de Santiago.

A esto habría que añadir otros objetivos como los que tocan la seguridad del Camino de Santiago, aspectos que comentaremos más adelante.

Se hacen alabanzas al rey Alfonso de Aragón, a Alfonso VI, benefactores de la ruta, se hace especial recomendación a los canónigos de Santiago para que se preocupen más de los peregrinos y menos de cómo obtener beneficios materiales de ellos. Pero no se puede olvidar que las garantías para los peregrinos, al favorecer su llegada masiva a Compostela, se convertían en pieza

angular del culto de Apóstol, y con él, del prestigio y engrandecimiento de la sede compostelana.

Así se combinan objetivos mayores y menores en la realización final de esta obra. La propia complejidad y diversidad de los fines perseguidos, subyacentes a veces a desarrollos de otro tipo, hacen una vez más del *Liber* una de las producciones del máximo interés en el rico y variado siglo XII.

Acumulación e *interacción* de significados o valores

El *Códice Calixtino* presenta el Camino de Santiago como un programa o proyecto catequético de perfeccionamiento espiritual y de salvación. Caminar, peregrinar no sólo es un elemento esencial en las formas de comportamiento de los hombres medievales, sino que, sin duda, en el origen tiene una clara base conceptual y religiosa.

La carga de esfuerzo que tenía el viaje se interpretaba de manera inevitable como un sacrificio, un acto de abnegación, una ofrenda que presentar en homenaje a Dios.

Pero también, sin duda, el Camino de Santiago que se presenta en el *Códice Calixtino* es la más extraordinaria manifestación de un plan estratégico de ordenación de un territorio basado en unos sentimientos, en unas creencias y en unos componentes culturales que buscaban unas señas de identidad y de oposición de unos pueblos frente a otros, cristianos frente a musulmanes.

Un plan de gestión del *Camino* de Santiago: El *Codex Calixtinus* o *Liber Sancti Iacobi*.

El plan de gestión de un bien, en este caso, del Camino de Santiago, tiene que contener unos grandes apartados entre los que no pueden faltar (I) el

conocimiento en profundidad del objeto que se ha de gestionar, de la totalidad y diversidad de sus valores culturales; (II) las propuestas de mantenimiento y conservación de los elementos físicos que soportan los valores y la vida de ese bien; y (III) la atención prevista a los que están usando, disfrutando y viviendo ese ente patrimonial.

Conocimiento en profundidad del objeto material y de sus valores.

El *Códice Calixtino* es una excelente fuente para conocer bien en sus detalles y trascendencia el Camino de Santiago. En los diferentes libros que componen el *Liber Sancti Iacobi* se describen no sólo los aspectos materiales de la vía, sino también las motivaciones y causas de tan peculiar propuesta de actuación, la caminata para alcanzar de la veneración del sepulcro de Santiago.

El trazado material

Como hemos dicho al comienzo, el *Códice Calixtino* es conocido y utilizado por su Libro V, la llamada guía de peregrinos, en el que se señalan las diferentes localidades y las (tres / trece) etapas que llevan desde la Europa transpirenaica a Santiago de Compostela. Como sabemos, el trazado señalado en ese Libro V permite, en España, identificar la senda que, por otro lado, la tradición posterior no ha hecho más que confirmar.

Pero también en el Libro II, el libro de los milagros atribuidos a Santiago, aparecen no pocas noticias identificadoras del trazado seguido por los peregrinos jacobeos. Así, Tolosa, Pamplona, Estella, Logroño, Oca, Burgos, León, son lugares por los que pasaron peregrinos procedentes de Apulia, Borgoña, Lyon, Poitou o Gascuña. De tal manera es útil la información viaria que proporciona el Libro II que hoy se podría hacer un boceto

de trazado jacobeo bastante aproximado sin otras informaciones.

Razones para la peregrinación

En el citado Libro II del *Codex Calixtinus* se copian una colección de milagros obrados por mediación de Santiago a favor de sus devotos. Allí aparece no sólo reflejada la devoción al Apóstol sino la práctica piadosa, ya conocida desde algunas centurias antes, de peregrinar a Compostela a dar gracias por un favor recibido, pedir perdón por los pecados (salud del alma) o procurar la salud del cuerpo⁸.

Son estas razones expresadas en los milagros jacobeos otro aspecto importante (¡llamado inmaterial!) del ente Camino de Santiago, aparte del trazado e instalaciones viarias. Tan es así, que esas historias copiadas en el *Liber Sancti Iacobi*, que animan a hacer el camino, a sudar y penar por las llanuras castellanas y los montes leoneses, crean otras o se reproducen y amplían en otros lugares, en otros tiempos, con otros formatos y en otros soportes. Y todas ellas, todas las historias, aquí y allí "retoñadas", forman parte del ente cultural Camino de Santiago.

Esta realidad le hace afirmar a Serafín Moralejo que en el camino se encuentra, sobre todo "una clientela, una audiencia, un público, un poderoso ámbito de resonancia. El camino significa un privilegiado medio de comunicación no sólo en el sentido de tráfico, sino también en el de 'información'. Cuanto se dijera, predicara,

⁸ "Pues la sagrada virtud del Apóstol trasladada desde la región de Jerusalén, brilla en Galicia con los milagros divinos. Pues junto a su basílica con frecuencia hace Dios milagros por su mediación. Vienen los enfermos y son curados, los ciegos ven la luz, los tullidos se levantan, los mudos hablan, los endemoniados se libran de la posesión del diablo, los tristes son consolados y, lo que es aún mayor portento, son oídas las oraciones de los fieles, y allí se dejan las cargas pasada de los delitos y se rompen las cadenas de los pecados". (*Veneranda dies*)

cantara, contara, esculpiera o pintara en el camino alcanzaba a más gente y a más lugares".

Como ejemplo de lo dicho vamos a fijarnos en una historia, un hecho maravilloso ligado al fenómeno de la peregrinación jacobea, que se copia en el Libro II del *Códice Calixtino* y que se manifiesta a través de modos de expresión diferentes pero convergentes en el propio código y en otros lugares. Trataré, pues, de analizar un mismo mensaje o significado que es manifestado de maneras distintas por medio de lenguajes diferentes. Y si la historia tiene valor patrimonial, lo tienen también cada una de sus formulaciones reales y concretas. Y ese desarrollo del "cuento", que aparece ya en el Calixtino, y que se desarrolla en otros lugares y con formulaciones diferentes forman hoy el ente Camino de Santiago.

El milagro del ahorcado más el del gallo y la gallina

Hay una historia famosísima que ha dado lugar a numerosos relatos y versiones. Aparece por primera vez en el *Códice Calixtino*.

Es en cierta manera una historia justiciera que da consuelo y satisfacción a tanto peregrino que se vio robado y estafado por posaderos sin escrúpulos (de lo que hablaremos más adelante). Por ello fue un milagro tantas veces contado y conocido en todo lugar y durante siglos.

La versión más conocida es la que sitúa la acción en Santo Domingo de la Calzada y que cuenta cómo el amor y la pasión no correspondida de una posadera dio con el joven e infeliz caminante alemán en lo alto de una horca. Y esta alargada versión es la que explica la simpática e insólita presencia del gallo y la gallina en la catedral de Santo Domingo. La redacción calceatense de esta historia puede ser del siglo XIV pero aparece con otras variantes en la *Leyenda dorada* (siglo XIII) de Santiago o Jacobo de

la Vorágine, en el *Speculum Historiale* de Vicente de Beauvais (c. 1264), etc. La tradición también sitúa el hecho en la portuguesa ciudad de Barcelos que ha tomado al gallo como emblema y símbolo, y representa a todo el país. Con toda esta fama era improbable que no apareciera entre las cantigas (la nº 175) de Santa María del Rey Sabio.

Pero entre unas versiones y otras, existen notables diferencias que no deben ser consideradas menores: el itinerario de los peregrinos y el lugar del milagro - Barcelos, Toulouse, Tricastela...-, el personaje mediador - Santiago, Santa María, otros santos- y el desenlace de la historia: sin o con (gallo) y gallina. Tanto en el *Códice Calixtino* como en la *Leyenda dorada*, por ejemplo, es el mismo Santiago el que obra el milagro sobre el devoto e inocente acusado mientras que en la cantiga del rey trovador se atribuye a la Virgen María el hecho maravilloso. Por su lado, en la conocida tradición de Santo Domingo de la Calzada, es el propio Santo Domingo, diligente auxilio de los peregrinos jacobeos, el que obra el milagro de que el muchacho injustamente acusado no muera en la horca o vuelva a la vida, aspecto éste que no está demasiado claro.

En el capítulo V del Libro segundo del *Códice Calixtino*, se copia un “Ejemplo de Santiago escrito por el Papa Calixto”: la historia ya está dicha y ya la conocemos, pero aquí hay algunos detalles singulares. En Toulouse, un posadero avaro urde una treta por la que condenan a morir en la horca al infeliz adolescente alemán. Cuando el padre del muchacho, después de visitar la tumba de Santiago, vuelve al cabo de treinta y seis días y se detiene junto al cuerpo suspendido de su hijo, exclamó llorando: “¡Ay de mí, hijo mío, para qué te engendré! ¡Por qué viéndote colgado he soportado el vivir!”(...) “El hijo colgado le responde al padre: No llores, queridísimo padre, por mi

pena, pues no es ninguna, sino más bien alégrate, porque me siento ahora más a gusto que jamás en toda mi vida pasada. Porque el muy bienaventurado Santiago, sosteniéndome con sus manos, me consuela con toda clase de dulzuras.” Se desenmascara al posadero y se arregla la injusticia.

En el *Códice Calixtino*, y en su himno *Ad honorem Regis summi* atribuido al Maestro Alberico, Arzobispo de Bourges, también se cantan algunos milagros, y en una de sus estrofas se hace referencia al milagro del ahorcado “narrado” por el Papa Calixto.

La historia del peregrino injustamente tratado llega también al Rey Sabio. Pero Alfonso X, que fue más mariano que jacobeo, hace pasar a los peregrinos protagonistas del suceso por el Santuario mariano de Rocamador.

En Toulouse, el posadero que era malo, ¡era hereje! (aquí no hay enamoradas despechadas) mete una copa de plata en el zurrón del peregrino y le acusa de robo. El joven romero fue ahorcado, y el padre siguió peregrinando hasta Santiago como tenía prometido.

Pero aunque fue puesto en la horca, el joven romero, gracias a la mediación de Santa María, siguió vivo hasta el regreso de su padre que había continuado camino a Compostela. Se aclaró el engaño y el pérfido y bribón posadero fue ajusticiado.

Alfonso X, además de versificar en romance gallego-portugués la conocida historia, manda copiar unos códices ricamente iluminados, en los que representa en seis sintéticas y expresivas imágenes el desarrollo del argumento maravilloso. En este códice escurialense copia además la música con la que se canta la historia.

En Santo Domingo de la Calzada, en La Rioja, el milagro del ahorcado se ve completado con el del gallo y la gallina.

En el códice de la Catedral de Santo Domingo de la Calzada, al parecer del siglo XII, donde se recogen diferentes milagros de peregrinos de Santiago, se narra la historia de manera bastante semejante a cómo lo hace el citado *Códice Calixtino*, sólo que el suceso punitivo-milagroso sucedió en la localidad riojana.

Pasadas varias centurias, seguramente en el siglo XIV, la historia se alarga y complementa con otra maravillosa anécdota y que justifica la presencia de un gallo y una gallina blancos en la Catedral calceatense. Lo ocurrido fue que, una vez que los padres hubieron comprobado que su hijo seguía vivo por intercesión del Santo, éstos acudieron a pedir justicia al incrédulo corregidor, a quien le parecía más verosímil que siguieran vivos el gallo y la gallina asados que se disponía a comer que el joven ahorcado hacía ya más de treinta días: “eso es tan verdad como este gallo y esta gallina asados resuciten”. La apuesta se resolvió con el cacareo y correteo por la mesa de los comestibles gallináceos.

Vemos, pues, cómo una historia que aparece en numerosos lugares, contada en latín y en diferentes lenguas romances, está cantada en obras que sirven como catequesis y honra de las sobrenaturales intercesiones, y está pintada en diversos soportes y con variadas técnicas y esculpida (en Barcelos). Es decir, a los lenguajes sonoros, la palabra y la música, se añade y superpone el lenguaje plástico de las imágenes para constituir entre todos un potenciado mensaje complejo, multiforme y lleno de simbolismo.

Mantenimiento y conservación de los elementos materiales que soportan los valores y la vida del bien.

El Libro V es algo más que una guía de peregrinos sino una propuesta de gestión del peregrinaje y de los peregrinos.

En este libro se hace un pequeño apartado, el capítulo V, para ocuparse de algo fundamental en el camino: la planificación, realización y mantenimiento de la infraestructura viaria.

"Estos son los nombres de algunos camineros que en tiempos de Diego, arzobispo compostelano, y de Alfonso, emperador de España y Galicia, y de Calixto, papa, repararon, por piadoso amor de Dios y del Apóstol, el Camino de Santiago, desde Rabanal hasta Puertomarín, con anterioridad al años del Señor 1120, reynando el rey Alfonso de Aragón y el rey de Francia Luis el Gordo: Andrés, Rogelio, Alvito, Fortín, Arnaldo, Esteban y Pedro que reconstruyó el puente del Miño destruido por la reina Urraca. Descansen en paz eterna las almas de éstos y las de sus colaboradores."

Por otro lado, Sancho el Mayor de Navarra, tal como se recoge en la Historia Silense, "desde los montes Pirineos hasta el castillo de Nájera, sacando de la potestad de los paganos cuanto de tierra se contiene dentro, hizo correr sin retroceso el Camino de Santiago, que los peregrinos torcían desviándose por Álava".

Alfonso VI, rey de Castilla y de León, no sólo mandó construir hospitales sino también que se reparasen todos los puentes que están entre Logroño y Santiago.

Cierto es que tanto los reyes navarro-aragoneses Alfonso I, Sancho el Mayor y Sancho Ramírez, como los monarcas castellano-leoneses Alfonso VII, el Emperador, y Alfonso VI, tenían gran interés en facilitar el paso de los peregrinos, pero era más grande el interés y deseo de que

llegaran a sus tierras hombres de armas, pobladores que cultivaran las tierras abandonadas, y artesanos y mercaderes que atendieran a las necesidades de los peregrinos y revitalizaran la economía al ponerla en contacto con los modelos europeos.

Es decir, que con la acción coordinada de la Iglesia y el poder político, los objetivos religiosos se combinaban e interactuaban con los proyectos políticos.

Atención prevista a los usuarios.

¿Cómo se debe recibir a los peregrinos?

Ya hemos dicho que el Libro V es algo más que una guía. En efecto, en su capítulo XI se dispone y advierte sobre la forma de tratar a los usuarios del camino. Con el título "De cómo los peregrinos de Santiago hayan de ser recibidos" se anotan una serie de recomendaciones y avisos. Así, comienza el capítulo diciendo: «Los peregrinos, tanto pobres como ricos, han de ser caritativamente recibidos y venerados por todas las gentes cuando van o vienen de Santiago. Pues quienquiera que los reciba y diligentemente los hospede, no sólo tendrá como huésped a Santiago, sino también al Señor, según sus mismas palabras, al decir en el Evangelio: "El que os reciba a vosotros, me recibe a mí". Hubo antiguamente muchos que incurrieron en la ira de Dios, porque no quisieron recibir a los necesitados y a los peregrinos de Santiago». Y siguen más advertencias.

Con anterioridad, debido a la iniciativa del gran impulsor de la peregrinación jacobea reflejada y propuesta en el *Códice Calixtino*, el obispo Diego Gelmírez, la preocupación y cuidado de los destinatarios de la propaganda jacobea y usuarios del camino de peregrinación, se plasma en disposiciones y decretos. Así, en 1124, Gelmírez convoca un Concilio en Compostela, en

el que entre otra cosas se decreta: "Ni se embargue a los peregrinos y a los mercaderes, a no ser que ellos mismos den motivo para ello".

Pero volvamos al *Códice Calixtino* y volvamos una vez más a un libro, el II, (no el Libro V) donde se describen los abusos que sufren y peligros que corren los peregrinos. Y veremos, además, las condenas sin paliativos que se manifiestan en el *Liber Sancti Iacobi* contra los que protagonizan conductas reprobables.

Los mesoneros

En el capítulo XVII del citado Libro II, se copia el sermón del papa Calixto conocido como *Veneranda dies*, donde se describen y condenan los usos y abusos de los que mal atienden a los peregrinos.

"Mas ¿qué decir de los malos mesoneros que con tantos fraudes engañan a los peregrinos? Así como de nuestro Señor Jesucristo en su pasión Judas llevó el castigo de su culpa y el buen ladrón el premio de su confesión, así los que abusivamente hospedan en el Camino de Santiago pagarán en el infierno las penas de sus villanías, y los sinceros peregrinos recibirán en el cielo los premios de sus buenas obras y de sus sufrimientos. Se condenan, pues, los que malamente tratan en los albergues del Camino de Santiago, explotando con innumerables engaños a los peregrinos".

"El mal hospedero no le da buena cama a los peregrinos, a no ser que le den a él de cenar, o una moneda. Si la moneda del peregrino vale por dos monedas de la ciudad en que desea comer, el malvado fondista no se la valora más que por un óbolo. El hospedero malvado da el vino mejor a sus huéspedes para conseguir embriagarles y cuando duermen poder quitarles la bolsa, o el gurlo, u otra cosa. El mesonero malo les da muerte con bebidas venenosas para poder apoderarse de sus despojos." (*Veneranda dies*)

"El que no engaña a los peregrinos, ni en la plaza, ni en el negocio, ni en el cambio, ni en el hospedaje, ni por los citados medios fraudulentos, sino que se porta con ellos debidamente, sin duda alguna obtendrá en el futuro el premio del Señor." (*Veneranda dies*)

Otros negociantes réprobos del camino.

"¿Y qué diremos de los que cobran tributos a los peregrinos de Santiago? Los cobradores de portazgos de Ostabat, de San Juan y de San Miguel del pie del Puerto de Cize, se condenan del todo. No hay lengua que pueda decir las injurias que les hacen a los peregrinos. Apenas pasa un transeúnte que no sea explotado por ellos. Con la autoridad de Diosa, Padre Omnipotente, y del Hijo y del Espíritu Santo, de todos los santos, son excomulgados cien veces y anatematizados y apartados de las puertas del santo paraíso por boca de muchos santos obispos y sacerdotes y monjes, que con frecuencia son allí estafados. [...] Y por lo mismo, dichos malhechores, a saber: los mesoneros, cambistas, negociadores y cobradores de puertas, han de ser amonestados que se arrepientan". (*Veneranda dies*)

Conclusión

El Camino de Santiago, se constituyó en un proyecto religioso y en un proyecto político, y resultó un espacio físico y una empresa en la que se penaba, se comerciaba, se amaba y se vivía.

El Camino de Santiago, sometido desde su origen a la voluntad de clérigos, obispos, papas y reyes, trasciende y sobrepasa su función de vía comunicación, es algo más que una carretera, una vía, una senda. Desde un principio es algo más, es el modo de llegar a un destino anhelado y llega a ser una forma de organizar y desarrollar la vida. Todo él se llenó de vida, con lo que cada uno de los

tramos de ese camino y la ruta en su integridad se convirtió en un continente de cultura y en un producto cultural.

Por haber sido desde el principio un espacio lleno de vida y un espacio para vivir, a los valores naturales del territorio que atraviesa y a los valores tangibles materiales, fruto de la tan dilatada y concurrida presencia humana (puentes, cruceros, hospitales, santuarios, pueblos, etc.), en el Camino de Santiago hay que añadir los valores patrimoniales asociados a la expresión de las creencias religiosas y de las formas de vida de los peregrinos. Así, el bien patrimonial Camino de Santiago, debe ser considerado como una especie de palimpsesto, en el que “se hacen carne” y se superponen unas sobre otras, sin llegar a anularse mutuamente, diferentes escrituras o textos de lenguajes distintos (lingüístico-literario, musical, plástico...), y diferentes bienes patrimoniales de tipología diversa (naturales y culturales). Es, pues, un bien patrimonial complejo que tiene un aspecto de “hojaldre”, en el que cada lámina o “capa” de este hojaldre tiene su causa y su cuándo; cada “hoja” tiene su textura y cualidad, y en el que todas juntas encuentran sentido y confieren sentido al todo.

Esta es la realidad real y extensa del Camino de Santiago y de muchos aspectos de esta realidad, material y caminera a la vez que intelectual y emotiva, de su valor y de su uso da cuenta el *Códice Calixtino*.

II
El CRTA
Camino Real de Tierra
Adentro

El CRTA en Chihuahua: retos de su puesta en valor

Anaeli CHAVIRA COSSÍO (México)

Puede señalarse el año de 1994 cuando el Instituto Nacional de Antropología e Historia suscribe acuerdos con diferentes instituciones de Estados Unidos con el fin de conservar la ruta histórica del Camino Real de Tierra Adentro que dio origen a poblaciones en ambos lados de la frontera. Esta alianza se concreta en el denominado Programa del Camino Real de Tierra Adentro.

En los años subsecuentes se realizaron coloquios de intercambio académico; ferias de libros; reuniones de museos; seminarios y talleres de arquitectura de tierra; talleres para la elaboración de planes de manejo y se inició con la elaboración de los expedientes para la declaratoria como Patrimonio de la Humanidad tanto en México como en Estados Unidos. Para 1996 se inauguró el Museo de las Culturas del Norte en Casas Grandes, Chihuahua y en 1998 se inscribió la Zona Arqueológica de Paquimé como Patrimonio de la Humanidad.

En 2001, se incluye el CRTA en la Lista Indicativa de Patrimonio Mundial. México siguió trabajando en el expediente técnico para la inscripción en la Lista de Patrimonio Mundial y se publicaron instrumentos legales de protección de los sitios dentro de la ruta. Tal fue el caso de las declaratorias federales de Zonas de Monumentos Históricos en los municipios de Hidalgo del Parral y Valle

de Allende en Chihuahua en 2001; la inscripción como Patrimonio de la Humanidad de la ciudad de San Miguel Allende y el de las Misiones de la Sierra Gorda en Querétaro. También la creación del Museo de Camino Real en Socorro Nuevo México entre otros.

A principios de 2009 se presenta el Expediente Técnico del CRTA ante el Centro de Patrimonio Mundial. El 1º agosto de 2010 se inscribe el CRTA en la Lista de Patrimonio Mundial en la categoría de Itinerario Cultural.

Con el anuncio de este importante reconocimiento también llega la sorpresa para el Centro INAH Chihuahua encontrando que pese a contener un tercio del recorrido del CRTA en México y ser el punto de enlace que da continuidad de su trayecto hacia EUA, sólo se enumeraba al pueblo de Valle de Allende dentro de los 60 bienes enlistados por México para su inscripción en la Lista de Patrimonio Mundial.

En territorio chihuahuense se habían detectado más de 30 sitios relacionados al CRTA, el expediente técnico presentado ante la UNESCO incluyó una lista indicativa de 10 sitios a incluir por Chihuahua.

Se seleccionaron 15 sitios asociados al CRTA con la intención de dar continuidad y realizar el seguimiento a dicha Inscripción:

| MUNICIPIO | SITIO PROPUESTO <i>* Aparece en la lista indicativa del expediente técnico presentado para la inscripción a la Lista de Patrimonio Mundial</i> | CATEGORIA |
|--|--|--------------------|
| Allende (Valle de San Bartolomé) | Pueblo de Valle de Allende Zona de Monumentos Históricos de Valle de Allende (Sitio declarado) | Villa de españoles |

| | | |
|--|--|------------------------------------|
| Santa Bárbara | Templo de Santa Bárbara* primer asentamiento en 1564, fundacion1567. | Real de Minas/ Paisaje Cultural |
| Coronado | Ex Hacienda de San Francisco Xavier del Río Florido de Coronado* Fundada en 1723 y Mesón de María* utilizado por los viajeros, así como de un molino y de un rebote, juego tradicional traído por los colonos vascos. | Ex Hacienda y Mesón |
| Hidalgo del Parral | Mina La Prieta* descubrimiento de la veta en 1631. | Real de Minas |
| San Francisco de Conchos | Misión de San Francisco de Conchos* | Misión |
| Jiménez Presidio de Nuestra Señora de las Caldas de Guajuquilla 1752 | Templo Santo Cristo de Burgos, 1802 | Templo |
| Camargo fundado en 1797 | Templo de Santa Rosalía de Camargo s. XVIII | Templo |
| La Cruz | Tramo original del Camino Real, llamado así hasta hoy. | Tramo original |
| Rosales (Santa Cruz de Tapacolmes) pueblo de misión fundado por frailes franciscanos | Acueducto | Infraestructura |

| | | |
|--|---|--|
| en 1714 | | |
| Chihuahua | La Catedral de Chihuahua *(como Centro Histórico) | Real de Minas |
| | Cueva de las Monas* la manifestación más tardía está fechada a principios del siglo XVIII | Sitio de Arte Rupestre |
| Aquiles Serdán En 1652, el capitán Diego del Castillo hace el denuncio de una mina de plata. | Templo de Santa Eulalia* | Real de Minas |
| Ahumada | Templo del Presidio de San Fernando de las Amarillas del pueblo del Carrizal* el poblado del Carrizal se originó como hacienda en 1740, (Hacienda de los Dolores), para 1758 se estableció el presidio militar. | Presidio/Templo |
| Juárez | Paraje de Samalayuca* (petrograbados) En algunos casos se advierten restos de pintura con figuras humanas y de animales. Una gran cantidad de figuras representan manos humanas, lanzaderas, seres humanos de diferentes formas, borregos, serpientes, puntas de flecha, estrellas, lunas, soles, plantas, círculos y peyote. | Área Natural/Sitio de manifestaciones Rupestres |

| | | |
|--|--|--------|
| | Misión de Guadalupe de Paso del Norte* Franciscana fundada en 1659 | Misión |
|--|--|--------|

Al llevar a cabo el análisis de los sitios seleccionados, fue posible establecer que las distintas temporalidades los mismos no permiten determinarlos a todos como componentes integrales del CRTA por lo cual se hace necesaria la profundización en un explicación estratigráfica-geohistórica de este Itinerario Cultural en Chihuahua.

No obstante decidimos retomar las líneas estratégicas que establecía el Programa del CRTA en su origen como proceso con el propósito de poder incluirlos a la inscripción en la LPM en algún momento.

En cada uno de los sitios mencionados, iniciamos la implementación de los curso-taller de planes de manejo en los sitios asociados a los sitios del CRTA se enfocaron en 6 objetivos

- Auto-reconocimiento de los valores que tiene el sitio como parte del Itinerario Cultural, por parte de los diferentes actores en la comunidad.
- Capacitar sobre las Dimensiones Jurídicas de la protección del patrimonio cultural.
- Fortalecimiento de la coordinación entre Instituciones Públicas y Privadas que intervienen los sitios patrimoniales a través de las CMPC y la firma de convenios INAH-Ayuntamientos.
- Sustentabilidad en los procesos de Planeación e Intervención en los sitios patrimoniales.
- Continuidad en las obras y eventuales políticas en el manejo de los sitios.
- Participación Social en el diseño de las políticas públicas, de manejo y gestión de los sitios.

Asumiendo el compromiso que trae consigo la Inscripción en la Lista de Patrimonio Mundial del Pueblo de Valle de Allende el Centro INAH Chihuahua gestionó recursos para que la Dra. Cecilia Calderón Puente, especialista del CIIC, desarrollara el denominado Plan de Manejo de Valle de Allende, buscando integrar actividades y acciones de protección del patrimonio cultural en una visión integral con un carácter multidisciplinario, e interdisciplinario.

Valle de Allende desde 2001, es una zona de monumentos históricos protegida a nivel Federal por el Instituto Nacional de Antropología e Historia. Se contabilizan poco más de 100 inmuebles históricos, contenidos en un perímetro único de protección.

La inscripción del pueblo de Valle de Allende en la propuesta de Patrimonio del Mundo establece dos perímetros, una zona núcleo y otra de amortiguamiento, ligeramente mayor al perímetro previamente establecido por el INAH.

El estudio de la conformación histórica del Valle de San Bartolomé que se incluye en el diagnóstico realizado por la Dra. Calderón (hoy Valle de Allende) establece una zona protegida que incluye el origen del asentamiento.

La propuesta de Zona Integral de Manejo para este sitio, incluye un perímetro mucho más amplio, con distintas zonificaciones a fin de establecer estrategias de ordenamiento territorial así como un plan de procuración de fondos para proyectos específicos que salvaguarden el patrimonio contenido en este lugar. Este Plan de Manejo y Gestión del sitio ha sido entregado y aprobado por la autoridad local del Municipio de Allende en 2012.

Como se pueden imaginar, este es un proceso complejo que persigue el diseño de estrategias, normativas y políticas públicas en las diferentes materias como educación, desarrollo urbano, turismo, cultura, entre otros,

para que en su conjunto, aseguren la salvaguarda de los valores patrimoniales del sitio.

Sin embargo esta no es la tarea más complicada del proceso, ha resultado mucho más compleja y complicada la implementación de dicho Plan, tomando en cuenta que no resulta fácil reunir a los distintos órganos de gobierno y tomar acuerdos para la aplicación de las estrategias planteadas, para traducirlas en la generación de políticas públicas en materia de patrimonio cultural.

Realidad actual

En Chihuahua, los sitios que se conformaron y consolidaron al paso del CRTA, han sufrido cambios irreversibles, derivado de una actitud sociopolítica de autonomía respecto al centralismo del Gobierno de la Republica, al mismo tiempo que Chihuahua en su calidad de frontera con Estados Unidos, expone un discurso de “modernidad” y “desarrollo” que derivan en el menosprecio del patrimonio histórico, cultural y natural, justificando actuaciones muchas veces ilegales en su detrimento, sobreponiéndose a leyes de orden internacional, federal y de carácter estatal vinculadas al patrimonio cultural.

De tal manera que la presencia del patrimonio edificado de los centros históricos se va perdiendo irremediabilmente en el territorio chihuahuense, y para muestra cito algunos ejemplos:

Municipio de Santa Barbara construcción de capilla anexa en atrio de Templo considerado Monumento Histórico, descubriendo restos humanos de los primeros habitantes del lugar, los cuales fueron arrasados por la nueva construcción.

Municipio de Hidalgo del Parral. Demolición furtiva de Monumentos Históricos Inmuebles, modificación de

traza histórica a veces realizadas por la propia autoridad tras el anuncio de proyectos de *Regeneración de Centros Históricos*.

Municipio de Jiménez. Utilización de Monumentos Históricos Inmuebles abandonados como banco de material.

Municipio de Chihuahua, construcciones contemporáneas que compiten con los Monumentos Históricos.

Municipio de Juárez. Alteraciones a la traza urbana, mega proyectos de modernización auspiciado por Organismos Internacionales.

Innumerables fincas en franco abandono.

El desinterés mostrado por algunas autoridades sobre el patrimonio cultural por considerarlo un obstáculo para el desarrollo ha mermado en gran medida los esfuerzos realizados por las instituciones culturales.

Retos del Camino Real de Tierra Adentro en Chihuahua

1. Informar y orientar a los funcionarios municipales sobre los aspectos fundamentales en materia de investigación, conservación y difusión del patrimonio cultural que requieren el apoyo de las diversas instancias de gobierno.
2. Que el INAH a través de la Delegación Estatal, logre una coordinación eficaz para integrar los órganos civiles de protección y fomento cultural, con personalidades de arraigo y capacidad de gestión en su entorno político social (Comisiones Municipales de Patrimonio, entre otros.)
3. Ofrecer a las autoridades de los municipios elementos administrativos, técnicos y jurídicos

necesarios para atender las demandas y necesidades de la comunidad relacionada con la correcta conservación y protección del Patrimonio Cultural.

4. Fortalecimiento de los procesos de educación y vinculación con los agentes que educación.
5. Impulsar el establecimiento de políticas culturales y programas de rescate, conservación y difusión de los sitios que forman parte del CRTA.
6. Refrendar las relaciones multilaterales que den viabilidad a un programa de cooperación internacional.
7. Que con la reciente creación del Centro Regional del Patrimonio Mundial en Zacatecas se establezca el intercambio necesario para contribuir en la capacitación, el desarrollo sustentable y la administración adecuada del Patrimonio cultural y natural contenido en el CRTA.

Una nueva visión en el derrotero del Itinerario Camino Real en Chihuahua

Cecilia CALDERON PUENTE (México)

La existencia de edificaciones para resguardo de los caminos, es un modelo que data de siglos atrás, los emisarios de la posta así como los *viandantes* y otra serie de personajes que en el tiempo recorrieron los caminos, debieron buscar la forma de resguardarse del clima, de agresiones, intercambiar caballos y guardar sus valores tanto en metales, como a las recuas y los hatos de reses que fueron desplazadas poco a poco hacia diversas áreas de esta nuestra tierra, hasta convertirnos en el mayor productor de carne de res en México.

Ciro rey de la antigua Persia⁹ un siglo antes de la era cristiana, empleó el servicio de la posta estructurando un sistema de inmuebles sobre los caminos, que permitieran con los recursos humanos ahí encontrados, agilizar la comunicación. De esta forma, Jenofonte (430-355 a. J.C.) dice en su *Ciropedia*¹⁰:

“Habiéndose dado cuenta de la distancia que un caballo puede recorrer en un día, sin excederse, hizo construir en los caminos cuadras equidistantes de ese mismo intervalo, y colocó en ellas caballos y personas encargadas de cuidarlos.

⁹Ciro II el Grande, rey de Persia muere en 530 antes de Jesucristo; podría también referirse a Ciro el Joven, príncipe persa que muere en 401 antes de Jesucristo. *Diccionario Larouse Ilustrado*. (1228pp.)

¹⁰ENCICLOPEDIA UNIVERSAL ILUSTRADA (866pp.)

Debió haber en ellas una persona inteligente y capaz de recibir los pliegos, entregarlos a otro correo, y atender al cuidado de jinetes y caballos sufragando los gastos. Nada retarda la marcha; un correo es reemplazado por otro que está preparado para el viaje. ...”

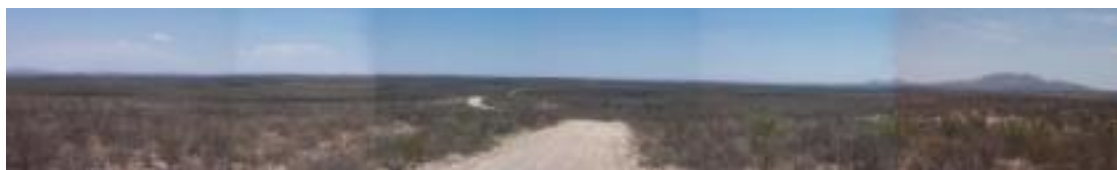


Fig. 1 Camino en el límite de Chihuahua y Durango

El antiguo Camino Real Español que sirvió para comunicar a los habitantes de las posesiones de este reino a lo largo de trescientos años, en el área correspondiente al hoy estado de Chihuahua en México y cuyo territorio se divide en tres grandes regiones geográficas que podríamos referir como: la primera, un sistema montañoso hacia el oeste llamado Sierra Tarahumara; la segunda hacia el sur, conformada por valles regados por los ríos Florido, Conchos -que es tributario del río Bravo del Norte- y sus afluentes que provienen desde las regiones serranas; y la tercera, desiertos que son cruzados por el Río Conchos encontrando hacia el sureste una parte del Bolsón de Mapimí “(...)que se extiende hasta Coahuila y Durango, yendo a terminar en la laguna de Jaco y en los predios de orientales, la Majona y el Pabellón, en la ribera derecha del río Bravo del Norte. Las llanuras de los Cristianos, de los Caballos Mesteños y de los gigantes son propiamente secciones del río bolsón, interrumpidas por cortas serranías y por corrientes fluviales que se aguan en el mismo desierto.”¹¹ Al noreste del estado podemos encontrar otro desierto que conocemos como Samalayuca con médanos de arena blanca y fina; y hacia el norte del río Conchos, el terreno estepario de Chihuahua se

¹¹ALVAREZ, José Rogelio (Director) Enciclopedia de México. Cd. de México 1978. 12 Tomos. *Chihuahua*. Tomo III(330pp.)

prolonga en Texas y Nuevo México, con pequeños aguajes en las serranías o al pie de ellas.

En resumen, podemos precisar desplazamientos sobre la ribera derecha del Conchos, camino que proviene desde la zona del antiguo Valle de San Bartolomé, pasa por Villa Lopez antes la misión franciscana de Atotonilco, Rosales antes la Misión franciscana de Santa Cruz Tapacolmes, Camargo, Bachimba y llega hasta Ojinaga y Coyame fundados tempranamente durante el siglo XVIII¹² por el sargento mayor Juan Antonio Trasviña y Retes fundador con Deza y Ulloa, de Chihuahua.

El cruce directo por el desierto hacia lo que hoy es Ciudad Juárez, anteriormente llamado El Paso del Norte – nombre que luego fue tomado por Estados Unidos en su porción-, de acuerdo a planos encontrados así como referencias bibliográficas es posible considerarlo como el mas nuevo, y debió cruzar por el desierto el tener la posibilidad de contar con tecnología de un transporte ligero como lo serían las diligencias a mediados del siglo XIX.

Es verdad que el camino hacia el norte debió ser utilizado tiempo atrás por las etnias locales pues los asentamientos prehispánicos muestran un consecutivo cuya área principal es la zona arqueológica de Paquimé, hoy Patrimonio del Mundo, pero que desde planos del siglo XVI, se observa que el camino pasaba desde San Bartolomé hacia el norte llegando a Casas Grandes por un sendero que pudiera ser el que hoy ocupan las carreteras 24, 16, 19 y algunos caminos vecinales.

La región que ocupa la ciudad de Chihuahua fue objeto de diversos denuncios dada la cantidad de

¹²Aproximadamente hacia 1718 fueron fundados por Trasviña y Retes los poblados de Coyame y Ojinaga cercanos a la junta de los ríos Conchos y Bravo y también aportó los terrenos para la Misión que hoy conocemos con el nombre de pueblo de Rosales. Tomado de ALVAREZ, José Rogelio *Op.cit.*(334pp.).

yacimientos de minerales preciosos que se encontraban en el área. José Álvarez dice que el 26 de marzo de 1652 se presentó un denuncia por parte del capitán Diego del Castillo; y otros por el ojo de agua de Tabalaopa y los terrenos que darían forma a una hacienda de beneficio y durante ese mismo año, el 2 de diciembre de 1652 Diego Rodríguez de Amaya habitante de San José del Parral fue autorizado por el gobernador y capitán general Diego Guajardo Fajardo, para dirigirse hacia el norte específicamente a Bachimba para trabajar una mina llamada San Juan de Dios, que había denunciado poco antes, y según el mismo Álvarez describe: “(...) *situada cerca del camino que conduce a Nuevo México, como a treinta y cinco leguas del lugar de su residencia*”¹³

En consecuencia, esta descripción indica lo que se ha descrito en párrafos anteriores, que el Camino Real tuvo dos vertientes, ambas llegaban a Bachimba el mas antiguo llegaba hacia Ojinaga o el Presidio y bordeando el río Bravo llevaba hasta Nuevo México; y el camino más nuevo cruzaba el desierto y sus médanos en Samalayuca llegando a El Paso del Norte, hoy Ciudad Juárez.

Los desplazamientos

El rey Carlos III en 1794, emite ordenanzas al respecto del manejo del correo, las postas y los caminos; en ellas se establece el cuidado que se deberá dar al camino, así como que se deberán encontrar los senderos más cortos y seguros, atendiendo que en cada lugar de posta exista sólo un maestro de postas y tantos postillones, porteros o mozos de oficio como fuera necesario. Estas disposiciones se hacían necesarias debido a la dimensión del Imperio Español, que ocupaba la mayor parte de la América conocida en ese momento.

¹³ALVAREZ, *Op.cit.*(365pp.)

Así por ejemplo, del superintendente de correos, postas y bienes mostrencos a propósito de los caminos, dice:

“(...) cuidará de su construcción y conservación y del arreglo y establecimiento de postas en los lugares más oportunos, y por las carreras más cortas, y menor expuestas a detenciones y peligros, y velará por sus ministros y dependientes, que los caminos se mantengan transitables y seguros, y las posadas limpias, cómodas y bien abastecidas de mantenimientos, a precios moderados...”¹⁴



Fig. 2 Posesiones españolas en América entre los siglos XVI y XIX

¹⁴ *Archivo Parroquial de Valle de Allende APV- Ordenanza General de Correos – 1794. Postal Caminos y demás Ranchos Agregados a la Superintendencia General De Orden Superior Madrid, en la Imprenta Real Año de 1794. Título 1.0 Capítulo 10. Título XI. Capítulo 12. Título XIV. Capítulo 1.y 2.*

En las postas se contará con suficientes caballos para proveer tanto a los correos de gabinete como a los particulares que hubieran pagado los derechos establecidos en el reglamento de estas ordenanzas en su lugar de origen, o en el lugar en el que existiera una administración de correos, y su alimento se proveerá con el pastoreo en los baldíos cercanos. Explica también, el estado en el que deben servir tanto a la correspondencia ligera –a caballo-, como a la de ruedas –diligencia, carreta o recuas-.¹⁵:

“Concedo facultad a todos los administradores así principales como particulares de los correos y postas de mis reinos y señoríos para que puedan despachar los correos que estimen necesarios a mi real servicio, o les pidan mis vasallos o extranjeros transeúntes para asunto de sus intereses de comercio, dándoles para ello las partes o licencias de estilo, a fin de que les den los caballos que necesitaren pagando los derechos establecidos en el reglamento ...”

“Se declara (...) que los caballos de posta pueden pacer guardando los frutos vedados en todos los baldíos y comunes en la forma que se entiende para el ganado de mesta, conocido con el nombre de cabana real, ...”

Los lugares de posta se arrendaban al maestro de postas por el gobierno, pero consideraban que el ingreso real sería poco por lo que les autorizaba implementar mesones y granjerías para un mejor desempeño:¹⁶

“Como las asignaciones que se dispensan a los maestros de postas son moderadas, (...), les permito tengan al mismo tiempo, postas, mesón, u otra cualquiera granjería, (...).

¹⁵*Idem.* Op.cit. Título XII. Capítulo 1º. Título XVI. Capítulo 1 4. 5. y 17.

¹⁶*Idem.* Op.cit. Título XVI. Capítulo. 9.

Es posible que esta disposición fomentara la evolución de los asentamientos que pudieran servir como postas hasta llegar a encontrar haciendas autosuficientes o mesones en el camino. Pero con una tipología que permite saber, que los animales se guardan al interior y que para los viandantes y correos existían algunas habitaciones. Estos lugares, de acuerdo a lo encontrado en el camino, cuentan además con dos torreones en sus esquinas que sirven a los vigías del entorno.

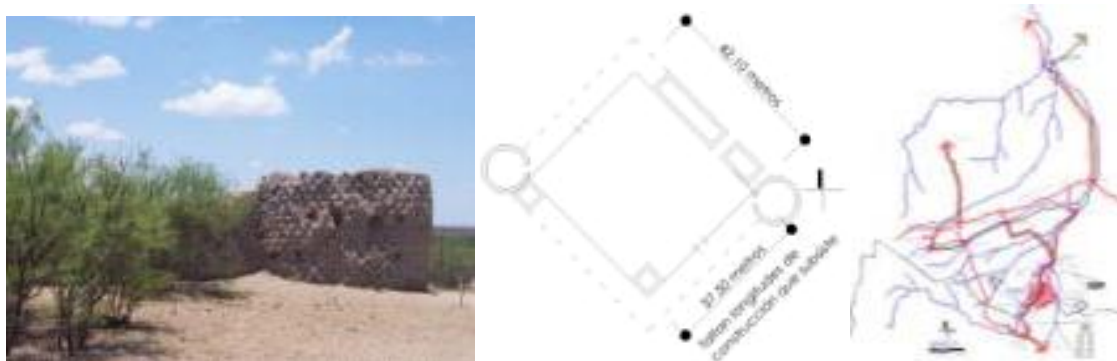


Fig. 3 Distribución arquitectónica de la posta Ojo Blanco, imagen de un torreón y ubicación sobre el camino

En cuanto a las distancias, la ordenanza establece que un correo debía recorrer una legua un cuarto por hora, lo que equivale aproximadamente a casi siete kilómetros por hora:¹⁷

“Deberán los correos andar legua y cuarta por hora, (6.95km/hr.apróx) o mas si el tiempo o paraje lo permitiere, pero procurando no maltratar los caballos en inteligencia de que si imposibilitare o matare alguno justificada la culpa por el maestro se le obligará al reintegro a justa tasación.”

Sabemos que un caballo recorre por día treinta kilómetros y también sabemos que los particulares desplazaban ganado y no todos tenían caballos o carros, sino sólo se movían a pie; por lo que podemos considerar que la máxima distancia a recorrer en un día sería de diez

¹⁷*Ídem.* Op.cit. Título XVIII. Capítulo 15.

kilómetros, tanto por hatos de reses como por personas por lo que se requería contar con un refugio para pasar la noche.

Los presidios

En el septentrión novohispano, es hasta principio del siglo XVII que aparecen los presidios como corresponde a una fortificación, y se ubicaron en los extremos alejados, de difícil acceso para hacer frente a los indios que no consideraban *amigos*; según Salvador Alvarez, en el septentrión novohispano no existió una gran cantidad de presidios como algunos otros historiadores han dado a entender, debido a que como nos dice:¹⁸

“(...) el presidio estuvo muy lejos de ser el único elemento en la protección de poblados y caminos. Durante más de dos siglos los cuerpos presidiales y demás milicias a sueldo, actuaron codo a codo con las compañías de vecinos en armas, las cuales, (...), no sólo fueron mucho más importantes que las presidiales desde el punto de vista numérico, sino que también cubrieron ámbitos geográficos mucho más extensos que aquéllas. En la literatura sobre el tema es lugar común el asumir que por el hecho de recibir un salario permanente de la corona, los presidios, compañías volantes y demás grupos armados de su tipo, adquirirían un carácter semejante al de un ‘ejército profesional’, en el sentido moderno del término. Por su parte, las compañías de vecinos en armas, son vistas como simple complemento o elemento de apoyo de la acción de las llamadas ‘milicias profesionales’.”

¹⁸ALVAREZ, Salvador, *La Hacienda-Presidio en el Camino Real de Tierra Adentro en el Siglo XVII* (184pp.), dice que veamos por ejemplo a Thomas Naylor-Charles Polzer, *The presidio and militia on the northern frontier of New Spain*. Arizona University Press, Tucson, 1986. p. 19

Y muy poco se sabe tanto de la vida interna de los presidios, como de la organización de la sociedad como fuerza armada, quien debía sujetarse de acuerdo a una jerarquía preestablecida, a jefes militares de la propia sociedad y al no hacerlo, se convertían en sujetos a ser penalizados incluso con la muerte; aparentemente el ostentar títulos militares después de las primeras grandes conquistas en América sirvió como prestigio social, que aunque sí elevó de categoría a personas sin capacidad económica y social, fueron una realidad en la defensa continua de zonas para ellos consideradas difíciles como lo era el septentrión novohispano:¹⁹

Salvador Alvarez²⁰ sostiene que en ningún momento del período virreinal, en el septentrión novohispano se establecieron presidios sobre el Camino Real, que sí existieron ciertas guarniciones y compañías de soldados, pero ninguna era tipológicamente un presidio como lo fue en esta zona el de Nuestra Señora de las Caldas de Huajuquilla, hoy Cd. Jiménez. Sin embargo, uno de los planos analizados a lo largo de esta investigación y procedente del año 1726, se observa un recorrido con la ubicación de presidios y son éstos los que probablemente resguardaban el área de las salinas –muy preciadas por los españoles, así como por las étnias de origen- y además a los costados de este recorrido se observan asentamientos diversos sin identificación. Otro plano, éste de 1766 muestra también la ubicación del presidio de Huajuquilla – hoy Cd. Jiménez- así como la Misión de Atotonilco y señala el Camino a Chiguagua.

¹⁹*Idem.* (184-187pp.) “Los diferentes archivos municipales de la región arrojan este dato: en el norte novohispano los llamamientos de armas significaron una práctica común y constante, lo mismo puede decirse de la expedición de órdenes y pragmáticas acerca de la organización militar de los vecinos. ...” Esta es la opinión de: Francisco Domínguez Company, “Obligaciones militares de los vecinos hispanoamericanos en el siglo XVI (según se desprende de las actas capitulares)” *Revista de Historia de América*, No. 79, enero-junio, pp.37-63

²⁰*Idem.* (188-189pp)

La inexistencia de un sistema presidial a lo largo de todo el camino, se debe a la existencia de gran cantidad de haciendas y poblados que eran vigilados en secciones por vecinos en armas.

Actualmente, el territorio de nuestro estado es árido en su mayoría, y el clima en más de trescientos años, así como las condiciones del uso del suelo han sido severamente modificadas; de tal forma, que podemos saber que en la ribera derecha del río Conchos y prácticamente todo el sur del estado se encontraba regado por afluentes de este río que permitían la presencia de humedad en la región, a tal grado que los trayectos sobre el camino real debieron planearse también de acuerdo a la temporada de lluvias y al tipo de terreno que debía cruzarse. Las inundaciones eran frecuentes, aparecían lagunas y pantanos, de ahí la capacidad de producción agrícola de la zona.



Fig. 4 Camino en Camargo, San Bartolomé y Carreta en camino de zona de Coronado

Las compañías presidiales en la Nueva Vizcaya no contaban con grandes diferencias en tipo y conformación a las compañías vecinales que eran apoyadas por los gobernadores de la provincia mediante un fondo llamado de *paz y guerra*,²¹ y que parecían como dice Salvador Alvarez: “*una soldadesca vecinal a sueldo de la corona*”.

Sabemos que la zona del bolsón de Mapimí y sus minas, por sus condiciones geográficas y el acecho de

²¹*Idem.* (191-192pp) cita a Guillermo Porras Muñoz, *Iglesia y Estado en la Nueva Vizcaya (1562-1821)* UNAM, México, 1980, pp.275-277.

indígenas *no amigos* era un lugar peligroso, el único refugio entre Cuencamé y San Bartolomé era la hacienda de Caxco y hacia el año 1640, el presidio más cercano a la cuenca del Conchos es el de Cerro Gordo que más bien se convirtió después de Caxco, en una especie de hacienda en el camino que se sostenía con donativos de labradores del Valle de San Bartolomé, y que producía suficientes réditos a sus capitanes pues aprovechaban el paso de mercancías para surtirse y financiar a sus soldados a manera de *tienda de raya*.²²

En esta zona el presidio se formaliza ya entrado el siglo XVII, ubicado entonces en zonas definidas por las necesidades de resguardo hacia los grupos nativos más agresivos y fuera de los caminos utilizados frecuentemente de forma comercial y de desarrollo social en donde encontramos estancias hacia 1687 como la de San Pedro del Gallo, que servía como *sitio de descanso y aguaje sobre el Camino Real*.²³

En 1683 se funda otro presidio de nombre San Francisco de Conchos, sin embargo, aunque se incrementó la fuerza protectora, sabemos que: “(...) *sólo dos sectores muy particulares del camino real gozaban de la protección efectiva de los presidios: la primera de ellas el tramo Cuencamé-Cerro Gordo y la otra, el tramo San Bartolomé-San Pedro de Conchos: todo el resto del camino recibía custodia de pueblos y haciendas*” Luego nos dice además que “*Más allá del presidio de cerro Gordo, el camino, se enfilaba directamente a la provincia de Santa Bárbara y vale la pena recalcar cómo allí, al igual que el tramo Zacatecas-Durango no existieron presidios durante prácticamente todo el periodo colonial*”²⁴.

²²Venta de los patrones a los empleados utilizando crédito a partir de sus ingresos.

²³ALVAREZ, Salvador, *Op.cit.*(194-197pp.)

²⁴*Ídem* (198pp.)

Sabemos que la región de Valle de San Bartolomé-Parral, era una de las más densamente pobladas del norte novohispano. y que la provincia de Santa Bárbara fue el último bastión de poblamiento español antes del Nuevo México. La ribera izquierda del Conchos, hacia el norte, permaneció despoblada por más de un siglo y esto pudo deberse a que el medio ambiente tendía más al de tipo desértico, y las etnias naturales, menos amigas. El trayecto que llevaba al Nuevo México, se realizaba con grupos grandes que se defendían autónomamente por lo que hasta por lo menos la primera mitad del siglo XVII, no se establecieron presidios.

Según Peter Gerhard,²⁵ el Camino Real hacia el Nuevo México, se hacía recorriendo el largo del río Conchos hasta desembocar al Río Bravo y de ahí se subía cuesta arriba este río hasta llegar al Nuevo México; considerando que los seis pueblos de misión fundados en esa zona: San Elizario, Socorro, Ysleta, Senecú, San Lorenzo y Virgen de Guadalupe –actual Cd. Juárez o antiguo Paso del Norte-, se ubicaban en la ribera sur del río Bravo, la cual fue modificada por Estados Unidos durante el siglo XIX al instalar las Presas del Elefante y el Caballo y desviar en dos kilómetros el cauce del río hacia el sur e instalando en dicho cauce a la autopista interestatal No. 10 de acuerdo al plano encontrado en el Archivo General de Indias,²⁶ el recorrido iniciado más al sur, cruzaba varios ríos el último de ellos, el río Nazas e indica una serie de asentamientos entre las que encontramos la ubicación de Cerro Gordo, el Gallo y Atotonilco por ejemplo; unos pueblos de misión y otros haciendas y presidios, por su separación entre ellos, ya se ha mencionado que servían para descanso y protección de los viajeros.

²⁵GERHARD, Peter, La Frontera Norte de la Nueva España(243-244pp.)

²⁶AGI. Plano del Valle de San Bartolomé - 1667.

Las cuadras de posta

La distancia que una persona con algún cargamento recorre por día en caminos sinuosos es de cuando más diez kilómetros, no siendo entrenado para acciones de índole militar, así mismo, sabemos que un hato de reces se desplaza con una velocidad que se ubica entre diez y quince kilómetros por día, que requieren descansar, abrevar y comer.²⁷ El Camino Real era recorrido cotidianamente puesto que en algunos lugares se producía, se comercializaba y en otros se consumía, se extraía oro o sal. Por lo que los recorridos de animales y personas eran comunes.

Luego de conocer la descripción de las cuadras equidistantes que mandó construir Ciro podríamos pensar que edificaciones de resguardo a cortas distancias servían como *Cuadras de Posta o Descanso*, y que con el paso del tiempo fueron enriqueciendo su construcción en el caso de contar con terrenos cercanos para siembra por ejemplo, o bien se quedaron totalmente aisladas y sin mayor uso en tanto fueron cambiando las costumbres de transporte, como ocurre con Ojo Blanco (Fig.3) ubicado en el camino de Durango a el Florido.

Como ya se ha descrito por los investigadores mencionados en líneas arriba, pocos fueron los presidios fundados en zonas del antiguo Camino Real debido a la existencia de lugares de resguardo que en algunos casos son llamados haciendas. Sin embargo las descripciones hablan solo de lugares ubicados entre ellos cuarenta a cincuenta kilómetros y no dicen qué sucede en todo este largo tramo que no podía recorrerse a pie en un día. Al realizar una revisión a estos recorridos -física en unos casos y satelital en otros-, encontramos edificaciones sencillas casi cuadradas, con dos torreones en esquina y a

²⁷Sabemos por experiencia que un hato vacuno se desplaza a una velocidad de 10 a 15 kilómetros por día como máximo. Información proporcionada por el Ing. Javier Solis Villagrán.

cada diez kilómetros de distancia en este caso, entre Villa Coronado (antigua hacienda del Florido) y la hacienda del Torreón de Cañas. Estas distancias varían con poca diferencia, de acuerdo al lugar, como sucede entre Valle de Allende y Santa Bárbara en donde hay cuarenta y cinco kilómetros en línea recta, pero al seguir la topografía la distancia crece, sin embargo de acuerdo a los habitantes de la zona es posible encontrar cuatro postas, de las cuales al momento hemos encontrado dos y se pueden localizar en la figura 5, Sombreretillo es una de éstas y las otras tres son llamadas: Sta. Ana, San Rafael y el Granillo, cada una se localiza de forma equidistante a un promedio de diez kilómetros y su ubicación se muestra en la misma figura, pero sin distinción de nombre.



Fig. 5 Zona Allende-Sombreretillo con postas en el camino. Abajo, Sombreretillo y Posta entre Talamantlos y Sombreretillo

La función de las cuadras de posta dentro del sistema defensivo consiste en brindar abrigo a cada determinada distancia a los viajeros del camino. Las distancias entre inmuebles de resguardo y ciudades varían de diez a veinte

kilómetros, lo cual permite que trayectos a pie en territorios escarpados, puedan realizarse sin problema en una jornada. Estos conjuntos cuentan con valor geoestratégico ya que la ubicación de sus torreones se encuentra hacia el área del camino y las posibles zonas de ataque, por lo que quedan perfectamente detectadas las personas que tuvieran la intención de acercarse, su construcción cuenta básicamente con cuatro muros de adobe, espacio para amarrar animales ¿o esclavos?, ocasionalmente pozos de agua y agujajes para animales así como señales de que en los muros se apoyaron algunos cuartos.

Chihuahua

Arturo Guevara Sanchez nos lleva al conocimiento de que el área central del estado de Chihuahua fue ocupada alrededor del año 9,000 a.C., por grupos nómadas y seminómadas de habla yutoazteca, que se desplazaban entre un hábitat semidesértico o sea el valle de la ciudad de Chihuahua, y bosques templados al noroeste, en la región de Majalca²⁸.

La evolución de estas comunidades, nos lleva a encontrar a principio del siglo XVII un grupo concho en proceso de sedentarización que habitaba el Valle de Chihuahua, llamado yacchicaua, cuyo nombre a la llegada de los españoles, pudo deformar en la palabra Chihuahua²⁹.

La fundación hispana del área urbana de la ciudad de Chihuahua, se relaciona a la extracción de minerales de oro y plata, que se explotaron en sus alrededores, ya que existieron debido a éstos, asentamientos españoles

²⁸GUEVARA SANCHEZ, Arturo, Arq̄lgo. *Algunos Sitios Arqueológicos en proceso de transculturación del Centro del Estado de Chihuahua*. Pág. 7

²⁹*Idem*. Pág. 126

irregulares a partir de la segunda mitad del siglo XVII³⁰. Como ocurría en el mineral de Santa Eulalia al sur, que fue denunciado en propiedad por el español Bartolomé Gomez en 1702, ante el capitán Blas Cano de los Ríos, Teniente de Alcalde Mayor del Pueblo de Nombre de Dios, al norte de la ciudad.

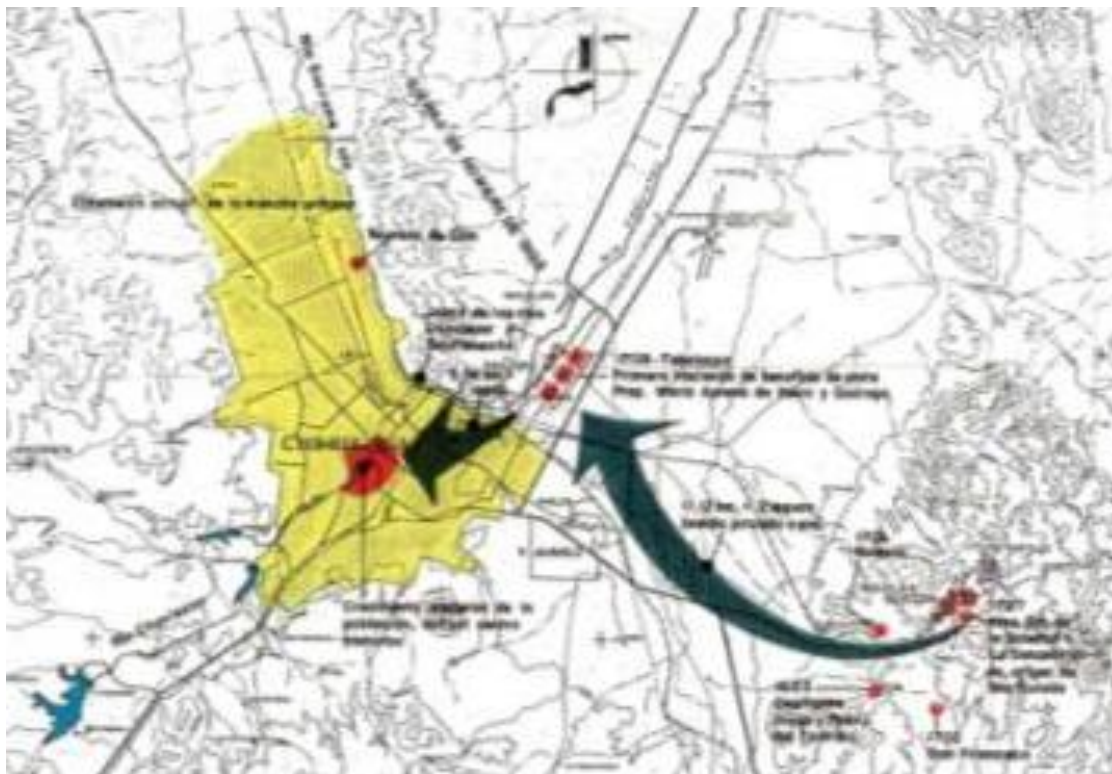


Fig. 6 Valle de Chihuahua

Santa Eulalia se desarrolló y para 1708, se había convertido en Alcaldía Mayor a cargo del General Juan Fernandez Retana; el lugar se enfrentó a la escasez de agua, que abundaba en la zona del valle, y por esta razón en él, se habían ubicado algunas haciendas de plata contándose entre las más importantes, la de Nuestra Señora de la Regla en las márgenes del río Chuisca, propiedad de Don Juan Antonio Trasviña y Retes así como la de Tabalaopa hacia 1709, en la Junta de los Ríos a una distancia aproximada de once kilómetros, equivalente a dos leguas o media jornada a pie por la zona plana, propiedad de la Señora María Apresa Ibarra y Neira³¹.

³⁰*Idem.* Pág. 16

³¹Según dato proporcionado por el Profesor Rubén Beltrán Acosta de la Sociedad de Estudios Históricos de Chihuahua.

Fue entonces, que el General Fernandez Retana acordó fundar la Cabecera de los Reales de Minas en la junta de los ríos Chuvíscar y Sacramento, fuera de los límites de la Hacienda de Tabalaopa ubicada al este, lo que no ocurrió debido a su fallecimiento.

El 5 de octubre de 1709, el Gobernador y Capitán General de la Nueva Vizcaya, Capitán de Caballos y Corazas Don Antonio Deza y Ulloa, convocó a una junta que tuvo lugar en el mineral de Santa Eulalia, a la que asistieron capitanes, mineros y vecinos, en la que se puso a votación la localización de la cabecera entre el mineral de Santa Eulalia y la junta de los ríos, votación que resultó empatada, por lo que el gobernador al hacer una visita personal a ambos lugares, decidió por el valle cercano al río Chuvíscar, convirtiéndose en el Nuevo Real de Minas.

El 1 de octubre de 1718, el Real de Minas, se erigió como Real de San Francisco de Cuéllar; posteriormente, por gestión del coronel Juan Felipe de Orozco y Medina se llamó Villa de San Felipe el Real de Chihuahua. El decreto del Congreso General Constituyente del 19 de julio de 1823 dio a la villa, el título de ciudad con el nombre de Chihuahua, y la constituyó en capital de la provincia de su nombre que fue erigida por el mismo decreto³²; y un año después, el 6 de julio de 1824³³, se le denominó estado de la federación.

A partir de su fundación como Real de Minas, la ciudad se desarrolló de acuerdo a los canones de edificación española, y no sufrió modificaciones en su morfología –incluso a la fecha permanece–; por el contrario, creció sobre parcelas bien definidas, consolidándose como la ciudad más importante antes de ingresar al camino de Chihuahua que sorteaba el desierto

³²ALMADA, Francisco R. *Chihuahua, Ciudad Procer* 9-10 pp.

³³Archivo General del Estado de Jalisco. *Chihuahua, Estado de la Federación*. Doc. G-10-824. GUA/159. 1824. Jul.20 (Rafael Dávila, firma al calce.)

de Samalayuca, y el que se consolidó hacia mediados del siglo XIX; según menciona José Álvarez la primera diligencia corrió de Chihuahua a San Antonio Texas el 15 de abril de 1866 con dos recorridos por mes impulsado por el empresario José Félix Maceyra quien también contaba con un hotel que llevaba su nombre y se ubicaba en el trayecto del Camino Real que cruzaba por la ciudad en el tramo conocido en la actualidad como Avenida Ocampo; tiempo después se establecieron otras empresas brindando el servicio hacia diversas direcciones.³⁴ Los recorridos pueden observarse en la figura 7, que son montajes de planos de la ciudad de Chihuahua de fechas 1722 y 1860 con fotogrametría de 2004 en donde se observa que el recorrido según lo que aparece escrito en estos planos antiguos, en 1722 se entraba por Aldama y en 1860 se entraba por Bachimba.

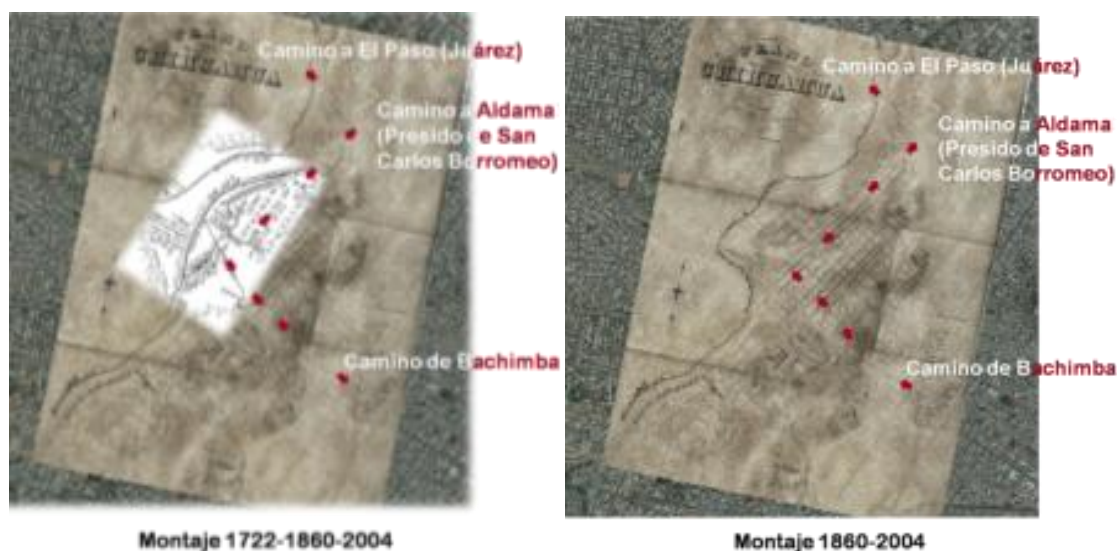


Fig. 7 Montajes de planos de la ciudad de Chihuahua de fechas 1722 y 1860 con fotogrametría de 2004 en donde se observa que el recorrido según los planos antiguos iniciaba por la entrada de Aldama y ya en el siglo XIX, por Bachimba

La fundación fortuita de la ciudad de Chihuahua, inicialmente como un apéndice del propio Camino Real puesto que era una zona dedicada a beneficiar metales, gracias al avance de la tecnología evolucionó, convirtiéndose en la segunda mitad del siglo XVIII en una terminal importante del Camino Real en donde fueron

³⁴ALVAREZ, *Op.cit.*(374pp.)

realizados intercambios comerciales; se establecieron viajes anuales durante el otoño llegando a esta ciudad incluso para atender a sus enfermos en el Hospital Militar, ubicado a fin del siglo -entre los años 1767 y 1865-, en el inmueble que fuera el Colegio de Jesuitas; y regresaban a su lugar con artículos de diversa índole como sedas, porcelanas y medicamentos. Posteriormente, a principio del siglo XIX, James Ohio Pattie, un cazador norteamericano que viajó por el camino hacia Chihuahua escribe: "*Chihuahua es la villa más grande y hermosa que he visto*"³⁵.

Era "*la meca de los peregrinos*" del norte, como describe George G. Street quien en 1883, realizara un viaje por tren, que sirvió para promocionar el sistema ferroviario norteamericano entre escritores, fotógrafos e inversionistas, desde la ciudad de Chicago y cuyo punto terminal era Chihuahua³⁶. Sistema de transporte que empezó a construirse en 1881 a partir de la ciudad que hoy conocemos como Juárez -Misión de la Virgen de Guadalupe o El Paso del Norte-, y se inauguró en la ciudad de Chihuahua el 16 de septiembre de 1882.³⁷

Street³⁸ describe la ciudad y comenta: lo primero que llama la atención a un extranjero es su uniformidad por la

³⁵PROYECTO CAMINO REAL *El Camino Real*.

³⁶ STREET, George G. *Che! wah! wah! (or The Modern Montezumas in México)* Pág. 59. Traducción de Cecilia Calderón. Texto original: "...You have, perhaps, been asleep for half an hour, when Tappen (uno de los viajeros, director de una compañía ferroviaria americana) shouts, *there are the lights of Chihuahua!* All are in a bustle in a moment, best bibs and tuckers are adjusted, the train stops, and the mecca of the Pilgrims, Chihuahua, is reached."

³⁷ ALVAREZ, *Op.cit.* (374pp.)

³⁸ STREET, *Op.cit.* Pág. 61 Texto original: "The first thing that strikes a stranger on entering the city is the uniformity of the appearance of the building, the narrow cobble paved streets, narrower sidewalks of well worn slabs of stone, and the absence of any attempt at ornament or attractiveness. Except in rare cases, nothing can be seen but on-story buildings of adobe, having a white finish resembling stucco, narrow doors opening directly from the sidewalk, and prison-like windows barred with rods of iron; no shade trees are to be seen...."

aparición de sus edificios, sus calles angostas bien empedradas y sus banquetas con laja de piedra, así como la ausencia de cualquier atentado ornamental o atractivo; excepto algunos edificios lo que se ve es de un piso, construido en adobe con estuco completamente blanco; puertas estrechas que abren directamente desde la banqueta hacia la vivienda, y ventanas con rejas de fierro, -que hasta la década de los cuarenta, estuvieron pintadas en color plateado-; sin árboles que provean de sombra. Pero hacia el interior de las edificaciones los patios interiores que eran rodeados por las habitaciones, producían un ambiente fresco en este clima semidesértico; con ventanas pequeñas, casi cuadradas viendo hacia la calle y permitiendo sólo el mínimo reflejo al interior.

Así como esta estructura urbana impresionó al visitante, también la catedral lo hizo y de ella dijo: “...*la catedral, un gran edificio en piedra, uno de los más imponentes de su clase en este continente, incrementa grandemente su altura por la comparación, al elevarse como lo hace, sobre los bajos inmuebles que le rodean*”³⁹; la ciudad, era en efecto, la meca del desierto.

Hoy a trescientos años de su fundación, es el centro urbano de principal influencia a nivel estatal por su diversidad de actividades, además de ser capital del estado; esta influencia, no sólo es limitada a su ámbito físico-espacial inmediato sino que está en relación con centros más distantes como Cd. Juárez, Ojinaga, Nuevo Casas Grandes, Delicias, Hidalgo del Parral y Cd. Cuauhtémoc.

En un lapso de diez años –entre 1980 y 1990-, la ciudad de Chihuahua duplicó su dimensión situándose en 14,800 hectáreas y de acuerdo a los planes de desarrollo y

³⁹*Idem.* Pág.62 Texto original: “...the Cathedral, a large stone edifice, one of the most imposing buildings of the kind on this continent, and towering as it does away above the low buildings around it, its height is greatly increased by the comparison”

a la oferta de suelo, esta superficie casi se ha duplicado a la vuelta de otros diez años, llegando a 27,851.75 hectáreas.

Así como las demás denominadas *ciudades medias* en México, crece ilimitadamente recibiendo inmigrantes del campo y de las grandes ciudades; y aquí se establece el primer problema: el habitante del campo que deja lo que tiene bajo la utopía de lograr una mejor vida pensando que lo que sucede en la ciudad es *bueno*. Y ¿qué sucede en un espacio urbano como Chihuahua? ocurren crecimientos desordenados, procedimientos *modernos* para cubrir las necesidades apremiantes del cotidiano y finalmente, olvido de la tradición. La genialidad del lugar se va diluyendo paulatinamente dando paso al no lugar que se convierte en uno repetido y reconocido para cualquier ciudad del mundo en donde encontramos espacios comerciales propiedad de cadenas internacionales, nacionales o locales que imponiendo su sello despersonalizan la estructura urbana y consecuentemente demeritan su carácter.

Olvido que se consolida en dos vertientes: la primera, ya mencionada, la necesidad de hacer todo más rápido que antes, por factores de inmigración, explosión demográfica, dependencias de gobernados hacia gobernantes; y la segunda, la creencia de que cambiando la imagen de las cosas vamos a lograr la modernidad.

El antiguo camino que llega a la ciudad por el sur –y que hoy en día no puede ser recorrido ya que los sentidos de circulación vehicular han sido modificados-, entra por la Avenida que hoy conocemos como Ocampo y llega hasta la Avenida Juárez antes conocida como Calle del Diezmo y pasa frente a la plaza del Colegio de Jesuitas, hoy Casa Chihuahua y llega a la glorieta de Talamantes en donde anteriormente había un puente para cruzar el Arroyo de la Manteca actualmente canalizado y sigue su

camino diagonalmente hacia el río, ya que a fin del siglo XIX no existía en esa área ningún asentamiento y toma camino hacia el norte por lo que hoy conocemos como Avenida Colón, hasta llevarnos en un recorrido directo de trescientos sesenta y siete kilómetros a la frontera con los Estados Unidos. Según se señala esquemáticamente en línea punteada con rojo, en la figura 8.



Fig. 8 Croquis cronológico del camino hacia el septentrión, en rojo se señalan los primeros recorridos sobre el Río Conchos; en rosa, el camino buscado por Juan de Oñate; en morado el camino por Casa Grandes y en rojo punteado, el camino moderno. Diseño: María Cecilia Calderón Puente ©

Referencias

- ALMADA, Francisco, R. SCHMIEDEHAUS, Walter et. Al. *Chihuahua, Ciudad Procer*, Sociedad Chihuahuense de Estudios Históricos, Chihuahua, UACH. 1959 (105Pág.) (pág. 38 a la 52)
- ALVAREZ, Salvador, *La Hacienda-Presidio en el Camino Real de Tierra Adentro en el Siglo XVII* (183-207pp.) incluido en: *Camino Real Tierra Adentro Historia y Cultura* - Primer coloquio internacional. Valle de Allende, Chihuahua Junio 7 al 9 de 1995, Coedición: National Park Service Instituto

Nacional de Antropología e Historia, Impreso por: Prisma Impresiones, Primera edición 1997, México. (317pp.).

ARCHIVO GENERAL DEL ESTADO DE JALISCO. (México)
– *varios documentos*

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. (España) – *varios planos*

ARCHIVO PARROQUIAL DE VALLE DE ALLENDE
(México) – *varios documentos*

Diccionario Larousse Ilustrado. Ed. Larousse. México 1999.
(1789Pág.)

Enciclopedia de México Director: José Rogelio Alvarez. 12
tomos. Ed. Enciclopedia de México, S.A. México. 1977.

Enciclopedia Universal Ilustrada. Europeo-Americana. 70
tomos. Hijos de J. Espasa, Editores. Barcelona. 1925.

GERHARD, Peter, *La Frontera Norte de la Nueva España*.
Universidad Nacional Autónoma de México. Instituto de
Investigaciones Históricas. Espacio y Tiempo / 3. México.
1996. (554pp.).

GUEVARA SANCHEZ, Arturo Arqlgo. *Algunos Sitios
Arqueológicos en Proceso de Transculturación del Centro
del Estado de Chihuahua*. Cuaderno de Trabajo 8. Dirección
de Arqueología. Instituto Nacional de Antropología e
Historia 1989. México (143pp.)

PROYECTO CAMINO REAL *El Camino Real*. Santa Fé, Nuevo
México, EU. Folleto traducido al español por Dra. María
Casella de Kelly y Lic. Luz Ernestina Fierro Murga.

STREET, George, *Che! Wah! Wah! (or The Modern Montezumas
in México)* Illustrated with photograps taken during the trip
by R.D. Cleveland, and wood cuts and sketches by the
author. Rochester, N.Y. Er. Andrews, 1883. (115Pág.)

Nota

Imágenes producidas y editadas por María Cecilia Calderón
Puente ©. Algunas sobre planos históricos en su posesión,
otras en imágenes tomadas de Google Earth.

III

**La aportación a la gestión de
los itinerarios culturales de
las principales disciplinas
científicas y técnicas:
arquitectura, urbanismo,
ordenación del territorio,
política de paisajes,
infraestructuras, energía,
educación, entre otras**

La Minería en los Itinerarios Culturales

José María GARCÍA DE MIGUEL (España)

La necesidad de disponer de metales y otros minerales, extraerlos y comercializarlos, ha constituido el motor de grandes movimientos históricos crecimiento, migración, asentamiento e interfecundación de los pueblos y las culturas a lo largo de la historia de la humanidad. Los yacimientos de oro, plata, estaño y cobre de la Península Ibérica provocaron, en el mundo antiguo, la visita y asentamiento de tartesios, fenicios, helenos y romanos, mientras que los cartagineses, más guerreros, explotaron el hierro. Todos estos pueblos dejaron su impronta en la cultura local y fueron transformados a su vez por ella.

En anteriores ponencias se ha prestado especial atención a la etapa colombina de la minería ligada al Camino Real Español, hacia América. En la presente se abordan los intercambios culturales con la Península Ibérica derivados de minería con los pueblos mediterráneos, en tiempos anteriores a la caída del Imperio Romano. Se dedicará aquí, atención especial a los yacimientos de sur de España, y dentro de ellos a los existentes en el gran metalotecto de la Faja Pirítica.

Introducción

La minería ha sido el motor de asentamiento de poblaciones y creación de infraestructuras (viviendas, construcciones administrativas militares y civiles, construcciones religiosas y comerciales, puertos, caminos, establecimientos ganaderos y explotación forestal). El flujo de personas y mercancías, necesario para la explotación de las riquezas del subsuelo, en una dirección y su transporte a las zonas de comercialización y consumo en el sentido contrario, ha dado origen a muchos de los grandes intercambios culturales que ha experimentado la humanidad a lo largo de su historia. Esta interacción no solo se manifiesta en el intercambio de las tecnologías propias de la actividad minera, sino que, a través de la creación de las infraestructuras necesarias para la actividad comercial inherente y las necesidades de las poblaciones implicadas, alcanza a elementos supraestructurales constitutivos de patrimonio intangible tales como, como la música popular la literatura, o los mitos populares y religiosos.

Por otro lado, la situación del patrimonio histórico minero, es especialmente frágil y vulnerable. Esto se debe a que, mientras que el camino para conservar el patrimonio arquitectónico se ha iniciado hace bastante tiempo (como puede apreciarse en el hecho de ser numerosos los bienes de esta naturaleza inscritos en la Lista del Patrimonio Mundial) la preocupación por la conservación del patrimonio minero, es bastante novedosa. Ello es consecuencia, de que en muchos lugares la actividad minera ha venido siendo continuada a lo largo del tiempo hasta la gran crisis de la minería de finales del pasado siglo. En dicha época el desarrollo de los medios técnicos disponibles originó que se pudieran explotar a cielo abierto depósitos minerales de baja ley y alta cubicación. Esto conllevó el cierre de explotaciones

tradicionales con reservas medias y bajas, donde los elevados costes derivados de la actividad minera subterránea, y donde, aunque las leyes fueran altas, la reducida cubicación no justificaba una fuerte inversión en maquinaria difícil de recuperar. A ello habría que añadir la bajada de los costes del transporte marítimo que llevó a que se explotaran grandes yacimientos, normalmente en países poco desarrollados, desde los que se suministraba el mineral más o menos ya transformado a las zonas de consumo y el cada vez mayor reciclado de metales.

Es a partir del cierre de muchas explotaciones tradicionales, donde se comienza a pensar en los recursos mineros como patrimonio cultural para la explotación turística en la búsqueda de alternativas. La población local, asentada alrededor de la actividad minera y empobrecida por el cese de la misma quedaría de otra forma en una situación precaria. Coincide, también, esta época con el desarrollo de la preocupación mundial por el patrimonio industrial, acuciada esta preocupación por la ubicación del mismo en entornos urbanos sometidos a fuertes presiones especulativas, que están provocando su rápida desaparición.

La UNESCO ha reconocido el valor cultural de estos centros tradicionales de producción minera, bien directamente, bien como sitios arqueológicos, o a través de sus efectos en la creación y desarrollo de ciudades históricas, pero no es sino hasta el reconocimiento de la categoría de Itinerario Cultural en la Asamblea Internacional de ICOMOS de China en 2005, cuando muchos de estos lugares pueden adquirir su total significado. Y sin embargo, todavía existen resistencias a la comprensión de estos conceptos. La reciente declaración de Almaden e Idria, como sitios de la minería del mercurio y las fallidas tentativas previas de incluirlos

como parte y motor del Camino Real hacia América, son solo un ejemplo.

En comunicaciones anteriores hemos resaltado el papel de la minería en la exploración de América y la interfecundación cultural que ello conllevó. Nos proponemos aquí señalar la trascendencia de la actividad minera y el comercio de minerales, en el desarrollo de las relaciones a través del Mediterráneo en el mundo antiguo con la Península Ibérica, Esta parte del mundo era extraordinariamente rica en metales que estimularon el intercambio entre los pueblos mediterráneos contribuyendo de forma sustancial a la comunicación, exploración e interfecundación del mundo entonces conocido. Y no solo por el valor de cambio de los metales preciosos, sino también por la simbiosis existente entre el descubrimiento de nuevos metales con nuevas aplicaciones y la tecnología para extraerlos y procesarlos.

Los metales y minerales

Para comprender adecuadamente lo que los metales significaron en la antigüedad y los procedimientos para su extracción y metalurgia es necesario revisar brevemente, como aparecen en la naturaleza.

La plata puede aparecer nativa o como sulfuros de plata, pero más frecuentemente aparece asociada al plomo en el sulfuro de plomo (*galena*). La galena es el principal mineral primario de plomo es decir la forma en que suele formarse en el interior de la tierra por procesos endógenos. La parte de los yacimientos de galena más próxima a la superficie se oxida en contacto con la atmósfera transformándose en minerales secundarios, óxidos, sulfatos y carbonatos. Cuando los sulfuros se calientan el azufre se desprende como anhídrido sulfuroso quedando el plomo metálico con plata disuelta en él. La primera plata que utilizó el hombre debió proceder, sin embargo, de la

plata nativa, ya que el descubrimiento de cómo tostar sulfuros y minerales oxidados, así como que el plomo contenía plata debió ser un descubrimiento posterior.

El plomo con plata se puede copelar para libera la plata del plomo. Consiste el procedimiento en calentar, nuevamente, el metal hasta su fusión en condiciones de buena aireación para que el plomo se oxide. El plomo oxidado forma escoria o es absorbido por la cerámica del crisol, quedando liberada la plata que contiene.

El plomo oxidado también se puede recuperar calentándolo con carbón hasta que se reduzca a plomo metálico desplatado. Una vez que se supo como recuperar el plomo se le debieron encontrar aplicaciones.

El primer oro que se explotó debió ser aluvionar. El oro aparece sistemáticamente como metal nativo que llamaría la atención de su brillo, maleabilidad y densidad. Pronto se debieron buscar los yacimientos primarios. Por copelación también se le podía librar de sus impurezas. Después se debió descubrir que copelando tierras donde el oro coloidal no era visible, como el gossan de la Faja Pirítica del que se hablará más adelante, también se podía obtener oro. La amalgamación fue un descubrimiento muy posterior y hoy día se concentra por cianuración.

El hierro aparece en la naturaleza como óxidos o carbonatos. Estos minerales se pueden reducir en un horno con carbón, pero se requieren temperaturas considerablemente más altas que para la liberación del plomo, por ello su descubrimiento fue posterior.

El bronce no es un metal puro sino una aleación de cobre y estaño. El cobre puede aparecer nativo pero más frecuentemente se encuentra en forma de óxidos y sulfuros, que requieren procedimientos metalúrgicos similares a los descritos para el plomo. El estaño también aparece sobre todo como óxido, aunque puede presentar como sulfuro complejo con cobre y plomo. Es abundante

en toda la zona occidental de la Península, desde Cáceres hasta Galicia entrando también en Portugal. Lo hace en yacimientos dispersos encajando en los granitos de estas áreas o como aluvión en los ríos cercanos a los yacimientos primarios, pero seguramente, fue el estaño en forma de sulfuros existente en las menas del sureste de la Península, así como en la parte más occidental de los yacimientos del suroeste el que integró los primeros bronce en los tiempos antiguos.

Las principales explotaciones mineras en el sur de la Península Ibérica en la antigüedad

La Península Ibérica ha sido una región eminentemente minera en tiempos antiguos. Su desarrollo cultural y eventos históricos tuvieron lugar, en gran medida, alrededor de esta actividad industrial. Dicha actividad decae durante la edad media desplazándose hacia América en los tiempos modernos. La Revolución Industrial la revitaliza durante los siglos XIX y XX, para decaer al final de este último siglo con la crisis mundial de la minería a la que anteriormente se ha hecho alusión.

Pequeños yacimientos de los metales expuestos aparecen distribuidos por la mayor parte de la Península Ibérica pero existen algunas zonas que por la magnitud de los mismos, por su ubicación cercana a costas y puertos, o por ambos factores, adquirieron una particular significación histórica en tiempos antiguos. Se describirán aquí, aquellos que han constituido polos de intercambio cultural alrededor del tráfico de metales a través del Mediterráneo. Se excluirán de esta descripción aquellas zonas de minería que, como Las Médulas de León o Almadén en Ciudad Real, ya han tenido un reconocimiento por la UNESCO, por su transcendencia y significación.

Dentro de ello, se dedicará especial atención en esta publicación a los yacimientos del suroeste ubicados en la denominada Faja Pirítica, con la intención de tratar los demás con mayor detalle en futuras ocasiones. La Faja Pirítica, además de constituir el depósito de polimetales mas importante por su extensión y riqueza, ejemplariza lo que ha sido la minería en el mundo antiguo y el impacto que supuso en las culturas mediterráneas. Por ello se describirá en primer lugar.

Faja Pirítica del suroeste de la Península Ibérica

Abarca una banda de unos 150 Km en dirección E-W, comenzando al norte de Sevilla, atravesando la provincia de Huelva y entrando en Portugal. En esta área, de unos 50 Km de anchura, aparecen más de 300 masas de sulfuros polimetálicos; pirita (sulfuro de hierro) fundamentalmente a veces rica en cobre y de mineral complejo con sulfuros abundantes de plomo-cinc. El oro y la plata, diseminados en la red cristalina de la pirita, suelen acompañar también a dichos sulfuros. Han sido explotadas por tartesios y romanos en la antigüedad. Durante el período tartésico, sus minerales se comerciaban en los puertos de la ría de Huelva y después también en la bahía de Cádiz con fenicios y helenos.

La revitalización de la minería a raíz de la revolución industrial llevó a importantes migraciones e intercambio de tecnología, así como a movimientos sociales. Uno de ellos provocado por el procedimiento metalúrgico de tostación de la pirita al aire libre en “teleras” dio origen a una gigantesca manifestación el 4 de Febrero de 1888 que terminó bruscamente entre muerte y desolación, circunstancias que han sido descrito en la película “En el corazón de la tierra”.

Geología

Geológicamente se trata de masas lenticulares, a veces de gran tamaño (La masa de La Zarza, por ejemplo, tenía más de 2.900 m de longitud por más de 250 m de potencia máxima y profundidad de 500 m en la parte oriental) de sulfuros complejos encajados en el devónico formado por lavas subacuáticas, piroclastos y pizarras. Su origen se atribuye a un mecanismo similar al que hoy día se puede observar en las chimeneas de las dorsales marinas, o en el fondo del Mar Rojo. Dichas exhalaciones submarinas, emiten fluidos hidrotermales que dan lugar a la deposición de lodos sulfurosos metalíferos que se acumulan en el entorno.

Todo el conjunto de lavas, pizarras y sulfuros polimetálicos forman una serie isoclinal de dirección E-W. buzando unos 70° al norte.

Al norte limita con un gran accidente tectónico que es la falla de Ossa Morena, dando paso a otro tipo de series geológicas. Al sur un gran pliegue-falla provoca que el devónico mineralizado descienda bajo los sedimentos terciarios y cuaternarios de la zona de Huelva próxima a la costa.

Algunas de las masas minerales están formadas por pirita básicamente con escasas cantidades de plomo y cinc, mientras que otras son ricas en galena (sulfuro de plomo) y blenda (sulfuro de cinc). En ambos casos existen zonas dentro de las masas ricas en cobre (calcopirita, sulfuro de cobre y hierro). En todos los casos la pirita es algo aurífera, aunque el oro se encuentra tan disperso que no es posible su explotación, a menos que otros procesos geológicos que más adelante se detallan, lo hayan concentrado en ciertas zonas.

Cuando la montera de estas masas se oxida en la superficie la riqueza en hierro hace tomar al terreno una intensa tonalidad rojiza (gossan). Estos gossan de pirita

oxidada debieron llamar la atención desde la edad del cobre. En el gossan se concentra el oro disperso en la pirita en ciertos niveles. También se concentra el cobre que forma minerales secundarios, óxidos (cuprita, tenorita), carbonatos (azurita, malaquita) y sulfuros (calcosina, covellina). Estos gossan, partes más superficiales de los yacimientos, son los que fueron explotados en la antigüedad, mientras que durante los siglos XIX y XX, al poderse disponer de las fuentes de energía inherentes a la revolución industrial, el cobre se pudo extraer de la zona primaria⁴⁰ Antes de la puesta en mercado de los yacimientos de azufre de Italia y del procedente de los campos de gas del Mar del Norte, la pirita se tostaba para que desprendiera el azufre y obtener ácido sulfúrico con el que se fabricaban abonos y otros productos químicos. La tostación de la pirita fue la gran industria de la región a principios y mediados del siglo XX.

En realidad son las subidas y descensos del freático en el gossan los que provocan las mayores acumulaciones de oro y plata. Cuando se descompone la pirita en la zona primaria, el oro alojado en la red del mineral queda libre. En condiciones ácidas es soluble y esto ocurre en la parte de la zona alterada de la masa pirítica que se encuentra por debajo del nivel freático. Ello es debido a la presencia de sulfato ferroso como consecuencia de la alteración de la pirita

Cuando el freático desciende en tiempo seco, el sulfato ferroso se oxida precipitando como sulfato férrico insoluble por lo que el oro también precipita. Estos ascensos y descensos del freático crearon niveles auríferos

⁴⁰Existen evidencias, sin embargo, de que en algunos casos la explotación romana, alcanzó la zona primaria, creando grandes problemas a las explotaciones modernas. Estos problemas consistían en la presencia de huecos inadvertidos, muchas veces inundados o zonas con rellenos no compactados que provocaban grandes riesgos ante el avance de las excavaciones mineras más recientes.

que fueron explotados en la antigüedad por copelación. En tiempos recientes, las facilidades para el movimiento de tierras, así como la técnica de cianuración para extraer el oro han permitido tratar el gossan en su conjunto cuando la ley en oro y plata lo justificaba.



Fig. 1 Montera de oxidación (gossan) en Riotinto

Pueblos históricos que explotaron el yacimiento

Durante la era del bronce final, la región se va poblando, permitiendo la creación de una estructura política e incrementándose tráfico de metales con el Mediterráneo central y oriental. La economía diversificada, tiene, sin embargo, un fuerte componente minero y metalúrgico. Ello da lugar a que ya en el siglo X, a.C., la sociedad posea una estructura urbana. En el siglo VII, a.C., aparece constancia de centros de poder en la población tartesia, donde se concentraban las funciones religiosas, políticas y económico-fiscales, quizá debido a que las actividades mineras y metalúrgicas y el comercio de los minerales con fenicios y helenos posteriormente,

habían permanecido en sectores reducidos de la sociedad. Los metales se debían embarcar en la ría de Huelva donde llegó a formarse un emporio (puerto libre para intercambio de mercancías autorizado por el poder local) aunque posteriormente los fenicios se establecieron en la bahía de Cádiz. Estos emporios tenían que estar dedicados a una divinidad para asegurar su neutralidad y libertad de comercio, por ello es frecuente encontrar templos en su entorno.

A partir del siglo VIII a.C. se intensifica el comercio con los helenos, que a cambio de los metales dejan cerámica de lujo, sus manufacturas, sus vinos y aceites y, poco después, también su forma de construir y sus creencias religiosas. La razón principal de los viajes era el intercambio con los Tartessos, pero también existe constancia de comercio con los fenicios de Gadir (Cádiz) y de la costa de Málaga.

No está claro si la copelación se descubrió a través de mejoras continuadas en la metalurgia de los Tartessos o fueron los fenicios quienes la importaron. En Riotinto, se utilizaron jarositas (sulfato de hierro y potasio) y gossan ricos en plata. En ambos casos las menas se calcinaban junto con combustible en hornos provistos de toberas con fuelles para alcanzar los 1.000° C requeridos. El plomo se fundía deslizándose hacia el crisol del fondo, mientras que la ganga quedaba como escoria. Los metales preciosos iban amalgamados con el plomo y a esta amalgama se le denomina “regulo”.

En una segunda operación el régulo se volvía a fundir con aire abundante oxidándose el plomo y transformándose en litargirio. Dicho litargirio quedaba adherido o era absorbido por las paredes de cerámica del crisol o sobrenadaba como escoria.

En cuanto a la ubicación de los centros metalúrgicos, a veces parecen encontrarse a pie de mina y otros en los

puntos de comercialización. En el primer caso, había que transportar el combustible a zonas que suelen ser pobres en madera, en el segundo se requería desplazar el mineral sin refinar. Parece que ambas alternativas tuvieron lugar según los casos.

Minería romana

Pero fue la minería romana la que marco el máximo esplendor de la actividad, superando, aún a la desarrollada a raíz de la Revolución Industrial a pesar de los medios, comparativamente rudimentarios de que disponían. Para hacerse una idea de la magnitud de fenómeno minero se han calculado en cerca de 28 millones de toneladas las escorias, sumando las de Riotinto, Tharsis y minas de Portugal, sin contar las numerosas explotaciones más pequeñas, mientras que las escorias producidas a partir de la Revolución Industrial por el trabajo de máquinas y 7.000 hombres no alcanzaron la mitad de esta cifra⁴¹. Rambaud⁴² fija en 60 tm el oro y 4.000 la plata extraídos en Riotinto.

Otra aproximación nos la proporciona la comparación con las minas del sureste de la Península, anteriormente descritas. Fernando B. Villasante en una reseña histórica para la obra “Criaderos de hierro de España” dirigida por L. de Adaro, suministra la cifra de unas 250.000 toneladas de escorias para el yacimiento de Las Herrerías tras su total explotación.

El desarrollo de esta importante actividad minera debió tener lugar, sin embargo, posteriormente a las del sureste por lo que los autores griegos y romanos

⁴¹ ANTONIO BLANCO FREIJEIRO, JOSÉ M. LUZÓN NOGUÉ, MINEROS ANTIGUOS ESPAÑOLES, *Archivo Español de Arqueología* 39, n.º 113-114, 1966, 73-88.

⁴² Rambaud, F. 1969. El sinclinal carbonífero de Riotinto (Huelva), y sus mineralizaciones asociadas. *Memorias del Instituto Geológico y Minero*, Tomo LXXI. Madrid

(Estrabón, Diodoro, y Plinio) no las mencionan. La razón parece encontrarse en que el máximo esplendor del sureste debió tener lugar en el siglo I a.C. y en el siguiente, mientras que la Faja Pirítica lo tuvo en el último cuarto del siglo I, y en el siglo II d.C. También pudo deberse a que las referencias bibliográficas se haya perdido o que la historiografía romana dejó de ocuparse de la Península ante otros acontecimientos.

Durante el período romano se mejoraron los procedimientos metalúrgicos, lográndose mayores temperaturas en los hornos de forma que se podía recuperar mayor cantidad de plata. De hecho se ha afirmado que los romanos trataron escoriales tartésicos para recuperar el metal que todavía permanecía en la escoria.

Mano de obra

En cuanto a la mano de obra existieron tres tipos de trabajadores: los esclavos (*servus*) los libres asalariados (*mercenarius*) y los penados (*damnati ad metalla*). Estos últimos, fundamentalmente durante el período imperial, para los trabajos más arriesgados y penosos. En los primeros momentos debieron predominar los esclavos pero más adelante se requeriría mano de obra especializada y conocedora del oficio, por lo que para hacer más atractivo el empleo, mejoraron sustancialmente las condiciones de trabajo. Hasta se organizaros asociaciones de trabajadores “*collegias*” con funciones sociales y religiosas.

Sistema de propiedad y administración

Varios sistemas de propiedad debieron coexistir durante el período romano. Uno de ellos consistía en autorizar la explotación a individuos “*locus putei*” o corporaciones de individuos” *occupatores, coloni, socii*” (las primeras compañías mineras). Sextus Marius, (de quien procede la toponimia de Sierra Morena,

anteriormente Sierra Mariana) por ejemplo, poseía minas de cobre y de oro en esos montes, que le fueron confiscadas por Tiberio en virtud de una acusación calumniosa. Las minas de Cástulo, que habían producido ingentes cantidades de plata, se dedicaron posteriormente a la extracción del plomo. En Riotinto y desde el comienzo, la explotación debió ser estatal, encargada al “*procurator metallorum*”, normalmente un liberto, cuya función sería mantener la producción, ocuparse de los suministros y mano de obra, y atender a las necesidades del personal que trabajaba en los procesos mineros y metalúrgicos. En muchos casos el estado delegaba en arrendatarios (*conductores*) bajo la autoridad del *procurator*. Otras veces se gestionaban a través de empresas estatales (*publicanos*).

Laboreo

La explotación debió comenzar en rapiña, mediante un sistema de pozos y galerías que seguían la dirección del mineral. Los pozos tenían la función de acceso, ventilación e iluminación. El desagüe ha sido siempre el gran problema de los mineros hasta el descubrimiento de la máquina de vapor. Se hacía mediante galerías o socavones con cierta pendiente, cuando el terreno lo permitía que también se aprovechaban para la extracción del mineral. Al alcanzarse zonas más profundas se utilizaron norias y tornillos de Arquímedes para elevar el agua hacia las galerías de desagüe. Estos sistemas eran accionados por penados o esclavos. El sistema más ingenioso desarrollado fue la bomba de CTESIBIO.

Con el tiempo se utilizó un sistema de dos pozos contiguos de un metro de diámetro, conectados por un torno entre ambos. De esta manera la carga de mineral, transportada en espuestas de esparto, era compensada por el peso de herramientas, madera de entibación o personal que descendían por el otro. En algunos pozos se han

encontrado oquedades practicadas en la piedra para el descenso. El mineral de los filones era arrancado con picos, martillos, mazas, punterolas, cuñas, etc. En algún caso se utilizó el fuego para romper la roca.



Fig. 2. Reproducción de galería romana en el museo de la Fundación Riotinto

En Riotinto, la explotación se llevaba a cabo por el sistema de grandes huecos rellenando cuando era necesario con menas pobres y estériles. Las explotaciones eran irregulares y se atacaban desde el muro mediante realces, sirviendo de piso los rellenos. Las galerías eran estrechas siguiendo las zonas más ricas, donde a veces solo un niño podría pasar, alternando con riñones muy espaciados, a veces de 50 m de longitud por 30 de ancho y 15 o 20 m, de alto.

En la minería a cielo abierto se practicó el sistema de transferencia, rellenando con los estériles el hueco producido a medida que se iba avanzando.

Para la entibación de las galerías en terrenos blandos se utilizó madera de la sierra (alcornoques, encinas y otros)

Plomos argentíferos y cobre de Linares-La Carolina.

Este distrito minero se encuentra al norte de la provincia de Jaén, desde el desfiladero de Despeñaperros en Sierra Morena, extendiéndose unos 40 Km hacia el sur, unos 30 Km en dirección E-W.

Se trata de un conjunto de filones de galena argentífera y menas cupríferas asociados a intrusiones graníticas, por lo que en el paisaje pueden apreciarse numerosas chimeneas de ventilación de las galerías y algunos castilletes de los pozos de extracción.

En la antigüedad se explotó sobre todo la plata obtenida por copelación del plomo, así como el cobre. Este último mineral procedente de óxidos y sulfuros de las zonas de cementación y oxidación de los filones.

La cultura Argárica procedente de costas mediterráneas, colonizó la mayor parte de este distrito hace 4000 años, en la Edad del Bronce. Posteriormente los cartagineses decidieron conquistar esta región, a pesar de su ubicación alejada de la costa, por su riqueza de minerales y su desarrollada agricultura. Los romanos la explotaron intensamente, junto con otros yacimientos de Sierra Morena. En tiempos de Carlos III, fue la ubicación de la fábrica de la moneda para aprovechar la riqueza en plata. En 1849 se introdujo la máquina de vapor desarrollada en Cornwall para el desagüe y extracción de mineral, con lo que llegó a ser el mayor productor de plomo en 1867.

Distritos mineros del sureste, en Murcia-Almería.

Se encuentran 4 distritos mineros muy próximos entre sí y a la costa mediterránea con características geológicas e históricas similares. Por su ubicación cerca de puertos mediterráneos y por su riqueza en metales preciosos, fueron desde muy temprana edad centros de extracción y

comercialización provocando el intercambio cultural de primera magnitud entre los pueblos de la antigüedad. Estos son: Sierra Almagrera, Sierra de Cartagena-La Unión, Rodalquilar y Sierra de Gador.

La Sierra Almagrera con una altitud no superior a 400 m, corre paralela a la costa almeriense a lo largo de 10 Km hasta la provincia de Murcia. En esa pequeña distancia existen docenas de minas explotadas desde el neolítico. Posteriormente los pueblos argáricos seguidos de los fenicios, cartagineses y luego romanos y bizantinos, fueron quienes explotaron sus riquezas. Los principales metales extraídos han sido plata, y estaño aunque también plomo y finalmente hierro ya en el siglo XIX. Seguramente la abundancia de plata nativa debió llamar la atención de los primeros explotadores. Actualmente existen unos 400 km de galerías así como abundantes instalaciones mineras en superficie. También es posible encontrar labores y utensilios romanos.

Los filoncillos metalíferos se encuentran ligados al vulcanismo terciario cuya actividad comenzó hace 7 millones de años, con episodios finales hace un millón de años. Los fluidos calientes aportados por la actividad eruptiva depositaron los metales en las fracturas de las rocas preexistentes.

Sierra de Cartagena-La Unión, se ubica en sierras costeras que se extienden en dirección E-W a lo largo de 26 km de costa desde la ciudad de Cartagena hasta el Cabo de Palos. Su máxima elevación alcanza los 431 m de altitud. El origen de los depósitos es volcánico, análogo a lo descrito para Sierra Almagrera. Su mineralogía está integrada por galena, blenda (sulfuro de cinc), pirita (sulfuro de hierro), calcopirita (sulfuro de hierro y cobre) y la magnetita (óxido ferroso férrico). Como ocurre en otros yacimientos, en la antigüedad se extrajo el cobre y la plata asociada a la galena, así como algo de plomo, pero el cinc

y hierro no se explotaron ampliamente sino hasta el siglo XIX. La mineralización encaja en una roca que se denomina el “manto de los azules” por la presencia de greenalita (silicato hidratado de hierro de color verde azulado).

La primera constancia arqueológica de un asentamiento dedicado a la explotación minera de la sierra data de la época ibérica, ya que en el pueblo de Los Nietos, junto al Mar Menor, se descubrió en los años sesenta un poblado que en el siglo IV a.C. ejercía el papel de base comercial de la zona en la que se intercambiaban productos derivados de la minería por mercancías procedentes de Grecia, Campania y el Mediterráneo oriental. Las evidencias del comercio con fenicios al menos desde el siglo VII a.C., proceden, entre otras fuentes, de numerosos pecios encontrados en el entorno, en alguno de los cuales se aparecieron lingotes de estaño y plomo. Dicen los historiadores de la época que era tal la codicia por los metales de los comerciantes fenicios, que algunos, una vez colmado el barco, sustituían el ancla por una de plata. El control sobre estos recursos mineros fue una de las principales causas del establecimiento de los cartagineses en el sur de España y de la ulterior ocupación romana. La prosperidad generada por la minería hizo de la ciudad de Carthago Nova, actual Cartagena, una de las más florecientes de la Hispania romana, hasta que a finales del siglo I el agotamiento de los mejores yacimientos, unido a la sola disposición de fuentes de energía animal o humana, determinaron su abandono. Hubo que esperar hasta la revolución industrial para que las nuevas tecnologías permitieran la explotación de menas más pobres o difíciles de alcanzar.

El oro de Rodalquilar. Tienen un origen volcánico constituyendo un stookwork de filoncillos auríferos. Aparecen en una estructura colapsada de forma oval de

aproximadamente 8 por 4 km, producida hace 11 millones de años.

El oro se ha venido extrayendo desde el tiempo de los romanos intensificándose su explotación al final del siglo XIX. Durante el siglo XX, se revitalizó la explotación por el método de cianuración.

Sierras de Gador y La Contraviesa. Se encuentran en la provincia de Almería, en el sur de España, cerca del límite con la provincia de Granada. Se han explotado minerales de hierro y plomo, así como oro y plata en menor proporción.

El centro de producción se encontraba en Abdera y los metales se embarcaban en el puerto de Agra.

Se han encontrado escorias, fragmentos de toberas o fuelles para la ventilación de los hornos de fundición de 700 años a.C., así como otros restos, pero la minería posterior ha borrado casi todos los vestigios las labores antiguas. El descubrimiento del hierro por los fenicios tuvo lugar hacia el año 1200 a. C., seguramente por influencia de los Hititas, pero el mayor desarrollo tuvo lugar con los cartagineses, pueblo guerrero que buscaba el hierro, oro y plata, para sustentar las campañas militares.

Gestión

Actualmente, se encuentran declarados como bienes de interés cultural de la Comunidad de Andalucía muchos elementos de la minería histórica⁴³, pero fue la Fundación Riotinto la primera iniciativa en España para conservar y dar un uso turístico a la minería tras el abandono de la actividad extractiva. Es notable que la labor de la Fundación se ha llevado y se está llevando a cabo sin subvenciones oficiales, con los solos recursos aportados

⁴³ En España, la competencia sobre el patrimonio histórico fue transferida por la administración central a la autonómica.

por la explotación turística. El equipo de científicos y profesionales que han desarrollado este proyecto obtienen de dichos ingresos sus emolumentos y gastos generales, dedicando los excedentes a la recuperación de los ingentes elementos patrimoniales existentes.

Es de destacar la recuperación del ferrocarril minero que sigue el Rio Tinto, a lo largo de cuyo trazado se pueden apreciar muchos de los hitos que han configurado la historia minera de la zona, así como las labores de la mina de Peña del Hierro, elementos arquitectónicos del propio poblado de Riotinto, y otros muchos que sería ocioso enumerar.

Recientemente han conseguido la declaración europea como geoparque y esta iniciativa ha constituido un ejemplo seguido posteriormente en otras cuencas mineras en situación similar y ha contribuido poderosamente al conocimiento de la minería del sur de España, junto con la labor de numerosos investigadores que desde las universidades se han ocupado de estos y otros yacimientos mineros. Hoy día se encuentran trabajando para la declaración de las minas de Riotinto como Patrimonio Mundial.

En la zona minera de Linares-La Carolina, el proyecto Arrayanes, en un primer momento propuso la inclusión de los elementos mineros relacionados, dentro de la ya declarada Patrimonio Mundial minería Cornish.

Actualmente, los miembros de Proyecto Arrayanes han catalogado un total de 425 restos minero-metalúrgicos -algunos de ellos conjuntos completos donde se conservan los pozos, cabrias, caballetes o lavaderos- a lo largo de los municipios que conforman el distrito. De ellos, más de un centenar han sido incluidos de forma escalonada dentro del Catálogo General de Patrimonio Histórico Andaluz. Este nuevo proyecto va mucho más allá del primitivo,

incluyendo pero no en exclusiva, la minería con tipología Cornish.



Fig. 3. Mina de plomo en el distrito de Linares-La Carolina

En cuanto se refiere a las minas del sureste, encabezadas por la Sierra de Cartagena-La Unión, solo aparecen de una manera general, junto con las anteriores, en la lista indicativa bajo el título genérico de “Minería Histórica en España”.

Reflexiones finales

Pocos eventos mineros en el mundo reúnen las características de singularidad, integridad y autenticidad de los yacimientos de metales del sur de la Península Ibérica, especialmente de la Faja Pirítica, y dentro de ella Riotinto. Sea considerado como fenómeno natural o como evento cultural, la significación de estos yacimientos son de una importancia sin parangón. Esa singularidad se ve reforzada por ser escasos los bienes relacionados con la actividad minera reconocidos internacionalmente en la

Lista del Patrimonio Mundial. Su trascendencia universal adquiere además su máximo relieve a través del papel que desarrolló en el intercambio cultural entre los pueblos del Mediterráneo en tiempos antiguos.

Toda esta actividad minera rebrotó a raíz de la Revolución Industrial, durante los siglos XIX y XX. Constituye este período histórico otro evento de gran significación de configuró la cultura de las regiones, llevó al intercambio de tecnología, y relaciones de todo tipo con otras partes del mundo. Pero por su importancia y trascendencia requieren un tratamiento específico en futuras ocasiones.

En lo que se refiere a las explotaciones, en sí mismas, la actividad minera más reciente no ha podido borrar todos los ingentes testimonios del pasado en forma de labores, escorias, utensilios, monedas, votos, restos de industria metalúrgica, lápidas en cementerios, y un largo etcétera que aún hoy día nos hablan de la forma de vivir y enfrentarse al medio de nuestros remotos antepasados.

Sin embargo, y aunque son muy numerosos los elementos catalogados y estudiados, se requiere una gran labor de ordenación y definición de criterios para su exposición, bien sea al público en general, bien a la Lista del Patrimonio Mundial. Por un lado se encuentra la superposición de fenómenos históricos en tiempos y culturas muy diferentes, relacionando ámbitos geográficos muy distintos. Por otro, aparece la necesidad de una mayor sistematización del impacto del tráfico de metales en la antigüedad, en sus lugares de destino, así como de las rutas de comercio e intercambio y de los elementos materiales involucrados. Esta labor es transnacional con las dificultades que ello representa.

Las misiones en el Orinoco, conquista de un territorio

Carmen DALY SCHELBERT (Venezuela)

La exploración del territorio conocido como “Orinoquia”, empieza con la búsqueda “el Dorado”, una leyenda que cuenta sobre la existencia de una ciudad construida toda en oro.

Esta leyenda sirvió de excusa para explorar el territorio, una gran cantidad de eventos ocurrieron y la búsqueda de la ciudad de oro terminó en fracaso. Sin embargo, esta experiencia dejó un importante legado: el descubrimiento del inmenso territorio y sus infinitas posibilidades de desarrollo.

La región del “Orinoquia” es la que se desarrolla a lo largo del río Orinoco, que significa en lengua indígena “un lugar para remar”. El río fue descubierto en el tercer viaje de Cristóbal Colón en 1498. La primera exploración se realizó en 1531 por Diego de Ordaz y posteriormente por Antonio Berrio en 1584-91. El río ubicado en el sur de Venezuela con una longitud de 2.140 km de largo y un caudal de 30.000 m³/s., ha sido y es el protagonista de la historia y desarrollo de la región.

Después del fracaso de los exploradores en la búsqueda del Dorado, los gobernadores de la región se dieron cuenta era el momento de tomar posesión del resto del territorio. La región empezaba a ser productiva a nivel

agrícola y los contrabandistas ingleses y holandeses navegaban el territorio sin control.

Las incursiones militares fueron las primeras formas utilizadas para dominar el territorio, posteriormente los misioneros fundaron los primeros pueblos de misiones. La región era muy peligrosa, los feroces indios Caribes aliados con los piratas ingleses azotaban el territorio, también las plagas hacían estragos en los exploradores. Las primeras misiones eran una mezcla de misiones y destacamento militar apoyándose mutuamente en su cuidado y conservación. Las actividades evangelizadoras empezaron en 1682, a pesar de las grandes dificultades los misioneros se instalan en el territorio con la esperanza de recibir grandes beneficios en el tema humano y divino. La mayoría de la misiones se establecieron en el margen de los principales ríos: Orinoco, Caroní y Yuruari.

La organización y estructura de las misiones

Las misiones fueron durante muchos siglos instrumentos en la conquista de la Fe, pero también del territorio. Estas organizaciones tenían un doble fundamento: por una parte, la creación de un clima de confianza basado en el diálogo en la lengua de la nación que se intentaba cultivar, y por otro lado, la conquista de la Fe y del territorio.

Los criterios geográficos escogidos por los misioneros eran en zonas de difícil acceso y grandes necesidades. Principalmente cerca de las principales vías pluviales de la zona, esto les permitía fácil comunicación y el suministro de agua para el abastecimiento de sus alimentos.

Uno de los objetivos principales era la misión de evangelizar las comunidades indígenas que habitaban en el

Orinoco e interconectar las misiones con otras poblaciones. Se fundaron una gran cantidad de misiones, la gran mayoría padecieron grandes necesidades y ataques de piratas e los indios caribes. Algunas desaparecieron a los pocos años, otras se consolidaron convirtiéndose en prósperos pueblos que subsisten aun hoy día.

Los primeros religiosos que acompañaron a los exploradores fueron los Franciscanos en el siglo XVI. Las diferentes órdenes religiosas coexistían actuando sobre una gran variedad de etnias indígenas que habitaban el territorio. A medida que avanzaban los años aumentaron las tensiones entre las diferentes Órdenes, por varios motivos: las disputas internas por el territorio, excesivo control de los misioneros sobre los indígenas, fugas, ataques de piratas, plagas, epidemias o conflictos de competencia.

En 1734 después de años de disputas se firma “*la concordia de Guayana*” donde los Franciscanos, Jesuitas y Capuchinos Catalanes establecen los límites de acción de cada orden en el espacio conocido y por conocer. La partición quedó finalmente de la siguiente manera: los Capuchinos desde Angostura hasta Boca grande del Orinoco, a los Franciscanos Observantes desde Angostura hasta Cuchivero, y a los jesuitas desde la parte de arriba de los Chuchiveros y el restante del Orinoco hacia arriba. (Alto Orinoco territorio inexplorado.)

Entre los siglos XVII y XVIII se fundaron en la región alrededor de 320 pueblos. Los capuchinos catalanes fundaron la Misión del Caroní, el pueblo de Upata (1729), Tumeremo (1788) y Guasipati, (1758). Estos últimos ubicados entre la cuenca del rio Orinoco y el río Cuyuni.

La consolidación de las misiones permitió la conversión de muchos indígenas al catolicismo y también trajo bienestar y desarrollo económico en la región. El fortalecimiento económico de las misiones permitió a su

vez su consolidación física. Pero no todo fueron experiencias exitosas, existen muchos registros de abusos por parte de los misioneros donde se ejercía la esclavitud y el secuestro en muchas de las misiones.

La Compañía de Jesús, formó una clase de misioneros que pronto se destacó entre todas las órdenes. De ellos podemos disponer hoy día de los principales documentos y registros que nos permiten una reconstrucción de su entorno y funcionamiento. La rigurosa preparación y disciplina de sus miembros, el orden jerárquico existente entre ellos y los profundos estudios a que se dedicaban, tanto en las ciencias teológicas como en las ciencias exactas y naturales, prepararon a un conjunto de hombres que en pocos años se destacaron en los territorios donde desarrollaban su misión.

La labor evangelizadora de los jesuitas en América se extendió desde 1585 hasta su expulsión en 1767. Los jesuitas recibieron el territorio más difícil e inaccesible de conquistar: El Alto Orinoco, logrando notables éxitos en la consolidación de las misiones.

Para el año 1600 los jesuitas habían elaborado su carta de navegación, diccionario de algunas lenguas indígenas y otros documentos cartográficos que permitían el acercamiento de los mundos de la ciencia y la cultura, como en la aculturación religiosa de los nuevos mundos.

Están documentadas tres misiones jesuíticas de gran importancia para la región: Misión de Casanare y Meta, (1661-1767) y la Misión del Orinoco (1681-1767). Las misiones de Casanare y Meta (hoy Colombia) cada una con dos haciendas, la del Orinoco Santa Teresa de Carichana.

Las dos primeras ubicadas en el hoy territorio de Colombia, la última en territorio venezolano. La Misión de Casanare contaba con 5 reducciones, Meta: 3 reducciones.

La del Orinoco: 6 Casanare, San Ignacio de Cabruta, La Encaramada, Carichana, la Urbana, San Juan Nepomuceno, (conocida por Raudal) San Borja, fortín reducción de San Francisco Javier. Un total de 14 reducciones, un fortín y 5 haciendas. No quedan vestigios construidos de la mayoría de estos Pueblos de misión, queda el legado de los pueblos y haciendas fundadas que se consolidaron en el territorio. Las principales ciudades fundadas por los jesuitas en la región del alto Orinoco son: Cabruta, Raudal de Maipures y San Fernando.

Pero la mayor inversión que realizó la Compañía de Jesús en las misiones además de la formación religiosa y de la educación de la juventud, fue crear tres estructuras sobre las que debía reposar la *Misión*: el aseguramiento de la subsistencia, la capacitación de los recursos humanos y la adquisición de la ciudadanía través de la religión.

La metodología utilizada para fundar los pueblos les permitió crecer a medida que se desarrollaban económicamente. La estructura organizativa de la compañía de Jesús, era muy centralizada y organizada.

La arquitectura de los pueblos de misiones

Para iniciar este tema es importante aclarar la diferencia entre Misión y Pueblo de Misión, también llamado Reducción. Una reducción o pueblo de Misión desde el punto de vista espacial *es un espacio físico urbano* donde se realizan las actividades apostólicas propias. La misión, es la *acción evangelizadora*.

Una Misión puede contener varios Pueblos de Misión o reducciones, y los pueblos de misiones a su vez, varias haciendas a su cargo.

La información que ha llegado a nuestras manos a través de los jesuitas describen los pueblos de misión a nivel físico-espacial: la mayoría estaban compuestos por

una traza en damero no regular, con sus componentes básicos: plaza, calle, viviendas de indígenas, iglesia, escuela, talleres de carpintería, herrería, vivienda de militares (en algunos casos) y casa del misionero.

En la estructuración de la ciudad-reducción no sólo se recuperan algunas estructuras autónomas fundamentales de la etnia, sino que la aculturación se rige por una intencionalidad que pretende sumar elementos que generen una mejor calidad de vida. La nueva concepción del espacio obligaba al asentamiento y al fomento del trabajo como ley de la ciudad, pero se suavizaba con la flexibilidad de la legislación misional y el equilibrio de la autoridad del misionero y de las responsabilidades del cacique.

A fin de poder entender gran parte de la problemática económica que se suscita en la administración de las casas o haciendas jesuíticas coloniales, hay que tener presente que Ignacio de Loyola exigía en las Constituciones de su orden, como principio fundamental e inquebrantable, la autonomía económica de cada domicilio de la Compañía de Jesús.

De esta suerte, las “*reducciones*” o “*pueblos de misión*” se convirtieron en centros urbanos en miniatura, poblados por indígenas que producían bienes para su propia subsistencia y los excedentes eran vendidos en los mercados españoles.

En la *ciudad-misión* se trata de repetir la concepción de la ciudad ordenada. Su plaza central con la iglesia y la escuela rige la vida espiritual, cultural y social. Los misioneros establecieron el criterio donde coexistiese la propiedad privada y la comunal.

La tercera preocupación se centraba en levantar la “*reducción ordenada*”, tanto en sus espacios físicos, como en las exigencias de la nueva convivencia social, religiosa, laboral y cultural. El punto de partida solía fundamentarse

en el respeto a las jerarquías políticas de las “naciones indígenas” antes de evangelizarse. Los caciques gozaban de dignidad perpetua y hereditaria.

La “misión” imponía cambios radicales en el sistema de vida de los indígenas acostumbrados a la libertad absoluta en las sabanas o en las selvas. Se les ofrecía seguridad y vida eterna a cambio de la dedicación al trabajo y la Fe. La nueva cultura impuesta por el urbanismo misional donde el diseño segmentado de las áreas presidía la vida cotidiana. El uso religioso, público, educacional, laboral, social, de vivienda y también de aspectos sanitarios. La religión introdujo el nuevo espacio “la representación de la palabra divina a través de la plástica”, de las oraciones en la iglesia y de la música.

En relación al aspecto físico la construcción en la mayoría de las misiones se realizaba con materiales locales de fácil y rápida edificación como barro, madera y paja. Algunas, como la Misión del Caroní, fue construida en piedra y sus ruinas perduran hoy día.

Las misiones jesuíticas eran modelo de organización, no solo a nivel económico sino documental, disponían de detallados inventarios, que fueron utilizados a la hora de la confiscación de sus bienes en el momento de su expulsión. En ellos no solo estaban reflejados los bienes materiales, sino la descripción física de las misiones. Hoy en día podemos disponer de información de primera mano conociendo las crónicas de los viajes de los misioneros y de algunos viajeros que realizaron detalladas descripciones.

La consolidación de las misiones en la región estaba claramente vinculada al desarrollo de la *arquitectura defensiva*. Muchos pueblos o misiones fueron arrasados por ataques indígenas opiratas. A partir del siglo XVIII fue necesaria la construcción de fortines y fortificaciones sobre el río para evitar las incursiones violentas. Muchas

misiones desarrollaron algunos instrumentos defensivos o alianzas, sin embargo debido a la magnitud de los ataques fue necesario construir fortificaciones de envergadura para defender el territorio.

Una de los ataques más notorios fue el de Santo Tomé de Usupano realizado por el Capitán Comodoro Waterhouse, (irlandés) en 1740, destrozó la ciudad, las murallas y las dos misiones que estaban en su entorno. A partir de esta invasión, se decide reforzar las fortificaciones y mudar las misiones.

El Castillo San Francisco de Assis o Villapol fue el primero en construirse entre los años 1676 y 1682 durante el mandato del Gobernador Tiburcio de Aspa Zúñiga en el mismo sitio donde se encontraba el convento de San Francisco de Asís, muy cerca del río sobre una enorme roca, este convento se estableció con la llegada de los primeros misioneros en 1593. Convertido en Fuerte se puede observar en su interior tres salones denominados cuadra de armamento, cuadra del ayudante, cuadra de los equipos, viejos cañones utilizaban en defensa de Guayana, garitas para vigilancia y un salón para celda.

El Castillo de San Diego De Alcalá o Campo Elías (El Padrastro). Su construcción se inició en el año 1734 bajo el mandato del entonces gobernador Juan de Dios Valdez y se terminó en 1747 durante el mandato del Coronel Diego de Tabares. Levantado en lo alto de un cerro denominado El Padrastro, un poco más retirado del río y cercano a las lagunas de la Ceiba y el Baratillo, esta última lleva ese nombre debido a que los españoles la comunicaron con el río Orinoco a través de un canal artificial. Esta fortaleza reforzó la defensa y sirvió de apoyo al Castillo de San Francisco de Asís en defensa de Guayana durante los ataques de piratas y bucaneros.

En 1741 empezó el traslado de la ciudad al Baratillo, donde quedó fundada una nueva ciudad entre los dos baluartes: Ciudad Guayana de los castillos 1753.

El legado de los misioneros

Los misioneros dotados de gran fortaleza física y espiritual son los protagonistas de la conquista de la Fe y del territorio. Los testimonios que disponemos hoy día como mapas cartográficos, estudios de la naturaleza, el catálogo de las “naciones indígenas misionadas”, diccionario de lengua indígena y su censo entre otras, la mayoría son legados principalmente de los Jesuitas. Entre 1748 y 1750 los jesuitas incrementaron el conocimiento hidrográfico del alto Orinoco, Roque Lubian, Francisco González y Jose Forneri fueron los artífices de estos viajes.

Entre 1715 y 1720 los jesuitas Matías de Tapia y Juan Capuel realizaron los primeros intentos de registro cartográfico, en la segunda etapa 1731 fueron Gumilla, Gotela y Roman 1731-1750. Especial mención para el Jesuita Jose Gumilla, que además de sus labores como misionero escribió una de las obras más importantes: *“El Orinoco ilustrado y defendido. Historia natural, civil y geográfica de este gran río y de sus caudalosas vertientes”*. Escrito en 1731 y traducido al francés e inglés. Gumilla realizó, por una parte, importantes aportaciones geográficas, a la etnografía y la historia natural, ocupándose de plantas, animales y minerales principalmente en relación con su utilidad económica o con los "usos y costumbres de los indios". Es de especial importancia su legado cartográfico formado por cuatro mapas que sirvieron como base para las siguientes etapas de desarrollo de la región.

A partir de 1740 la Misión Jesuita de Cabruta, implantada en una importante encrucijada comercial

fluvial y terrestre llegó a ser una de las más pobladas, con indios Maypures, Cabres, Guamos y Otomacos.

Para 1744 San Borga, Carichana, San Luis de la Encaramada y Cabruta eran las misiones que subsistían en el margen del río Orinoco, luego de los continuos ataques de los indios caribes y otomacos.

El balance para mediados del siglo XVII, tras 20 años, indican que se fundaron 19 pueblos de misiones en la cuenca del Orinoco, entre las principales dificultades para su mantenimiento era la falta de misioneros, las epidemias, las fugas, la falta de escolta militar, los ataques de los caribes. Las estadísticas indican que estas misiones llegaron a tener 3.777 almas.

Los capuchinos catalanes ubicados en la cuenca del Yuruary, fueron atacados por holandeses e indios Caribes, pues se conocía su riqueza minera en oro y diamantes. Para 1750 se registran 11 misiones donde vivían 3000 personas. Sus hatos o haciendas habían prosperado tanto, que se autorizaba a matar 4 reses al mes para el sustento de la comunidad.

Para 1743, los Franciscanos Observantes se encontraban en la cuenca del Río Pao, fundaron una misión y fueron atacados en numerosas oportunidades hasta su consolidación finalmente en 1750.

Después de dos siglos de la conquista de Guayana el territorio aún dependía de la comunicación fluvial, la suerte de una de las provincias más grandes del imperio español estaba ligada al desarrollo de este imponente río.

El fin de este modelo de desarrollo

La provincia de Guayana se mantuvo fiel a la Corona Española al declararse la Independencia, convirtiéndose en uno de los más importantes focos realistas de Venezuela.

En 1811 recibe los primeros ataques por parte de los Patriotas, numerosas batallas se libraron en su territorio, ganando el bando de los Patriotas. En el siglo XIX, la región de Guayana era un emporio agrícola y ganadero, con la Guerra de independencia, los misioneros fueron fusilados y su infraestructura expropiada y utilizada por el ejército patriota para suplir las necesidades de infraestructura y alimento.

Las misiones habían desaparecido tal cual como las conocíamos hasta la fecha, sin embargo su legado se perpetuó en forma de territorio y desarrollo. Numerosos pueblos y ciudades fundados por los misioneros son hoy día importantes centros poblados. Entre las más representativas tenemos la ciudad de *Santo Tomás de la Nueva Guayana de la Angostura del Orinoco* fundada el 22 de mayo de 1764, conocida también como Angostura, y renombrada en 1846 como Ciudad Bolívar.

Esta ciudad está en la lista tentativa para la declaración de Patrimonio de la Humanidad. “Ciudad Bolívar en la angostura del río Orinoco constituye un paisaje cultural ubicado en las orillas del tercer río más caudaloso del mundo, el Orinoco”

En el siglo XXI, la región de Guayana sigue siendo un emporio agrícola y minero, sus fértiles tierras, sus haciendas o hatos, siguen marcando la pauta a nivel económico. El desarrollo de su industria minera sigue marcando pauta a nivel internacional. La conformación urbana del territorio sigue siendo casi la misma desde el siglo XVII pudiéndose hacer un repaso histórico de sus poblaciones y caminos.

Entre ellas se encuentran: en la parte venezolana de la cuenca del Orinoco, Yuruari y Caroní son: Puerto Ayacucho, Caicara del Orinoco, Guasdualito, Barinas, Guanare, Acarigua – Araure, San Fernando de Apure, Calabozo, San Juan de los Morros, Valle de la Pascua,

El Tigre, Maturín, Ciudad Bolívar, Upata, Tumeremo, Guasipati, Tucupita y Soledad.

Referencias

- Del Rey, Jose: Marco conceptual para comprender el estudio de la arquitectura de las misiones jesuíticas en la América colonial. Universidad Católica del Táchira. 1992
- Del Rey, Jose: Misiones Jesuíticas en la Orinoquia. Universidad Católica del Táchira. 1992
- Gasparini, Graciano: Las Fortificaciones del Período Hispánico en Venezuela. Editorial Armitano. Caracas. 1985.
- Gasparini, Graciano: Fundación de Ciudades Hispanoamericanas. Editorial Armitano.
- Gumilla, Joseph. El Orinoco ilustrado y defendido. Historia natural, civil y geográfica de este gran río y de sus caudalosas vertientes. Escrito en 1731. Ediciones posteriores: 1745, 1791 y 1882. Versión francesa, 1758. Caracas: Academia Nacional de la Historia, Fuentes para la Historia Colonial de Venezuela, N° 68, 1963.
- Gumilla, José. Tribus indígenas del Orinoco. Caracas: Instituto Nacional de Cooperación Educativa (I.N.C.E.), 1968.
- Mora, Felipe: “Arquitectura y urbanismo en las reducciones y haciendas jesuíticas en los llanos de Casanare, meta y Orinoco.”
- Pereda, Miguel Ángel: “El Orinoco Domeñando, frontera y limite.” UCV. Consejo de desarrollo científico y humanístico. 2005.
- Samudo, Edda: Las haciendas *Jesuíticas* en las misiones Casanare, Meta y Orinoco.

Retrato físico e histórico de un jesuita checo activo entre los tarahumaras

Pavel ŠTĚPÁNEK (República Checa)

Un retrato en su iconografía

Son muy raros los casos de misioneros jesuitas cuya vida podemos reconstruir paso a paso, o a grandes pasos, y disponer, además, de su fidedigno retrato físico que nos permite enfrentarnos cara a cara con él.

El retrato, de pequeñas dimensiones, felizmente conservado (en el Palacio de Velké Meziříčí, República Checa), representa un hombre en el talar negro, de tres cuartos; atrae por sus símbolos, así como por su conservación que tiene mucha patina, aunque sus craquelados que, dificultan un poco la lectura. La acumulación de los símbolos sí que lo difiere del retrato común; sugiere al espectador más sensible comprensivo y aprehensivo por lo menos algunos aspectos del pensamiento y del espíritu del retratado.

El análisis de la vida del jesuita Antonín Strčanovský, nacido el 12 de enero de 1728 en la ciudad de Velké Meziříčí y difunto, al declinar el siglo, el 31 de enero de 1799, a sus 71 años, en el mismo sitio, debe llenar de alegría a cualquier especialista no sólo en el siglo XVIII en general, sino sobre todo, en historia de la zona norteña de México, especialmente la tarahumara.

En esta oportunidad presentamos parte de los resultados de lo que había investigado hace tiempo Martin Štindl, archivista de la ciudad de Velké Meziříčí, de donde proviene el retratado y su retrato. Reconstruyó de manera soberana y excelente el historial que acompaña al retrato físico y espiritual del P. Antonín Strčanovský, S. J. Su vida profesional, a partir de la salida a las misiones, cubre, sin un año, la totalidad de la segunda mitad del s. XVIII, una época llena de convulsiones. A la identificación del retratado llevaron varios indicios, pero sobre todo el hecho de que fuera firmado por un pintor del mismo apellido, Strčanovský, pero diferente nombre de pila, Jan, sobrino suyo.



Fig. 1. Retrato del jesuita Antonín Strčanovský

Comencemos su análisis: Aparte de la dominante figura del sacerdote, el atento recorrido del cuadro y su lectura desde arriba a la izquierda ofrece, como primer paso, observar un ruiseñor en su jaula, colgada por detrás del grande telón azul que cubre una gran parte del fondo. Este pájaro es, desde la edad media, símbolo del anhelo y del afán del hombre (también de parte del del retratado)

por alcanzar el cielo, pues el ruiseñor vuela altísimo, hacia las nubes, donde con su espléndido canto alaba al Señor. Resulta comprensible que incluso en la poesía barroca y la música, fue uno de los símbolos más preferidos, como muestra, entre otras cosas, la famosísima composición de su mucho más joven coetáneo, Jakub Jan Ryba (1765–1815). Y el ruiseñor está acompañado de una consigna escrita en el borde de la jaula, que concretiza este anhelo celeste diciendo asimismo en latín: “*Non sibi soli vivere*” (*No vivir para sí solo*); clarísimo, no necesita muchas explicaciones, solo recordar que fue, en general, una consigna de las órdenes mendicantes medievales.

El sentido de este lema destaca aún más cuando se relaciona con otro símbolo en el cuadro, en forma de un dibujo por encima de un libro sobre la mesa, y al cual señala con dedo el personaje. Debajo del símbolo del pelícano que alimenta a sus crías abriendo su propio pecho, hay otra sentencia que dice: “*Sed aliis prodesse*” (Pero ser útil a los demás), lo cual sugiere expresar la capacidad del autosacrificio, del amor desinteresado y comprensión.

A su vez, arriba, por encima del pelícano, al mismo nivel de la jaula, observamos el águila imperial y el escudo con la bandera de Austria, con el cetro y la corona imperial, agarrando otro letrero que dice “*Sitientem duxit ad fontem*” (Al sediente lo condujo a la fuente), lo cual sugiere que la obra misional del retratado pudo llevarse a cabo bajo las alas protectoras del Emperador. El águila imperial, a su vez, quiere recordarle al observador el aspecto mundanal, pero al mismo tiempo sugiere admitir que el retratado pudo aportar algo a los sedientes (de espiritualidad) también gracias a que podía desarrollar sus actividades bajo el patronazgo de Austria. Aunque los significados podían ser, en aquella época que vivía más cerca con el pensamiento simbolista, más elocente que

hoy. La sed, expresada verbalmente, sin duda convence a los contemporáneos de la diligencia y ardor del personaje representado.

El carácter del retratado lo refleja bien asimismo el voluminoso libro que yace, como si fuera por casualidad, al lado, bajo el dibujo del pelícano, encima de la mesa, y en cuyo dorso leemos en alemán (*Auslegung der christlichen Lehre*)", es decir, lleva el título de "Exegesis de la fe cristiana", lo cual capta plenamente el sentido de la actividad del retratado. Un manual de la doctrina de la fe cristiana perteneció, evidentemente, a los instrumentos de uso diario del retratado, no sólo personal, sino también como medio de comunicación en general, pensando sobre todo en su destino jesuita.

Parece que el pintor seguía indicaciones del comitente, tío suyo, cuando aporta la ilustración clave: otro dibujo, ligeramente enrollado, que el retratado sostiene en la mano derecha y que alude a sus actividades. El rollo ilustra el momento en que un monarca o un gobernante confía al cuidado de dos monjes con capucha, de una orden de difícil identificación, la ciudad que aparece al fondo, en el valle. Para que no haya duda alguna, el dibujo está acompañado por un letrero que dice "*Ite et vos in vineam et quod justum fuerit, dobo vobis*" (*Id también vosotros a mi viña, y os pagaré lo debido*), no deja dudas de que se trata de la viña del Señor, ya que se trata de una citación del Evangelio de San Mateo. Como el emperador José II, quien fue autor de la reforma radical, en sustancia antieclesiástica, solía llevar traje militar, podemos deducir que se trata de él mismo.

Finalmente, a la derecha (izquierda del retratado) aparece indudablemente la silueta del monasterio cisterciense de Hradisko, hoy dentro de la ciudad de Olomouc, lo cual en la primera fase de investigación llevaba a preguntarse de si el retratado podía ser miembro de la

comunidad, pero dado que los cistercienses se visten de blanco, tuvo que ser descartada.

La formación del jesuita Strčanovský y preparativos para el camino al ultramar

Sin duda alguna, será interesante recordar algo de los destinos del jesuita y de su familia, pues ilustra más de una página de la historia del país, el Reino de Bohemia, y además, de México, en el momento de aplicarse la medida de la expulsión de los jesuitas, y la siguiente vuelta a su país natal.

El joven Antonio sigue su ruta vital así: el colegio jesuita en la Ciudad de Brno, estudios que interrumpe por la muerte prematura de su padre, y cuando se soluciona económicamente el problema, vuelve a estudiar, termina el colegio y entra en la Universidad de Olomouc. El día 27 de octubre 1753 fue aceptado a la Compañía, comenzando el noviciado en la ciudad de Brno, de donde sale más tarde, en agosto de 1754, a las misiones, cuando alcanza 26 años.

Su viaje, que se prolongó en dos años, estuvo lleno de cambios, bruscos virajes y peligros, que por sí solo darían para escribir un libro lleno de aventuras, pues nuestro héroe sobrevive tanto la abolición de los jesuitas en México, como en casa propia, en 1781, cuando el Eplerador José II comenzó a abolir los monasterios en general. Sabemos perfectamente qué sorpresa fue esta medida, sobre todo sus consecuencias, incluso para los masones de la época, como es el caso de Miranda.

Los *indipetae*, como solían designarse los candidatos que (ellos mismos) pidieron ser enviados al ultramar, causaron una profunda impresión en el colegio y en la ciudad. El ser destinado a la misión significaba una honra al borde del aureola de mártir. Maduró el fruto del

anhelo por participar en la obra misionera y por sacrificios propios en el trabajo infinito del “viñedo del Señor”.

La chispa que encendió el ardor misionero de Antonín pudo haber aparecido ya en la propia Universidad de Olomouc. Desde su fundación por jesuitas españoles (Jerónimo Nadal, 1566, 1er rector Hurtado de Mendoza), toda una fila de sus egresados culminaba su carrera precisamente en las misiones. Brevemente, la idea de la misión se sentía en toda la institución. No en balde se mantenía el colegio para los alumnos pobres o de gente menos rica bajo el nombre de San Francisco Javier, „apóstol de India(s)”. También al publicarse un libro sobre la muerte de mártir del P. Augustin Strobach (que hasta hoy se guarda en la Biblioteca Científica de Olomouc).

La extensión de las misiones jesuitas a nivel mundial significó una brecha en la lucha de las potencias de la época, cuyos intereses la Compañía podía pasar por alto. El papel del constructor principal del proceso evangelizador ha sido subordinado a la curia papal que respetó no solamente el general de la orden, sino también la mayoría de las cortes europeas. De la cooperación de todas las partes interesadas importaba la realización del “Plan de Dios” crear un imperio cristiano universal. El papel del misionero – jesuita o monje de otra orden – era cumplir el papel del primer soldado de Cristo quien debía mostrar a diario testimoniar su decisión del sacrificio supremo – su vida. Bajo impacto de estas ideas, el propio candidato a misiones adquiría ya contornos de un auténtico héroe vivo quien dentro de poco saldrá voluntariamente, y por siempre, a lugares ignorados para luchar ahí en nombre de la salvación por Cristo.

Para satisfacer la creciente necesidad e urgencia de las provincias ultramarinas, la dirección de la orden jesuita salía al encuentro simplificando el proceso de selección, el

cual debía hacer más fácil la salida más rápida de los candidatos voluntarios; durante la primera mitad del s. XVIII los candidatos se limitaban a responder cuestionarios impresos que se parecen a los del s. XX (claro con una retórica más rica) y esos ya llegaban a la mesa del general con las respectivas firmas de sus superiores inmediatos. Al mismo tiempo subía el número de los jesuitas enviados al ultramar, con excepción de los años la guerra por sucesión española, cuando esos contactos fueron prohibidos, y algunos de ellos, ya en el territorio español de ultramar incluso fueron considerados espías a favor de Austria, como es el conocido caso de Miguel Sabel. Luego salían apenas cinco misioneros al año, pero a partir del año de 1748 el número llegaba a diez y luego una docena ya era normal.

La mayor preocupación de los Padres fue, naturalmente, averiguar sus capacidades de contribuir a la difusión de la gloria de Dios incluso en condiciones extraordinariamente difíciles. Así que buscaban no solamente la sabiduría y el talento, sino también el temple afable del candidato y su adaptabilidad a nuevas y extrañas costumbres. No menor importancia ponían los *patres* en la propia idea de las misiones, en la cual cabían dificultades, penurias, estrecheces que amenazan la salvación de las almas. A tales penurias debía el futuro *indepeta* Antonín afrontar con una serie de virtudes testimoniadas: dedicación, adhesión, humildad, tolerancia y conciliación, y, finalmente, con el amor a la pobreza y a los servicios confiados al candidato.

Por Europa a España

El día 1º de agosto de 1754, el rector Rentsch apuntó una nota sobre este pequeño grupo: “*Recreatii P. Jos. Fischer cum 4 coadjutoribus et novitio scholastico a nobis ad missiones transmarinas abiit* (Tras una recuperación,

el P. Josef Fischer, junto con cuatro hermanos laicos y un novicio escolastico partieron de nosotros a las misiones del ultramar)". El acento en la palabra de nosotros debe interesarnos, pues el "*Novicio escolasticon*" no fue otro que Strčanovský. Así tenemos la fecha exacta de su salida hacia América. Comienza lo que podríamos llamar el *Gran Tour*, el grande viaje de vida.

El haberse unido con el grupo del P. Fischer le metió a Antonín en el vértice que conducía hasta el confín del mundo de aquella época, *Mundus Novus*, para difundir allí el testimonio del evangelio. Para mayor efectividad de su actuación, los jesuitas escogían para las misiones en su mayoría sacerdotes ya ordenados o por lo menos aquellos escolásticos que se acercaban a la ordenación. Otra parte del grupo saliente lo formaban los hermanos laicos, cuya finalidad fue el soporte material de la actividad espiritual de los Padres. La expedición encabezada por el P. Fischer representó con su composición una auténtica ayuda a las estancias misioneras áridas. El propio Fischer fue egresado de teología de Olomouc y sacerdote recién ordenado. A su vez, Strčanovský fue por lo menos bachiller que esperaba recibir el sacramento. Los dos maduraron en esperanzadores portadores de la obra misionera. No menor aporte representaban los cuadro coadjutors mencionados: el mayor fue Pablo (Paul) Karrer, nacido en la ciudad bávara de Welden, quien dominaba la profesión de impresor, es decir la indispensable para difundir textos en general, o la palabara de Dios, pensando religiosamente, en las lejanas colonias. A su vez, el checo Václav Horský, procedente de la región de Hradec Králové, fue un farmacéutico experimentado, así como "*quirurgo*", quien además poseía un admirable conocimiento de matemáticas. El resto de la expedición lo formaban los hermanos laicos Jan Scheibner y siempre útil carpintero Jan Wittgen.

Aunque nos faltan documentos más detallados sobre la peregrinación del grupo que salió en el año de 1754, sabemos que caminaban a pie hacia Viena, luego por las montañas de la Estiria austriaca y la Carniola eslovena al norte de Italia. Seguían la ruta de los colegios jesuitas para apoyarse en las mismas o para admirar los edificios y las iglesias.

Más o menos un mes después de un agotador camino a pie, los caminantes, podían lograr su primer punto de partida marítima, la ciudad de Génova. Aquí, los adeptos a las misiones dejaban la tierra firme y emocionados por la visión de las lejanías salían en barcos hacia las costas españolas. El camino por el mar, aunque no se apartaba demasiado de las riberas del sur de Europa, se convertía en inolvidables impresiones. Finalmente, “*observando las torres de la isla gaditana*”, comenzaban a creer en el éxito definitivo de la empresa.

En Cádiz, eran estrictamente controlados por la Casa de Contratación. La unión de la metrópoli con las colonias fue asegurada por dos flotas que partían anualmente al otro lado del océano. En este caso, el grupo encabezado por el P. Fischer llegó tarde. No sólo que perdieron la flota a Veracruz que partía en la primavera, sino también a los galeones de Panamá que partieron ya en agosto. Así, los futuros misioneros tuvieron que aceptar la hospitalidad española.

A los misioneros se les destinaba al cercano Puerto de Santa María, que incluía el llamado *Hospicio de Jesuitas*, preparado para dar cabida a hasta ochenta misioneros. Es ahí donde Antonio y sus cinco compañeros encontraron alojamiento temporal en 1755. Con la próxima flota destinada al Sur de América pudieron salir solo cuatro de sus miembros: el P. Josef Fischer, y los hermanos coadyutores Václav Horský, Jan Scheibner y Jan Wittgen; desembarcaron el día 17 de julio de 1755 la actual capital

de Uruguay, Montevideo, para seguir su rumbo hacia las tribus indios en la zona de los futuros países de Bolivia, Brasil y Argentina. A su vez, Antonín Strčanovský con Paul Karrer peremanecieron en el lugar.

La salida para México

Strčanovský tampoco ha ido a su lugar de destino original, las misiones paraguayas saalió con otro grupo que mientras llegó a Cádiz bajo la dirección del P. František Hlava, su núcleo fue formado casi exclusivamente jóvenes egresados de las facultades filosóficas, cuya única experiencia fue la estancia en el noviciado de Brno. Estaba previsto que su formación se completara en el ultramar. Les esperaba una sorpresa en el Puerto de Santa María, pues se encontraron con su colega quien, según los catálogos inscritos, estaría ya en las misiones paraguayas. Entre los recién llegados estaban: Málek, Holub, Haffenrichter, Hüttel, Tirsch i Planěk, todo un círculo de colegas, y amigos. Strčanovský volvió a unirse con ellos y la solución definitiva vino al embarcarse al *Navío Victorioso*, que no iba a Panamá, sino al puerto de Veracruz.

Todo el grupo pertenecía ya a una generación que no era de los pioneros del descubrimiento de la *terra incognita*, sino ya preparada, que sabía – gracias a los informes sistemáticos de sus predecesores – a qué iba. América se consideraba ya en aquel momento parte inseparable del Viejo Mundo durante un siglo y medio, incluso en los países sin mar como el Reino de Bohemia, donde los conocimientos se difundían a través de los globos, mapas y escritos de todo tipo, comenzando por las más diversas cosmografías en latín, alemán, y en checo. Como lo definió Zdeněk Kalista, al hombre barroco le sugería la infinidad: *Para el hombre de entonces, la lejanía que cubría la distancia entre los dos continentes,*

era, en primer lugar, una aproximación al infinito, a Dios, al cielo; por eso, el territorio de ultramar constituye algo más que la base de una nueva riqueza. .. Partiendo para las Indias Occidentales, al reino de Nueva Granada, a las riberas del imperio azteca semimítico o a las montañas de los misterios incas, el hombre contemporáneo (barroco) parte a la vez como un soldado del gran imperio cristiano, bajo el signo de la cruz, con una misión suprema superior, espiritual por excelencia.

Los nativos, los indios, llamados así por error por Colón que pensaba que alcanzaba las costas de la India, seguían siendo hasta la primera mitad del s. XVIII identificables pero impenetrables frente a frente del blanco, siendo este un aventurero, administrador misionero, por su crueldad. No se trataba solamente de salir bien con los indios, sino también la administración colonial española. La competición entre las potencias hacía difícil el movimiento por mar, donde con frecuencia ocurría o amenazaba una lucha o un choque de navíos enemigos, más los piratas, filibusteros y otras especies indeterminadas.

En México

Volviendo a Antonio, el barco *Navío Victorioso* tuvo la suerte de sobrepasar el océano en tres meses sin problemas. Llegó a Veracruz el sábado 20 de marzo de 1756. Tras un breve descanso en el puerto, los jesuitas se pusieron en marcha al interior. Seguían el camino de las mulas transportadoras via Jalapa, Puebla, y la capital, Ciudad de México. Desde aquí, estaba previsto, salió cada uno a las misiones designadas.

La mayoría del grupo se repartió en diferentes colegios existentes en México, para terminar aquí sus noviciados y continuar en los estudios en curso. Ya durante la parada en Puebla hacían su primera promesa

Václav Link y Jan Steb. Los otros, con Tirsch salieron, bajo la dirección del P. Slezák al noviciado de Tepotzotlán. Cuatro de los restantes adquiriría más educación en la capital, en su famoso *Colegio Maximo de San Pedro y San Pablo*. Para salir inmediatamente desde la capital estaban preparados solo los dos mayores: Hlava a Strčanovský.

La zona de las enormes montañas y cordilleras de las regiones del Pacífico, que recibieron nombres de la Nueva Biscaya, El Nuevo México y California se dividía, desde el punto de vista del mapa pastoral de los jesuitas, en tres regiones independientes: Tarahumara, Pimería Alta (Sonora–Sinaloa) y California que fueron durante decenios designio y destino de los jesuitas, entre ellos de la pprovincia de Bohemia. En el año de 1750 se registran en 45 sitios de la orden en México con en total de 572 jesuitas. Sin embargo, ni de lejos, todos eran capaces de trabajar en las difíciles condiciones del terreno. Desde este punto de vista puede contarse a favor de la Provincia jesuita de Bohemia que apenas a cien años de su fundación logró situar ahí una cantidad de (35) egresados de sus filas.

En el norte, en plena tarea

Cuando los dos amigos F. Hlava y A. Strčanovský salieron, el junio de 1756, camino de la Ciudad de México al norte inhóspito, siguieron el mismo camino que antes habían emprendido una serie de sus paisanos, compartiendo el mismo destino, ayudar e impulsar las alejadas misiones fronterizas. F. Hlava estaba encaminado a la zona de Sonora, Strčanovský al interior, a los tarahumara. Les esperaba un recorrido exhaustivo de dos meses superando el trayecto de unos 1200 km. Anteriormente había pasado por aquí al filo de los años 1680–1681 uno de los primeros misioneros de la Provincia

de Bohemia, el P. Josef Neumann; desde aquel momento nada ha cambiado. Se sigue una ruta cada vez más seca. La primera parada importante fue el centro minero de Zacatecas. Luego siguieron a la ciudad de Durango, sede del obispado, y a la zona del Parral. En esta zona se solía pasar por el territorio de los indios *tobozos*, antaño muy temidos, pero en aquel momento ya prácticamente desaparecidos. Ni siquiera ahora los viajes estaban seguros, pues les sustituyeron en el s. XVIII los indios *apaches*. Al llegar a la residencia del gobernador en Parral, Strčanovský ya estaba a las puertas de su misión, pues a cuarenta leguas al oeste de la ciudad se abría la zona de las misiones tarahumaras.

Llegó allá, a las alturas ventosas de la Sierra Madre Occidental, en otoño de 1756. Sus primeros pasos seguían a la parte alta del Río Fuerte, a la misión de Guaguechi, que se convirtiera en los nueve años siguientes en su segunda casa. Guaguechi fue una de las byla misiones intercaladas en las en los altos territorios de la Tarahumara occidental, designada por su complicado relieve como Alta Tarahumara. La entrada de los jesuitas en la evangelización a estos lugares se produjo relativamente tardíamente. Mientras que la tradición de las misiones permanentes en la Tarahumara Baja llegaba al cuarto decenio del s. XVII, en las alturas comenzaron a aparecer las cruces apenas medio siglo después. Las causas de tal retraso consistían ante todo en las dificultades del terreno, de las condiciones naturales exigentes, pero también – temporalmente – en problemas existenciales, que amenazaban las misiones ya existentes. „*Cuando el hombre llega la primera vez, cree que las montañas son tan espesas y abruptas, no será posible atravesarlas.*” Esta era la característica que resumió años después su vista a los picos de la *Sierra Madre* el más joven de los compañeros de Antonín, el P. Matěj Steffel, futuro autor del diccionario tarahumara. El clima fue tan fuerte que

llegó a ser uno de los factores que determinaba la selección de los misioneros centroeuropeos para estas zonas. Los jesuitas provenientes de los países latinos difícilmente resistían los largos y crueles inviernos, oscilación de las temperaturas, que se movía entre el sol a mediodía y el hielo creado durante la noche. Los pueblos de las misiones - *reducciones*, en las cuales se concentraban los indios, para acostumbrarse, bajo la dirección de los padres, a una economía común, y, sobre todo, a aceptar y consumir practicar mejor la fe.

Por analogía con las misiones de la baja California, documentadas por los dibujos del otro misionero de la provincia de Bohemia, el P. Ignacio Tirsch, sabemos que cada misión tenía su padre propio que dominaba solo el territorio que tenía destinado. Las representaciones de San José del Cabo y Santiago delineadas por Tirsch confirman, según M. Díaz, que *„el poblado misional estaba formado por un pequeño caserío donde se incluía el templo y la casa del misionero; casi todas las misiones tuvieron huertas de frutales y hortalizas, y también contaba con terrenos para el ganado, así como para la siembra de gramíneas. Para conformar estos recursos se desarrollaron grandes esfuerzos. De la primitiva simplicidad se pasó a realizar edificaciones de cierta importancia, con lo que se consiguió una imagen de formalidad dentro de su condición siempre rústica.“*

Así fue uno de los pueblos, el Guaguechi tarahumara que representaba precisamente una de las reducciones en el mejor sentido de la palabra. El sacerdote no solo ejercía una autoridad espiritual, sino también cumplía el papel de consejero práctico y ecónomo. Si Antonio Strčanovský querría introducirse en dichos papeles, tuvo que llegar a ser sacerdote cuanto antes.

Tras conocer suficientemente las condiciones locales, al año siguiente (1757) fue ordenado sacerdote en la

misma reducción. Es en este momento cuando Strčanovský consigue lo que pretendía: dedicarse a la “viña del Señor como su siervo”.

Strčanovský se hizo famoso entre sus colegas – e incluso superiores – precisamente por su actividad de constructor, así que debemos reconocerle si no la información, por lo menos dotes de arquitecto.

Lo que parecía una misión defintiva, tras nueve años de trabajo, dominada por un orden civilizado, agricultor, combinado con caza en los montes y pesca en los arroyos, y adaptados ya al pensamiento cristiano. Sin embargo, este idilio – real o supuesto – en Guaguechi terminó para los indios en 1765. Es que, el P. Strčanovský comenzó a sentir cada vez mayores dolores de piernas, por lo cual no pudo continuar en su misión y salió a un clima más templado, tal, que le ofrecía el pueblo de Norogachi, fundado ya en la segunda mitad del s. XVII. Cuando entró en México Antonín Strčanovský, las rebeliones tanto de la ciudad de México como en el norte, eran ya una cosa del pasado, si no historia, y los indios se convirtieron en adictos a los jesuitas

Los resultados de la expulsión, el cambio de los colegios en cárceles, muestra la falta de invención de parte de los “ilustrados”. Otra vez en Europa

Al extremo de la América, como llamara la región tarahumara otro checo, el P. Hostinský, llegó la orden real el día 30 de junio de 1767. El capitán Lope de Cuéllar, reunió a los 19 sacerdotes y los llevó a Chihuahua. „Y ahora, cuando los abandonábamos (a los indios), deseábamos que los mismos principios [de la obediencia] quedasen grabadas en sus mentes, como última voluntad de aquellos quienes les amaban”, había apuntado en esos días el P. Strčanovský, antes que el día 27 de julio emprendieran el camino al sur. En el pueblo de San Xavier

de Satebo, cerca del Parral, los jesuitas de la Tarahumara celebraron la fiesta de san Ignacio, y luego, escoltados por los soldados, continuaron sobrepasando el inundado Río Florido, hacia Durango y a Zacatecas. En este último lugar, el capitán Cuellar entregó el grupo jesuita a unos soldados que se ocuparon del transporte continuo al puerto de Veracruz, para embarcarlos a Europa. Las mayores ovaciones se vieron el día 16 de septiembre en Guadalupe, donde los jesuitas rindieron homenaje a la Virgen mexicana. Luego, ya se les impulsaba rápidamente hacia Jalapa y al lugar de concentración, Veracruz.

A partir de este lugar comenzaron dificultades, amarguras y penurias. Todos fueron transportados con escolta militar al Puerto de Santa María, internados en el Hospital de Indias.

Con el escasísimo dinero que le dieron, salió a pie a casa. Pero aún así, Strčanovský – posiblemente – escribió durante su estancia en los colegios italianos un amplio escrito titulado „*Expulsio Patrum Missionarium (S.J.) ex Nova Hispania* (Expulsión de los padres misioneros de la Nueva España)”, escrito que circulaba como anónimo, y que captaba todo el transcurso de la deportación hasta la encarcelación en el Puerto de Santa María. Esta obra se convirtió en la fuente principal de todos los escritos posteriores para describir la expulsión.

La autoría se le atribuyó más tarde, a raíz del monograma „A. S.” que el escrito contenía, pero los análisis posteriores no la han confirmado. Es que, si no otras frases, esta descarta su autoría.: „*Durante ocho años que pasamos aquí* [es decir en Puerto de Santa Maria] *estabamos encarcelados ...*”. Así, claramente resulta imposible que – como no estaba encarcelado y pudo salir entre los primeros, pusiera tal frase, y tampoco pudo completarla más tarde, pues el mismo año de 1768 pudo abrazarse con el superior de la residencia de Svatá Hora

(Sacromonte), cerca de la ciudad de Příbram. Dado que a Svatá hora llegaban muchos peregrinos, había que ocuparse de sus necesidades espirituales. Normalmente se ocupaban siete sacerdotes de la orden. El P. Strčanovský fue presentado por el superior local como „*sacerdote durante muchos años empleado en el trabajo cansador de las misiones apostólicas*” y le fue conferido el cargo de exhortador; debía ayudar precisamente allí, donde las experiencias de las misiones fuera una ventaja.

Como exhortador participaba en aumentar la vivencia religiosa de los peregrinos para prepararlos a recibir la eucaristía, siempre cada grupo de nuevo. Por otra parte, desempeñaba el papel de catequécista en la vecina ciudad de Příbram, en la iglesia parroquial de Santiago, donde le esperaban otros creyentes. Durante su actuación, en 1769, dio bienvenida en Svatá Hora, junto con otros exhortadores, a 82 procesiones, y abajo en la ciudad presentó ocho catequesis y condujo 43 niños a la penitencia. Pese a los éxitos visibles en este campo, el P. Strčanovský no ha pasado en este lugar mucho tiempo. Ya al año siguiente, en 1769, apareció en el diario de Svatá Hora una nota : „*al segundo de los ocho sacerdotes aquí, muchos años acostumbrados a las misiones indias, le dio la bienvenida el paso de Jablunkov*”.

La ciudad de Jablunkov y sus alrededores pertenecía a los rincones alejados de la Corona de Bohemia; formaba parte del ducado de Těšín (Teschen), entre Prusia y la Alta Hungría (hoy, Eslovaquia), lugar de numerosas refriegas en el s. XVIII. Al llegar el P. Strčanovský, la mayoría de los habitantes de este rincón tuvo en la memoria las amplias sublevaciones contra la servidumbre rural en 1766, pero sentían como se acercaba una racha de hambre. A esta inquietud general correspondía asimismo la situación religiosa.

La iglesia protestante permitida en la capital, en Těšín, respresentó desde 1709 una potente ayuda a la fe evangélica, que fortalecían las frecuentes migraciones de los protestantes de Prusia y Hungría. A ella se oponían precisamanete los jesuitas que residían en el colegio de Opava que – aparte de la residencia en la parroquia Těšín, contaba con cuatro puntos misionales que llegaban hasta las montañas moravas de Jeseníky y Beskydy. Precisamente en los valles boscosos de los ríos Olše y Visla esperaban las viñas del Señor abandonadas.

El P. Strčanovský llevó a cabo decenas de actos en este sentido. Aquí aprovechó sus experiencias con los indios en México y tuvo éxito. Fue activo allí hasta el año 1772, cuando, al cumplir 45 años, fue transferido por sus superiores a un lugar y puesto que más correspondía a su cansancio y méritos.

Sin embargo, la posible vejez digna, a la que tendía, no se cumplió, pues el miércoles 21 de julio de 1773, se produjo el mismo problema que Strčanovský ya había vivido en la otra parte del globo. Se publicó el breve *Dominus, ac Redemptor noster* del papa Clemente XIV que anunciaba la abolición completa de la *Societas Jesu*. El breve no ha encontrado ni una palabra de reconocimiento, y al revés, salió al paso de los monarcas que ordenaron la confiscación de los bienes jesuitas, creando un “fondo” estatal. A los „*ex-jesuitas*” se les pedía solamente la sumisión y obediencia a la iglesia y al estado, la limitación del movimiento y responsabilidad al manipular la propiedad que pasaría al estado.

El estado, la burocracia josefinista, calificó a Antonio, sacerdote con conocimientos de las latín, español, alemán y lenguas indígenas de México, de manera muy breve: „*ein purer Bohm*” (o sea, “*checo puro*”), es decir, en el contexto, que no sirve para nada. Como tal no fue recomendado ni para el servicio espiritual

ni para la educación. Solo servía de confesor en la iglesia de su ciudad natal. Exhausto, murió allí mismo, en la ciudad de Velké Meziříčí el día 31 de enero de 1799.

Su recuerdo cayó en el olvido, que no ha salvado ni la fundación creada tras su muerte por su familia, ni el retrato pintado por su sobrino. Solo las últimas investigaciones de Martin Štindl le devolvió la vida, y a nosotros, un retrato único de un jesuita que habiendo pasado por la experiencia de la misión en el norte de México, sobrevivió el ataque de la edad de la razón.

Cultural Routes of the Council of Europe Similarities and differences to ICOMOS Cultural Routes and UNESCO Heritage Routes with a focus on management methods

Werner von TRÜTZSCHLER (Alemania)

Evolution

The notion and the concept of Cultural Routes was as far as I can see first discovered and elaborated by the Council of Europe an international organization uniting 47 European states. The Council of Europe Cultural Routes Programme was inaugurated in 1987 following the Parliamentary Assembly's proposal to revive the famous routes along which innumerable pilgrims travelled in the Middle Ages from all over Europe to Santiago de Compostela. In the beginning of the 1990ies the label Council of Europe Cultural Route was introduced. This label has to be applied for. Applications for this official recognition of a Cultural Route were in the beginning examined by the Council of Europe Cultural Routes Secretariat and an Advisory Body made up of state representatives and independent experts.

In 1997 the European Institute of Cultural Routes was installed in Luxembourg. It took over the tasks of the Council of Europe Secretariat and since 1998 has been in charge of ensuring not only the continuity but also the

development of the Cultural Routes Programme of the Council of Europe. In particular, it has the job of processing the many proposals for new themes and activities with a view to submitting them to the Advisory Committee. At the same time, being responsible for ensuring the continuity of the Cultural Routes programme, it monitors the programme networks; which involves evaluating their work and co-ordinating and advising the partner organisations with a view to furthering their projects, setting new objectives and establishing inter-network links. It was launched on the basis of political Agreement signed between the Council of Europe and the Government of Grand Duchy of Luxembourg with the status of a non-profit association. Its principal missions depend on a mandate and an administrative Agreement signed between the Institute and the Council of Europe.

The Institute has an antenna in Sibiu/Romania which has the same missions. Particularly the regional center in Sibiu works for the development of itineraries in the Southeast of Europe and the South of Caucasus.

In December 2010 the Council of Europe established an Enlarged Partial Agreement on Cultural Routes (EPA) to enable closer co-operation between states particularly interested in the development of Cultural Routes. One reason behind this Agreement was to get direct funding for the Cultural Routes Programme which so far was financed from the general budget of the Council of Europe from the states signing this agreement. Until now it has been signed by 20 states. The certification “Cultural Route of the Council of Europe” is now awarded by the Governing Board of the EPA which is composed of one representative of the signatory states of the agreement and two representatives of the European Union.

Defining cultural routes

The first definition of cultural route formulated by the Council of Europe reads as follows:

"The term European Cultural Route is taken to mean a route crossing one or two more countries or regions, organized around themes whose historical, artistic or social interest is patently European, either by virtue of the geographical route followed or because of the nature and/or scope of its range and significance." "Application of the term 'European' to a route must imply a significance and cultural dimension which is more than merely local. The route must be based on a number of highlights, with places particularly rich in historical associations, which are also representative of European culture as a whole."

Background to this definition was the Santiago de Compostela Pilgrim ways already mentioned by the Parliamentary Assembly and indeed being recognized on the following grounds as the first European Cultural Route : "This route symbolises first and foremost the process of European construction and can serve as a reference and example for future projects."

Whereas this definition at least to a certain extent is still compatible with the definition given in the ICOMOS Charta on Cultural Routes (ICOMOS Charta) and of course the first route chosen is a definitely a cultural route the following routes given the Council of Europe label broadened the scope considerably . Thus not only historic routes but also thematic routes (e.g. The Routes of the Olive Tree) were labeled. Consequently the definition drawn up in the Statute of the Enlarged Partial Agreement on Cultural Routes has the following wording:

“A cultural, educational heritage and tourism co-operation project aiming at the development and promotion of an itinerary or a series of itineraries based on

a historic route, a cultural concept, figure or phenomenon with a transnational importance and significance for the understanding and respect of common European values.”

This definition comprises the ICOMOS definition of cultural routes but goes far beyond. The definition of a cultural route in the ICOMOS Charta runs as follows:

“Any route of communication, be it land, water, or some other type, which is physically delimited and is also characterized by having its own specific dynamic and historic functionality to serve a specific and well-

determined purpose, which must fulfill the following conditions:

- a) It must arise from and reflect interactive movements of people as well as multi-dimensional, continuous, and reciprocal exchanges of goods, ideas, knowledge and values between peoples, countries, regions or
- b) continents over significant periods of time;
- c) It must have thereby promoted a cross-fertilization of the affected cultures in space and time, as reflected both in their tangible and intangible heritage;
- d) It must have integrated into a dynamic system the historic relations and cultural properties associated with its existence.“

The Council of Europe definition includes some elements but not all of the definition and concept of heritage routes laid down in annex 3 no.23 and 24 of the Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention (WHC Guidelines) which has the following wording:

“A heritage route is composed of tangible elements of which the cultural significance comes from exchanges and a multi-dimensional dialogue across countries or regions,

and that illustrate the interaction of movement, along the route, in space and time.”

The concept of heritage routes:

“is based on the dynamics of movement and the idea of exchanges, with continuity in space and time;

refers to a whole, where the route has a worth over and above the sum of the elements making it up and through which it gains its cultural significance;

highlights exchange and dialogue between countries or between regions;

is multi-dimensional, with different aspects developing and adding to its prim purpose which may be religious, commercial, administrative or otherwise.”

These different definitions for one notion and one idea are confusing especially for decision making politicians and non professionals . With the Council of Europe Cultural Routes things may be even more complicated in Europe than in other parts of the world. But also the different terms “cultural” and “heritage” route for a very similar concept will be a problem.

It may be a consolation to find out that the concepts and the advice on preservation, sustainability, public participation and management etc. given by the different organisations are very similar.

Managing cultural routes

Managing cultural routes in a broader sense includes the whole methodology not just the management plan alone. In the rules for the award of the “Cultural Route of the Council of Europe” certification of December 2010

eligibility criteria for cultural routes (“themes”) are listed among others in particular

-the route must be researched by groups of multidisciplinary experts from different regions . Multidisciplinary research is also recommended in the ICOMOS Charta and is a prerequisite to justify the outstanding universal value according to the WHC Guidelines.

-the route must be illustrative of memory , history and heritage. These are the basic elements also both in ICOMOS cultural routes and heritage routes (WHC Guidelines).

-the route must permit sustainable cultural and tourist development. Sustainable use is demanded both in the ICOMOS Charta and in the WHC Guidelines (no. 119).

The Council of Europe expects applicants for the label to form multidisciplinary networks with a legal status (association or federation of associations) which must work out a conceptual framework and ensure that a route is financially and organisationally viable. The conceptual framework should take account of the charters, conventions, recommendations and the work of the Council of Europe, UNESCO and ICOMOS relating to heritage restoration, protection and enhancement, landscape and spatial planning. Both the ICOMOS Charta and the WHC Guidelines (no. 111) also attach importance to safe funding and concepts including management plans.

Some of the objectives of the European initiative go beyond the ICOMOS Charta and the WHC Guidelines . E.g. the European programme aims at routes giving the basis to long-term cooperation programmes in the fields of research, heritage enhancement, culture and the arts and cultural and educational youth exchanges . Routes should help to identify European values and a common European

cultural heritage. However as the short comparison has shown that the methods to identify and manage the different types of routes are similar.

Taking into account the valuable work of the European Institute of Cultural Routes this becomes even clearer. In a “Step by step guide to the Council of Europe Cultural Routes” titled “Cultural Routes management . From theory to practice” which is to be published this year (until now only a draft version exists) the Institute has compiled texts of experts and its own experiences to aid managers of cultural routes. Besides illustrating the legal and historic background of the European programme this compendium deals mainly with practical questions . The topics treated are also relevant and dealt with in the ICOMOS Charta and the WHC Guidelines The subjects in the handbook include the heritage and the scientific dimension of cultural routes, tourism and cultural routes , sustainability and social responsibility through cultural routes, communicating and evaluating cultural routes , fund raising for cultural routes and guidelines for a cultural route management plan. In general the necessity to involve local and regional communities as leading stake holders in planning , development and operation of cultural routes is stressed. In the chapter on the guidelines for a cultural route management plan no general guidelines are given as the diversity of cultural routes needs different approaches . This chapter contains different case studies and best practice examples both of cultural routes and world heritage sites to give ideas and inspiration to the networks responsible for cultural routes. Concerning regional policies on cultural routes the European Institute of Cultural Routes together with the Spanish Basque Region coordinates a task force within the Network of European Regions for a Sustainable and Competitive Tourism (NECSTouR).

Conclusion

The survey has shown that the three concepts dealt with have a lot in common. They all serve the predominant goal to save, protect and preserve cultural heritage. Their management methods should be based on research. They demand the involvement of all stakeholders especially the local communities, sustainability and considerate tourism. Under these aspects it seems very desirable that the ICOMOS International Committee on Cultural Routes (CIIC), the UNESCO World Heritage Center and the European Institute of Cultural Routes work more closely together.

References

- Council of Europe, www.hub.coe.int
- European Institute of Cultural Routes, www.culture-routes.lu
- ICOMOS, www.icomos.org
- Network of European Regions for a Sustainable and Competitive Tourism, www.necstour.eu
- UNESCO World Heritage Centre, www.whc.unesco.org
- Denu, Berti, Mariotti (editors), Cultural Routes management. From theory to practice. Draft version, Luxembourg 2013
- ;Ringbeck, Management Plans for World Heritage Sites, Bonn 2008

Anciennes voies de l'Empire romain (IBC - V AD)

Bruno MERCKX (Belgica)

Quelques mots sur la mémoire de l'Empire romain

De sa fondation légendaire en 753 avant J-C jusqu'à sa fin en 476 en Occident, en 1453 en Orient (fin de l'empire byzantin), l'empire romain a profondément marqué l'histoire de l'Europe et du Bassin méditerranéen. Sa mémoire ne s'est jamais éteinte. L'église catholique dit « romaine » a en perpétué la langue, dans sa liturgie et dans ses grands textes ; de grandes langues véhiculaires (français, espagnol, italien, portugais, roumain et une diversité de langues minoritaires), sont dites « romanes » et ont succédé au latin, restée langue des sciences et des arts jusqu'au XVIII^e s. Rappelons enfin que sur le plan politique, le moyen âge et l'époque moderne ont vu des souverains germaniques se présenter en continuateurs de l'Empire, tout au long des siècles. Jusqu'à sa dissolution en 1806, le « saint Empire romain de la nation germanique » était une structure dont le souverain signait aussi « roi des romains ». L'empereur Charles Quint était « roi des romains », l'impératrice Marie Thérèse d'Autriche également pour ne citer que deux exemples célèbres.

La modernité de l'Empire reste aussi un modèle d'inspiration. La récente union monétaire européenne ne

fait que tenter de rétablir une ancienne unité existante dans l'empire.

Des livres proposés par des historiens n'hésitent pas à recourir aux analogies au travers des époques⁴⁴.

Encore aujourd'hui, l'Empire romain fascine, dans ses dimensions les plus diverses, allant des réalisations les plus rigoureuses aux créations de fantaisie. Des films, des peplums, des fictions documentaires ont connu le succès. C'est également le cas dans la littérature et bande dessinée, *Alix*, *Astérix*, *Murena*, *les aigles de Rome* pour n'évoquer ici que des séries connues. Il en est de même au Japon avec la série manga « *thermae romae* » qui procède à des allers-retours entre Rome antique et Japon contemporain.

Le réseau routier

Le réseau routier romain s'est tissé progressivement. Reflet du projet politique d'expansion et de maîtrise des territoires, il avait une utilité stratégique évidente, pour la poste impériale, pour assurer la mobilité des troupes, favoriser le commerce.

La première de ces voies est la « via Appia » créée dès 312 avant J-C. rejoignant Rome à Capoue puis Brindisi, chemin vers le sud et l'embarquement vers la Grèce. L'image de cette voie, à sa sortie de Rome, avec ses restes de monuments, ses tombes, ses arbres, pins et cyprès, fait partie des représentations romantiques les plus emblématiques et en font « la » voie romaine par excellence.

Le réseau était organisé en trois catégories⁴⁵ :

⁴⁴ A titre d'exemple le livre de l'historien belge David ENGELS, *Le déclin, la crise de l'union européenne et la chute de la république romaine*, Paris, 2012, 374 p.

⁴⁵ Selon le géomètre arpenteur Siculus *Flace condicionibus agrorum*, XIX – XX http://www.intratext.com/IXT/LAT0339/_P7.HTM#4

Les voies publiques ; voies principales, elles étaient aussi dénommées consulaires. Elles portent le nom de leur concepteur et étaient essentiellement financées par l'Etat. Les voies militaires, d'importance stratégique, étaient construites par l'armée.

Citons, outre la via Appia, La via Domitia, qui rejoignait l'Italie à l'Espagne via le sud de la France, la via Flaminia vers l'Adriatique, la via Emilia dans le nord de l'Italie, ou encore les voies dites « d'Agrippa », qui rejoignaient Lyon au nord de la Gaule, citées par le géographe Strabon⁴⁶, ou encore la grande voie reliant Bavay à Cologne...

Les Voies vicinales. Elles constituaient la majorité du réseau et relient les agglomérations d'une même région, elles s'embranchaient aux voies publiques et étaient entretenues par les collectivités locales (pagi).

Enfin des **Voies privées** reliaient les domaines (*villae*) aux voies publiques et aux voies vicinales,

L'ampleur de ce réseau n'est pas facile à déterminer, plusieurs chiffres circulent, une estimation basse évoque le chiffre de 75.000 km pour les voies principales.

Le réseau connaît sa plus grande extension au temps des empereurs antonins (Trajan, Hadrien, Antonin le Pieux), période pendant laquelle l'Empire est à son extension maximale.

La date de **117** après J-C (mort de Trajan) est régulièrement utilisée comme référence. A cette période, l'empire romain couvre l'ensemble du bassin méditerranéen et s'étend vers la mer Noire.

Organisation du réseau

Les voies s'inscrivaient dans tout un circuit logistique, permettant d'assurer la circulation des

⁴⁶Strabon, *Géographie*, livre IV, 11 - *Les Belles Lettres*. 1971.

voyageurs et en particulier de la poste impériale (*cursus publicus*). D'où la création, à intervalles réguliers de relais routiers, permettant le changement de montures et de véritables agglomérations routières. Le réseau était aussi doté de dispositifs de signalisation, dont des «bornes milliaires» ; certaines ont été conservées.

Les voies sont souvent rectilignes, évitent les fonds de vallée et les zones inondables. Elles se positionnent souvent en ligne de « crête militaire », pour maîtriser l'espace et le paysage, tout en pouvant se mettre légèrement à l'abri des vents dominants. Elles n'hésitent pas à prendre de front des obstacles, avec de fortes pentes. Leur largeur était fonction de leur statut, 4 m et moins pour les voies privées, de 4 à 6 m pour les voies vicinales et de 4 à 8 m pour les voies publiques.



Fig. 1. Le milliaire d'or (*milliarium aureum*), situé au cœur du forum, près du temple de Saturne.

Au delà des différences locales et régionales dues à l'emploi des matériaux utilisés. Leur structure montre, après creusement d'un fossé, la pose d'une assise de

pierres puis la succession de couches de plus en plus fines ; suit une couche meuble de drainage et un revêtement damé de graviers ou encore parfois de dalles. Des fossés latéraux facilitaient le drainage et délimitaient le domaine de la voie.

La solidité de l' assise des voies a été le meilleur gage de leur pérennité. Elle a permis , dans de nombreuses régions, des continuités d'usage. Sur le territoire belge, on considère que les voies romaines ont constitué le seul réseau routier réellement organisé jusqu'à la seconde moitié du XVIII^e s.

Le réseau, outil et symbole

Marqueur de l'empreinte de Rome, le réseau avait son point de départ symbolique, le « *milliarium aureum* », le milliaire doré, installé au cœur du forum, marquant le point central des routes destinées à couvrir l'Empire .

Ce point central se retrouvait lui-même « décliné » dans les villes de l'empire, autant de « petites Rome », chacune avec leur forum, leur temple, leur réseau de route en étoile avec leur point central. A Bavay, nord de la France, le point central de l'étoile routière reste marqué par une colonne , montée au XIX^e s. et lointaine héritière du milliaire initial .

Le rattachement marqué à Rome par le réseau routier était puissant et est resté à travers le temps. Les voies ont été qualifiées de « romaines », elles ont forgé l'expression célèbre, « *tous les chemins mènent à Rome* »

La mémoire du réseau routier

Au Ve s., l'Empire, a été divisé entre occident et orient. L'Empire occidental se démantèle politiquement , la cohérence du réseau se perd. Des chemins devenus inutiles, de par la modification de flux de circulation

s'effacent, d'autres vont conserver leur utilité mais la mémoire « romaine » va se perdre. On attribuera ainsi les voies au diable , ou encore dans le nord de la Gaule, à la reine mérovingienne Brunehaut . Ailleurs on les qualifiera aussi de « vertes voies ».

Généralement, les études consacrées au réseau routier romain s'arrêtent à la fin de l'Empire d'occident, puis font le « grand saut » jusqu'à notre époque actuelle pour indiquer celles qui subsistent. Leur histoire, de ce qui fait qu'elles aient ou non évolué ou subsisté jusqu'à nos jours est beaucoup moins étudiée. Pourtant, leur devenir et la continuité d'usage sont aussi des éléments déterminants en vue de leur reconnaissance et de leur protection.

La redécouverte et le retour d'intérêt pour les voies antiques se fait progressivement . Au XVIIe s. un érudit français, Nicolas BERGIER, les remet à l'avant plan dans une étude enthousiaste et détaillée dont le préambule mérite d'être cité (après une vocation de grandes réalisations...)

« Mais que sera-ce de tout cela, si on en fait comparaison à la multitude et à l'étendue des Grands Chemins ? Car ayant leur commencement et racine primitive au beau milieu de la ville de rome , où étoit planté le Milliarium Aureum : ils viennent à s'étendre de toutes parts à travers l'Italie, et de-là, se continuer de Port en Port, ou de terre en terre, jusqu'aux extrémités de ce grand Empire : ni plus ni moins que lignes qui du centre d'un cercle s'étendent de tous côtés à la circonférence. Par le moyen desquels chemins comme par certains nerfs, veines , et artères, la ville de Rome, chef de cet Empire, donnait vie et mouvement à toutes les provinces, tout ainsi qu'à ses membres : et recevaient d'elles le

*services et le secours que les membres doivent naturellement à leur chef. Bref, l'usage et l'utilité d'iceux était correspondante à la grandeur des frais et de l'entreprise »*⁴⁷

L'étude des sources est également stimulée. Les progrès de l'édition permettent de populariser les deux grandes sources permettant l'étude du réseau routier, la « table de Peutinger » et l'itinéraire d'Antonin. Ces deux documents restent, à l'heure actuelle, les références les plus importantes.

La table de Peutinger⁴⁸

La table est la copie du XIIIe s. d'un document du IIIe s. La carte est conservée à la bibliothèque nationale de Vienne et est consultable en intégralité sur l'internet⁴⁹.

La carte est un itinéraire, représentant l'ensemble du réseau routier de l'Empire et s'aventurant même vers l'est, l'Iran et l'Inde. Elle reprend les voies de circulation utilisées par la poste impériale, avec l'indication des agglomérations et des indications de distance. La carte se compose de 11 feuillets de 30 cm de large et de 6 mètres de long. La présentation de sa reproduction en vraie

⁴⁷ Nicolas BERGIER. Introduction à *l'histoire des grands chemins de l'empire romain* » contenant *l'étendue quasi incroyable des chemins militaires pavés depuis la ville de Rome, où se voit la grandeur et la puissance incroyable des romains* », 1622

⁴⁸ De Konrad Peutinger, humaniste allemand, propriétaire de la carte au XVIe s.

⁴⁹ <http://www.tabula-peutingeriana.de/> Voir aussi l'étude critique de J. TALBERT accessible sur <http://www.cambridge.org/us/talbert/index.html> Quelques titres accessibles en ligne, dont *Vetera romanorum itinera* 1735, de Pierre Wesseling http://books.google.be/books?id=iJBAAAAcAAJ&pg=PA78&lpg=PA78&dq=etera+Romanorum+itineraria&source=bl&ots=9NSPRvBt0t&sig=xY9isjtF_ewKkBNu6j6Ps-U5R6k&hl=fr&sa=X&ei=HljZUa1SwvnSBcCigMgD&ved=0CEEQ6AEwBw#v=onepage&q=etera%20Romanorum%20itineraria&f=false O. Cuntz (ed.) « *Imperatoris Antonini Augusti Itineraria* Leipzig, 1929

grandeur en fait un grand classique des expositions cartographiques.

L'Itinéraire dit d'Antonin

L'itinéraire consiste en un relevé manuscrit du IIIe s reprenant une liste de 327 voies romaines, avec les principales haltes et agglomérations et les indications de distances. L'itinéraire a été édité , notamment en 1735, 1848 et 1929 pour son édition de référence , et permet de reconstituer une grande partie du réseau.

A ces deux sources majeures s'ajoutent des sources d'importance plus locale comme les « *gobelets de Vigarello* » pour l'Italie ou l'« *itinéraire de Tongres* » pour le nord de la Gaule . S'y ajoutent quelques sources épigraphiques.

Le retour d'intérêt va s'amplifier au XIX e s., avec une volonté de renouer avec le passé antique, de lui rendre de l'importance et une place dans les histoires des nations. Les sources vont se compléter par les apports de l'archéologie, les coupes réalisées dans les voies et dans les agglomérations routières, ainsi que par la découvertes de bornes milliaires. L'archéologie aérienne a aussi permis d'enrichir la documentation disponible.⁵⁰

La 2^e moitié du XXe s. verra l'approfondissement scientifique des recherches et les initiatives en matière de valorisation touristique du patrimoine routier.

Je propose ici une petite étude de cas sur la connaissance du réseau.

« Connaître le réseau des voies romaines » . l'enjeu cartographique

⁵⁰ Pour le nord de la France, on relèvera la collection de photographies aériennes de Roger Agache,. Numérisée, elle est accessible sur <http://www.archeologie-aerienne.culture.gouv.fr/fr/>

Etude de cas en Belgique et nord de la France

Les cartes des anciennes voies romaines restent au stade de leur publication, dans des échelles réduites, sans repérage fin sur le terrain. Elles se basent sur les deux grandes sources Peutinger, Antonin, mêlent aussi des résultats de recherches archéologiques. La littérature abonde aussi en affirmations de « voies romaines » non cartographiées.



Fig. 2. Extrait de carte archéologique de l'ancien réseau routier et fluvial au nord de l'Empire romain.

Au XIX^e s., la Belgique est en pleine période de construction d'une « histoire nationale » et veut s'ancrer dans un passé lointain (Belgique évoque l'ancienne « Belgica » antique). On assiste aux premières études, à la production de « mémoires historiques », souvent détaillés sur le plan de la description mais faibles sur le plan cartographique.

La première synthèse moderne sur les voies romaines intervient en 1955, quand l'archéologue Joseph Mertens publie un article dans une revue consacrée à l'industrie⁵¹. Cet article sera largement diffusé et la carte servira de référence durable pour la connaissance des voies

⁵¹ J. MERTENS, *les routes romaines de la Belgique*, dans *Industrie*, 10, 1955, p.1-44. Article reproduit dans la collection « archaeologia belgica ».

romaines. Elle sera reprise dans de nombreuses synthèses et ses successeurs à l'Université de Louvain vont enrichir la carte et la préciser.

D'autres universités se sont aussi lancées dans leur propre travail. Une autre carte est celle dite de « Rapsaet-Charlier » éditée en 2011 par l'Université libre de Bruxelles⁵².

Des érudits, plus enthousiastes ont proposé des cartes « détaillées », mais basées sur des informations insuffisamment vérifiées. Elles n'ont pas de pertinence scientifique mais leur existence ne doit pas être ignorée dans la mesure où ces publications circulent et sont consultées.

De son côté, le service public wallon et son atlas paysager a une vision beaucoup plus restrictive se basant sur ce qui est avéré et étudié. La carte du réseau s'en trouve largement moins dense⁵³. Dans cette optique, un travail pilote a constitué à reproduire la voie « Bavay-Tonges », dont le tracé est bien connu⁵⁴, sur les documents de gestion urbanistique contemporains.

De son côté, l'Université de Liège a vu des géographes s'impliquer dans cette thématique, leur apport étant de partir avant tout des géoindicateurs et de proposer une approche plus globale de ce patrimoine⁵⁵.

Ce petit aperçu montre le potentiel d'étude des voies romaines, il montre aussi concrètement les approches des chercheurs, selon leur domaine de compétence et leur

⁵² Actualisation en 2011 de la carte RAPSAET-CHARLIER de 1974 ; <http://crea.ulb.ac.be/images/Carte-GB/Gallia-Belgica-II-CS3.ai>

⁵³ Carte d'après M-H CORBIAU et Cl. MASSART pour les tumulus <http://cpdt.wallonie.be/old/Data/publications/atlas-paysages/3/02-mise-en-place.pdf>.

⁵⁴ Cette voie traverse la Belgique de part en part, fait partie de la voie de Boulogne-sur-mer à Cologne :

http://carto6.wallonie.be/WebGIS/viewer.htm?APPNAME=VOIE_ROMAINE&POPUPBLOCKED=false&BOX=42000:18000:298000:168000

propre interprétation des sources, leur connaissance du terrain

La cartographie du réseau à l'échelle de l'Empire. Les outils

Une référence pour l'histoire des voies romaines reste celle du français Raymond Chevallier,⁵⁶ qui reste une synthèse remarquable, dont l'auteur, à la fin de son ouvrage plaide avec enthousiasme, pour la protection de ce patrimoine⁵⁷.

Un projet numérique enthousiasmant est celui porté par l'université de Chapel Hill (Caroline du nord). L'« *ancient world mapping center* » dirigé par le professeur Richard Talbert⁵⁸ propose, entre autres applications, de visualiser le réseau routier antique dans son cadre hydro-géographique. S'il ne permet pas une comparaison avec les cartes contemporaines, l'atlas numérique propose des échelles allant jusqu'au 1/50.000e, ce qui est très appréciable.

Ce travail paraît être une référence indispensable à toute réflexion internationale sur une reconnaissance patrimoniale du réseau routier antique.

Ce travail a aussi inspiré une autre application numérique . « *omnesviae* » de l'archiviste néerlandais René Voorburg combine la table de Peutinger, l'itinéraire d'Antonin et Google map, pour proposer des itinéraires « à l'antique » , en suivant les voies romaines. Cet outil

⁵⁶ R. CHEVALLIER, *les voies romaines*, Paris , Piarcd , 1997, 344 p. (1^{re} édition en 1972).

⁵⁷ GOCHEL, *des géoindicateurs pour l'analyse des voies romaines* <http://orbi.ulg.ac.be/bitstream/2268/13439/1/17.pdf> Chr. BREUER Documents de synthèse du travail consacré à la voie Tongres-Arlon-Metz accessible via ce lien : <http://hdl.handle.net/2268/29122>

⁵⁸ <http://awmc.unc.edu/awmc/applications/alacarte/>. Projet lancé à partir de l'édition de l'atlas BARRINGTON http://www.unc.edu/depts/cl_atlas/http://awmc.unc.edu/wordpress/

facilite les connaissances et popularise la découverte du réseau: <http://omnesviae.org/fr/>

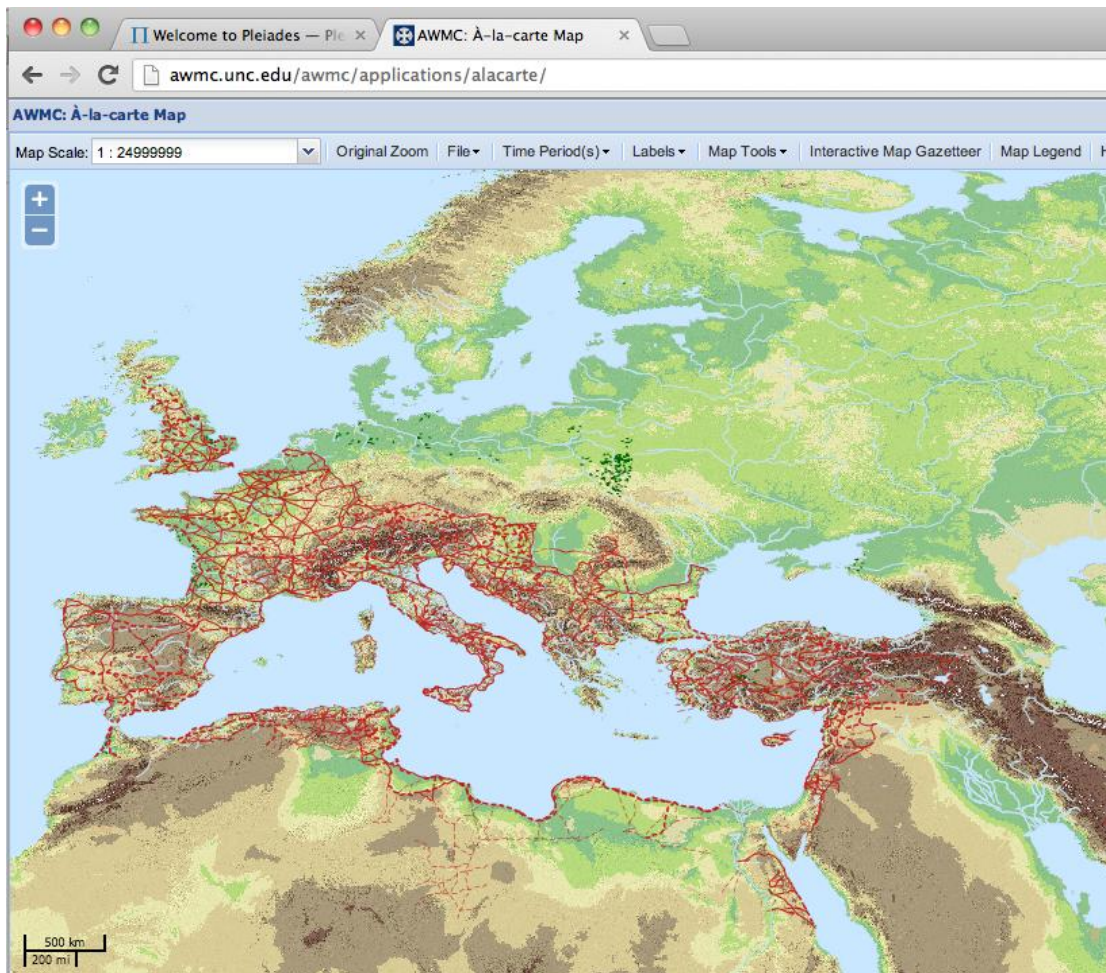


Fig. 3. Cet extrait du site de l’Ancient world Mapping Center de l’Université de Chapell Hill (Caroline du nord) permet de visualiser l’étendue de l’ancien empire romain (v.117) ainsi que l’état des connaissances du réseau routier

L’espace concerné couvre une partie de l’Europe, le bassin méditerranéen et une partie de la mer Noire, soit un quadrilatère de quelque 5.500 km de long sur de 2.500 km de large, soit près de 14 .000.000 de km²

Liste des pays concernés par le réseau routier antique

Cette énumération des pays⁵⁹ par ordre alphabétique, fait fi des regroupements géographiques classiques par continent et crée des proximités inattendues.

Algérie (nord), Allemagne (rive gauche du Rhin, rive

⁵⁹D’après une liste de base de Lucien J. HELDE , site Empereurs-romains.net. (cons 2013)

droite du Danube), Autriche, Belgique (régions wallonne, flamande et de Bruxelles-Capitale), Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chypre, Croatie, Egypte, Espagne, Grèce, Hongrie (ouest), Israël, Italie, Jordanie, Liban, Luxembourg, Libye, ex république yougoslave de Macédoine, Malte, Maroc (nord), Montenegro, Pays-Bas (Sud), Portugal, Roumanie (sud), Royaume Uni (Grande Bretagne), Serbie et Kosovo, Slovénie, Suisse, Syrie, Tunisie, Turquie.

Soit une liste de 32 états reconnus, *37 en intégrant les cinq micro-états européens (Andorre, Liechtenstein, Monaco, Saint-Marin, Vatican)*

Le réseau routier. Discussion sur la reconnaissance et la protection

Etat des protections

Mesdames Messieurs, Chers collègues, je suis en train d'inventorier l'état des protections existantes et des opérations de valorisation, ce qui n'est pas une entreprise confortable, voici déjà un aperçu.

Liste du patrimoine mondial

Aucune voie romaine n'est spécifiquement reconnue en tant que telle. Citons néanmoins la Catégorie « Frontières de l'empire romain », reprenant le limes rhénan et le mur d'Hadrien, intégrant des voies dans le dispositif : <http://whc.unesco.org/fr/list/430>

La proposition déposée par la Wallonie pour la chaussée Boulogne-Cologne peut s'inscrire dans ce cadre, la chaussée ayant été fortifiée au Bas Empire : <http://whc.unesco.org/fr/listesindicatives/5359>

En Israël « *La route de l'encens* » recouvre en partie l'utilisation de cette route à l'époque romaine (III^e s av J-c- II e s. après J-C⁶⁰ : <http://whc.unesco.org/fr/list/1107>

L'état des protections nationales paraît également faible⁶¹.

Il existe de par l'Europe divers projets et initiatives de valorisation et de reconnaissance d'une grande diversité, certains sont portés par des associations, d'autres par des structures publiques . Il n'est pas aisé de les lister. Certains projets se développent, d'autres malheureusement stagnent voire s'évanouissent du fait de leur fragilité

L'exemple des « voies romaines de Méditerranée » (>2006)

Le programme Interreg « voies romaines de méditerranée » était piloté par la région française du Languedoc Roussillon, où l'association « Via Domitia » était active. Le programme avait réussi à fédérer, entre 2001 et 2006, toute une diversité de partenaires en France, Italie, Grèce Espagne, au Portugal , avec des liens avec la Tunisie et Algérie. Cette mise en réseau avait permis de lister des voies en phase de valorisation, un logo commun, des publications, un site internet..., tout était mis en place pour une plate-forme solide, pouvant ensuite rayonner vers l'ensemble de l'ancien empire romain .

⁶⁰ « *Le bien se compose de sites représentatifs du contrôle nabatéen de la route de l'encens dans le Néguev, de la domestication du chameau au III^e siècle av. J.-C. à son déclin au cours du II^e siècle apr. J.-C., avec l'occupation romaine de Pétra. Les sites se sont bien conservés grâce à leur abandon presque total au VII^e siècle apr. J.-C. Le bien se compose de quatre sections : le paysage et une section de 50 km de longueur de la route reliant Pétra à Gaza, entre Avdat et Moa ; la ville d'Haluza plus au nord, le long de la même route ; la ville de Shivta, juste à l'ouest de la route ; enfin, la ville de Manshit sur la route menant de Pétra à Damas* ».

⁶¹Rappelons aussi qu'indirectement , certains « chemin de St-Jacques de Compostelle » reprennent partiellement le tracé d'anciennes voies romaines.

J'avais eu le plaisir d'assister à la rencontre finale du projet en 2006 à Montpellier. Il s'agissait d'un véritable « parlement d'associations et d'opérateurs publics » passionnés, c'était vraiment très enthousiasmant, des pistes d'extension vers les régions du nord étaient possibles. Malheureusement ce programme de 5 ans arrivait à échéance, les financements européens ont cessé, l'initiative s'est étiolée ; quelque temps plus tard, le site internet a été fermé. Seules quelques affiches et publications témoignent encore du projet.⁶²



Fig. 4. Une déclinaison locale du milliaire d'or

Des projets pour l'axe Boulogne-sur-mer- Bavay-Tongres-Cologne (nord de la Gaule)

Au niveau de ma région et des régions voisines, je peux aussi témoigner de la difficulté de concrétiser des idées générales et généreuses. Pour cet axe stratégique est-ouest au Nord de l'empire romain.

⁶²http://www.espaces-transfrontaliers.org/affiche_projet.php?affiche=projet/proj_voiesromaines.html

Les premières idées de valorisation culturelle et touristiques remontent aux années 1960. Citons en particulier l'ouvrage de Marcel-Edouard Mariën , *par la chaussée Brunehaut de Bavay à Cologne*, guide de voyage culturel édité à Bruxelles en 1967 par les musées royaux d'art et d'histoire . Depuis, des sites archéologiques majeurs en lien avec des voies ont été protégés mais les tracés eux-mêmes et leur environnement ne le sont pas.

A deux reprises, des partenaires français, belges, néerlandais et allemands se sont lancés dans deux programmes européen « interreg » et ensuite « Cultura » destinés à étudier et valoriser la grande chaussée de Boulogne à Cologne, avec même des extensions vers l'Angleterre. Les programmes prévoyaient des études, des aménagements et des opérations de valorisation afin de faciliter l'insertion dans la mémoire collective avec même des publications pour le jeune public.

L'énergie dépensée par les partenaires du projet a été considérable, pour un résultat final décevant : les dossiers n'arrivant pas à passer la dernière étape, celle de l'acceptation et du financement. Pourtant, c'était en soi une petite réussite de mettre ensemble des représentants de pays de culture différentes, romane et germanique et de monter un projet cohérent autour d'un patrimoine commun.

Une initiative pour « Bavay-Tongres » (145 km)

Un projet plus modeste s'est mis en place, avec des budgets de promotion du tourisme, La voie est un incitant pour la découverte de la Wallonie, en particulier de ses régions moins naturellement irriguées par le tourisme. Ce projet, auquel j'ai le plaisir d'avoir été associé, est en cours, porté par une association para-publique⁶³. Il avance pas à pas mais, je l'espère, sur des bases durables. Il

⁶³ ASBL Musées et Société en Wallonie <http://test.bavay-tongres.be/test/>

permettra de consolider l'attention du public à ce patrimoine et de participer à la protection : faire aboutir des dossiers de protection légale, sensibiliser les autorités locales pour prévenir les atteintes à l'assiette de la voie traditionnelle, aux emprises excessives de l'agriculture...

Pour ce tronçon, des dossiers de proposition ont été réalisés mais tardent à aboutir. Autant il est possible de protéger des sites archéologiques, autant les réticences apparaissent quand il s'agit de tracés linéaires, même en allégeant au strict minimum la liste des contraintes légales. Ce volet de protection est indispensable pour que le projet d'une reconnaissance du tronçon au patrimoine mondial en collaboration avec les pays voisins ait un jour l'opportunité d'aboutir.

Dans ce contexte, les initiatives locales sont heureusement importantes pour que les voies romaines réintègrent durablement la mémoire collective⁶⁴.

Le réseau routier , un itinéraire culturel sur le plan mondial ?

Un Itinéraire Culturel est une voie de communication terrestre, aquatique, mixte ou autre, déterminée matériellement, et possédant une dynamique et des fonctions historiques propres. L'Itinéraire Culturel doit aussi réunir les conditions suivantes⁶⁵:

- a) apporter le témoignage de mouvements interactifs de personnes et d'échanges pluridimensionnels continus et réciproques des biens, des idées, des connaissances et des valeurs sur des périodes significatives entre peuples, pays, régions ou continents;

⁶⁴Citons des initiatives à Waudrez, (<http://www.statoromana.org>) , à Courcelles (<http://cheminsantiques.wordpress.com>) à Liberchies (Asbl Pays de Geminiacum), Citons aussi, pour une autre voie romaine, la mise en réseau des musées de la voie Bavay-Blicquy-Velzeke.

⁶⁵ ICOMOS charte des itinéraires culturels

- b) avoir apporté une fécondation mutuelle, dans l'espace et dans le temps, des cultures impliquées, qui se manifeste tant dans son patrimoine tangible comme intangible.
- c) avoir intégré dans un système dynamique les liaisons historiques et les biens culturels associés à son existence.

« Roads vs Routes »

Les voies romaines peuvent être considérées comme un itinéraire culturel ?

D'une part, ces voies romaines sont des voies historiques (*historial roads*) des éléments physiques, dont certains sont uniquement devenus des traces archéologiques. D'autres voies ont bénéficié d'une continuité d'usage. Si quelques unes sont restés « en l'état originel » , la plupart ont évolué, ont parfois « glissé » de plusieurs mètres par rapport à l'assise d'origine, et se retrouvent sous la forme de chemins ruraux, traditionnels, ou bien sous forme de voies de circulation très fréquentées. Seule la toponymie atteste de leur ancienneté.

D'autre part, ces voies sont des itinéraires (Routes) , du moins pour les voies principales, elles ont été conçues pour des parcours déterminés, avec un lien fort symbolique avec Rome, le centre de l'Empire et, avec les « petites Rome » que constituaient les centres politiques et administratifs régionaux. Les voies ont favorisé les échanges, irrigué le territoire, diffusé la civilisation.

Aujourd'hui vouloir parcourir une voie romaine implique souvent de s'écarter du tracé originel, (portion disparue, en mauvais état...), tout en restant néanmoins dans un « couloir culturel » de quelques kilomètres de part et d'autre du tracé initial. Le

détournement est parfois assumé et valorisé ; quand la « via Appia d'origine » est devenue peu praticable pour le trafic au XVIIIe s. , une « via Appia nuova » a été aménagée. Elle s'est positionnée au nord-est de l'antica et suit le même itinéraire.

Suivre une voie romaine aujourd'hui, c'est suivre un itinéraire culturel.

Objectifs d'une reconnaissance

Ces objectifs peuvent être résumés comme suit :

1. Rappeler la valeur historique et archéologique de ce patrimoine, en l'intégrant dans sa dimension géographique globale d'origine, à savoir celui de l'ancien Empire romain,

2. Rappeler qu'il s'agit d'un patrimoine physiquement partagé entre des pays et régions aux sorts aujourd'hui très divers cohérent et structuré à partir d'un point central, décliné dans l'ensemble du territoire (« tous les chemins mènent à Rome »)

3. Rappeler que ces voies témoignent de l'existence d'un fond d'identité culturelle commune à une grande partie de l'Europe, au bassin méditerranéen et à des régions plus orientales . Les voies rappellent physiquement une civilisation dont la mémoire est restée vive et a rayonné dans une grande partie du monde. Cette histoire est une composante de la mémoire collective mondiale. Les voies romaines sont un patrimoine discret, diffus, qui incite à l'ouverture et va à l'encontre de l'exclusivité des identités ; il crée du lien.

Cette reconnaissance permettrait aussi

d'encourager des études pluridisciplinaires, en particulier pour faire progresser encore le travail cartographique en veillant à le préciser le plus possible, avec l'implémentation des tracés sur des

cartes modernes. Cet enjeu cartographique est important car nombre de publications possèdent un volet de repérage faible, voire inexistant : incertitudes trop grandes, limitation des moyens financiers, volonté de restreindre l'information par crainte de pillages des sites ou des concurrences académiques.

d'encourager les initiatives de protection et de valorisation prises sur le plan local, en les insérant dans un contexte international.

Une reconnaissance est un socle à partir duquel des protections nationales et régionales peuvent se construire. Une reconnaissance donnerait un sens aux procédures de protection ou de valorisation de tel ou tel tronçon du réseau. Elle évite de mettre en concurrence mais les intègre dans une vue plus globale.

Enjeux d'une identification

Reconnaître les voies romaines comme itinéraire culturel de portée mondiale est un beau sujet de discussion.

Au delà de l'idée générale, des questions se posent. Ma réflexion n'étant pas aboutie, je souhaite les présenter ici à la discussion.

Comme montré dans l'étude de cas, diverses questions se posent sur la réalité de ce réseau ; même si une proposition reste « ouverte » , des critères pour l'identification du réseau doivent être posés.

Privilégier les sources?

Se baser sur deux seules sources, *table de Peutinger* ou *Itinéraire d'Antonin* est réducteur. Ces documents ont leurs faiblesses ; toutes les voies qu'ils mentionnent n'ont pas été repérées sur le terrain ou ne sont plus accessibles. A contrario, il existe des voies vicinales, connues et

repérables sur le terrain, qui ne sont pas mentionnées dans ces deux documents.

Privilégier l'approche du terrain?

Deux cas de figure se présentent

1. Des voies d'origine antique dont le tracé est attesté par l'archéologie et par l'histoire (toponymie, cartographie...) et qui sont accessibles sur le terrain ou bien repérables. La plupart de ces voies sont d'anciennes voies publiques, mais il existe aussi des voies vicinales bien conservées.

Comment traiter les « lacunes éventuelles » dans le tracé ? Ou s'arrête la certitude raisonnable et où commence l'hypothèse ? Il existe des tronçons qui ne sont plus connus que par l'archéologie, la photo aérienne ou la géomorphologie. Comment appréhender les tronçons isolés, repérés de ci de là mais sans lien apparent avec un réseau ?

2. Les voies « présumées » antiques, mais insuffisamment étudiées pour en attester de façon certaine. Ces voies peuplent les publications d'érudits du XIX^e et les travaux d'histoire locale, avec souvent l'usage du conditionnel.

Des bases de travail prises en considération dépendra le nombre de voies considérées comme faisant partie du réseau (plus d'une centaine ? Beaucoup plus ?)

Combiner source et approche du terrain ?

Une proposition intermédiaire permettant de rester rigoureux permet d'évoquer comme faisant partie du réseau routier romain

La proposition pourrait concerner « *Toutes les voies d'époque romaine qui ont été conservées et les voies*

connues par les itinéraires antiques et dont l'existence a été confirmée -au moins partiellement- sur le terrain » .

Je ne pense pas qu'il faille inclure dans la réflexion le fait que telle ou telle voie fasse l'objet ou non de protections administratives ou de valorisation culturelle ou touristique. Cette dimension est trop fragile et temporaire.

Questions d'intitulé

Ici, également plusieurs options sont possibles pour une reconnaissance comme itinéraire culturel : « *le réseau routier de l'ancien empire romain* » « *l'ancien réseau de l'empire romain* », l« *les itinéraires routiers de l'empire romain , les traces matérielles du réseau routier de l'empire romain...Chaque définition a ses atouts , son potentiel, ses lacunes, je serai heureux de partager les réflexions.*

Images

Fig. 1. Le milliaire d'or (milliarium aureum), situé au cœur du forum, près du temple de Saturne. Rome. Le réseau routier de l'ancien empire avait son point central et symbolique, le milliaire d'or (milliarium aureum), situé au cœur du forum, près du temple de Saturne. Il est évoqué par une base de colonne mise en scène dans les ruines. Photo et examen critique : http://en.wikipedia.org/wiki/Milliarium_Aureum

Fig. 2. Extrait de carte archéologique de l'ancien réseau routier et fluvial au nord de l'Empire romain. Cette carte dite « Rapsaet-Charlier » est proposée par l'Université libre de Bruxelles. Sa première version remonte à 1974, elle a été actualisée en 2011. Accès via http://crea.ulb.ac.be/Gallia_Belgica.html A l'ouest, Boulogne-sur-mer (Gesoriacum), port d'embarquement vers les îles britanniques. A l'Est, Cologne (Köln, Colonia Ara Agrippiensis), à la frontière du Rhin. Entre ces deux points, distants d'environ 450 km, un réseau dense de voies , la

plupart rayonnant à partir de capitales régionales, dont Bavay (Bagacum) et Tongres (Tongeren, Atuatuca) . D'autres cartes archéologiques consacrées à cette région présentent des nuances sur le caractère attesté ou non de certaines voies.

Fig. 3. Cet extrait du site de l'Ancient world Mapping Center de l'Université de Chapel Hill. Caroline du nord) permet de visualiser l'étendue de l'ancien empire romain (v.117) ainsi que l'état des connaissances du réseau routier. L'application permet des vues rapprochées, <http://awmc.unc.edu/awmc/applications/alacarte/>

Fig. 4. Une déclinaison locale du milliaire d'or. A Bavay (nord de la France), la Colonne Brunehaut Indique le point de départ des 7 chaussées qui rayonnent depuis l'ancienne Capitale de la Cité des Nerviens. La colonne date de 1872 et succède à des monuments antérieurs.

Identification and management issues and challenges relating to a significant maritime route linking Australia, Indonesia and China

Sandy BLAIR (Australia)

The idea that cultural routes make up the connective web of the world's heritage, tying regions and empires together; is an engaging concept presented by Michael Taylor (Taylor, 2013). He goes on to point out that they represent a qualitative change in the concept of heritage conservation and are increasingly considered important aspects of world heritage, as evidenced by being recognised as one of the four World Heritage categories established to date. Yet, in discussion of routes, those on the sea have received relatively little attention, even though the heritage of water is widely recognised as an extraordinarily rich theme in global cultural heritage (see UNESCO World Heritage Day theme, 2011, Cultural Heritage of Water).

Maritime trading routes as heritage

Some maritime historians have envisaged the sea as the greatest highway of all – with imprints of long, lonely and difficult journeys, especially in the age of sail (Powell 2010:1). Increasingly, the sea is recognised as a contact zone, a place of exchange, a space where history has been

enacted through conflict, possession, dispossession, exile and enforced migration (Balint 2012:346-7). Internationally recognised sea routes include the southern maritime route of the Silk Road, which dates back almost 2000 years and linked China to India, the Red Sea, the Persian Gulf and into the Mediterranean. Less well-known are the migrations across the Pacific stretching over tens of thousands of years, a topic of some anthropological and archaeological, though not yet cultural heritage, interest and study (Rice 2001).

Our case study, the Macassan trepang trade, is part of this long tradition of seaborne journeying to seek adventure and new resources in a wider world, through connections with different cultures and lands. The historical route was followed by annual fleets from the port city of Makassar (now Ujung Pandang) in what is now South Sulawesi, Indonesia, to the coasts of the Kimberley and Arnhem Land, known as Kayu Jawa and Marege respectively, in northern Australia. The town of Ujung Pandang is still an important Indonesian trading port today, but in the eighteenth century it was one of the largest cities in southeast Asia. The Macassan fishers, mainly Makassarese, Bugis and Bajau ethnic groups, were seeking trepang, (*Holothuria sp.* marine invertebrates of the echinoderm family), prized for their culinary and medicinal values in Chinese markets. The Macassans sailed to Australia with the northwest monsoon each December and returned to their home port of Makassar with the southeast trade winds around March or April each year. The trepang catch and other marine products were traded on to Chinese traders supplying the markets of southern China.

During their visits, the Macassans developed social and economic ties with local Indigenous groups, setting up seasonal camp sites and returning year after year to the

same parts of the coast (Macknight 1976; Clarke & Frederick 2006; Mitchell 1994). This far-flung trading connection long pre-dated European contact, and recent research based on the dating of Aboriginal rock art depictions of the wooden sailing vessels known as praus used in this trade suggests the connection may date back to at least the 1700s. There is also intriguing new evidence to suggest that the Macassan praus were visiting northern Australia even earlier (Tacon & May 2013:127-128).

The trade: Makassar, China and the trepang fishery

China's demand for new sources of trepang emerged from the late seventeenth century (Sutherland 2004:98–9). Maritime expansion and commercial development by Muslim traders working the trade into China spread throughout Southeast Asia into the Indo-Malay archipelago. The port city of Makassar was captured by the Dutch in 1669 and was established as a centre for Dutch trade and as a colonial outpost.

The timing and impetus for the initial development of the trepang trade remain matters of much debate (see, for example, Macknight 2008: 136–7); however, new research into the records of the Vereenigde Oostindische Compagnie (VOC), or Dutch East India Company, has filled in many of the details of the ships, skippers and commodity trading from eighteenth-century Makassar (Knaap & Sutherland 2004). Ready access to the trepang-rich southeastern seas enabled certain ethnic groups who had lost access to the more-profitable spice trade through the new Dutch monopoly to re-engage in local and regional trade by tapping the new and rapidly expanding market for trepang in China. The productive trepang fisheries in the Gulf of Carpentaria and more generally on the northwest coast of New Holland were called by the Chinese 'Lam-Hai' (Crawford 1967: 441). Makassar

benefited in this local and regional trade from its central position at the intersection of many routes. Northern Australia became the southernmost limit of this trade (Knaap & Sutherland 2004:148, 246; Macknight 2008:137).

The Macassans came on yearly return visits, setting up temporary villages and processing sites at sheltered beaches along the coast. The Arnhem Land coast offered a long series of suitable anchorages, running parallel, or nearly so, with the direction of the monsoons and relatively free of unwelcome control by government or other interests, at least until the 1880s (Macknight 1976, p. 49). Extensive archaeological evidence at sites such as Anuru Bay, including what are almost certainly Macassan burials, as well as the distinctive rock-line processing sites where trepang were boiled in stone fireplaces, offer tangible proof of the Macassan industry, its industrial processing methods and the density of related sites in particular locations along the Arnhem Land coast (Macknight 1976: 61–82; Theden-Ringl et al. 2011: 41–8). The voyage was a commercial enterprise based on the collection and processing by smoking and drying of trepang. Processed trepang was returned to Makassar, and from there exported to China. While not of the highest quality, Marege' 'chalk fish' or 'white trepang', also called 'koro', was very abundant and of consistent quality such that it commended reasonable prices when processed skilfully (this including being buried in sand to remove the calcareous deposits in the skin that gave it its chalky appearance). It was referred to as tripang Marege' (Schwerdtner Máñez & Ferse 2010: 5; Macknight 1976: 7, 40). There appears to be only opportunistic collection of other products by prau crew: besides trepang, the Macassans also imported to Sulawesi timber (ironwood, cypress pine, sandalwood), pearl, pearl shell and tortoise shell. Items such as these were often collected and traded

by Aboriginal people in exchange for cloth and various items made of iron (tomahawks and knives), glass and ceramics, food (rice, cocoa), alcohol and drug substances such as betel nut, opium and tobacco (Macknight 1976:40, 84; Wurramarra 1986:1, 3; Brady, 2013).

Besides the shallow tropical waters of island Southeast Asia and northern Australia, the main fishing grounds for trepang are all in the Indian and Western Pacific oceans. Tripang Marege' made up the largest part of Macassan exports and of the total imports into China (Macknight 1976:14–16; Schwerdtner Máñez & Ferse 2010:5). In Australian waters, the fishery was comparatively large and well organised. At the height of the trade, as many as 60 praus carrying between 1000 and 2000 Macassans spent four to five months of the year gathering trepang. The product fetched considerable amounts of money in Makassar for the fleet financiers, who enjoyed high social standing in their community (Macknight 1976:19). Shipping to southern China was handled by the Chinese businessmen living in Makassar. Most voyages were financed and outfitted by merchants who supplied basic items like rice, tamarind fruit, 'kajang' (awning mats made from palm leaves), 'atap' (mats similar to kajang, made of nipa palm leaves), rattan, 'karoro' (palm-leaf sail cloth), iron pots for cooking, 'parring' bamboos for building, and so on (Macknight 1976: 20). At the height of the trade from the 1770s, an annual junk sailed directly from Xiamen, or Amoy, in southeast China, to Makassar to collect the trepang (Knaap & Sutherland 2004:148–9).

Journey to Marege

The experience of the journey of the Macassan traders to Marege' is of considerable interest. Recent research into the navigation skills of the Bugis of South

Sulawesi helps to explain the success of the Macassans in undertaking these difficult and often dangerous journeys year after year (Ammarell 1999:1). Bugis seafaring capability, developed over centuries of inter-island trade, was based on an indigenous system of non-instrument navigation by which fishing boats and trading ships could be guided along often treacherous coastlines and across broad stretches of open sea (Ammarell 1999:1–8). Of particular importance was an intimate knowledge of the wind, which propelled their ships and determined the ship's course. Safe navigation in these difficult and sometimes dangerous waters also relied on knowledge of stars, currents, wave patterns and the behaviours of various sea animals and birds. The Macassans drew on this rich seafaring knowledge to sail without navigational instruments other than simple compasses or telescopes, although some Dutch maps and charts were available. Navigation was possible only because of the personal knowledge and skill of individual seafarers who learnt the southeast passage from oral traditions. Many could remember details of the coastline years after they sailed (Macknight 1976:35; see also Daeng Sarro's account in Macknight 1969:180–7).

Indonesian praus were frequently described and drawn by early Europeans, often seaman themselves, who were intrigued by the unfamiliar craft with its great rectangular sails, as well as the use of bamboo, rattan and other seemingly flimsy local materials in the rigging and superstructure. These craft and other Macassan objects are also depicted frequently in Aboriginal rock art along the northern Australian coastline (May 2010: 57–65; Clarke & Frederick 2008: 148–64).

The praus left Makassar with the onset of the northwest monsoon in late December or early January (Macknight 1976: 33–5). The total trip from Makassar was

about 1600 km and often took approximately two weeks. The crossing from Makassar to Timor took about eight days, while the 500 km crossing from Timor to Melville Island (immediately to the north of Darwin) took four days. Early visits were haphazard and poorly coordinated but as the industry became more organised, so did their visits. They aimed to strike the Australian coast in the vicinity of the Cobourg Peninsula to the northeast of Darwin and then work slowly eastwards. During these summer months of the wet season, several praus usually worked together in one locality for a few days or even weeks. When the dugout canoes, from which the trepang was collected, had combed the immediate vicinity of the processing camp, the bamboo smokehouses were dismantled and the praus moved on. By April and the change of the monsoon, the fleet was scattered around eastern Arnhem Land, Groote Eylandt and down into the bottom of the Gulf of Carpentaria. With the dry southeasterly wind behind them, all turned back to Makassar (Macknight 1976: 37).

According to oral traditions, the Macassans regarded the voyage to northern Australia as a long and adventurous one. Marege' was the farthest south and east of the areas they normally visited, with many differences from the more familiar islands to the north. While there were also contacts with the Kimberley coast (Kayu Jawa), this trade was always more complex, both in regard to the products collected and the home ports of the vessels involved. The trepang industry effectively ended when the last prau returned from the Arnhem Land coast in 1907, Australian legislation prohibiting future voyages. Nevertheless, there were sporadic visits to this coast throughout the twentieth century.

The route of connection

This route of intercultural trade, together with the journeys, encounters and influences it has encompassed over centuries and which still continue, has created many cultural resonances both in Makassar and among the Indigenous peoples of northern Australia. The effects of such interactions have been manifested across many fields including language, art and music, religion, health and economic life. As well, the memory of the Macassan presence is still strong, particularly for the communities along the coast of Arnhem Land.

Some of the most compelling accounts we have today of the Macassan traders and their close relationship with Aboriginal people come from the Yolngu of northeast Arnhem Land. The Macassans had mainly friendly relations with the Yolngu: the same boats returned each year to the same places and their crews established continuing relations with the people who lived there. Yolngu were employed to work collecting and preparing the trepang. They learnt to communicate with the Macassans, and a trade language developed that survived long after the trade was halted. Yolngu would travel with the Macassans along the coast, with some even returning with them to spend the dry season in Sulawesi. The captains of the Macassan boats developed close relationships with particular local Indigenous leaders, which were reflected in an exchange of names. These were passed on, and Yolngu are still able to identify names of Macassan origin (Morphy 2004).

There are also many Macassan loan words in Yolngu languages and other items of material culture from Macassan times (Evans 1992). Yolngu obtained dugout canoes from Macassans and, with the benefits of iron tools, began to manufacture these for themselves (Morphy 2004). The vessels were much more stable and seaworthy

than bark canoes (Mitchell 1996: 184). The Yolngu also learnt how to work iron from the Macassan traders, and this trading relationship was the main source of metal for shovel-nose spears, a valuable commodity for trading with inland groups (Allen 2011).



Fig. 1 The route of the trepang trade from Makassar north to China and south to Australia (prepared by Peter Johnson from research by the authors)

These connections formed at the southernmost limits of the Indonesian archipelago with northern Australia still resonate today. This route of intercultural connections situates Australia in the south-east Asia region in ways that other travel routes do not, which emphasise connections to Europe and the remoteness and distance of the colonies. The broader story we present in this paper is of an intercultural and international route that symbolises the complex connections and seas in our region. We will

only understand it with multiple perspectives and a new appreciation of the sea as a maritime road, part of a much larger story of the emergence of large-scale maritime trading networks across the globe. In our region, researchers are increasingly recognising that the extensive trade in marine produce, particularly trepang, bound northern Australia into a global economy and inter-colonial networks long before the arrival and settlement of the British (Balint 2012:347).

Significance of the Macassan trepang route in an international perspective

Well known maritime trade routes along the coasts of Scandanavia, around Western Europe, in the Mediterranean and in the Red Sea have great antiquity. The expansive nature of the maritime routes across the Bay of Bengal and within southeast and central Asia however are less well recognised, but are tremendously significant in terms of the global history of cultural and material exchange. It was the linking of the trade systems across the hemispheres (largely through Muslim Arab intermediaries) that fuelled the great expansion of trade, travel and cultural exchange that occurred around 1000 AD, when European, Arab, Indian and southeast Asian merchants and sailors began effectively collaborating to build truly global maritime networks. While trade from Europe and the Ottoman Empire grew in importance after 1000 AD (Panzac 1992), the geographic scale and organisation of trade in the Indian Ocean and southeast Asia was already far advanced at this time and prior to 1500, the Indian Ocean trade that linked east Africa, India and southeast Asia represented the globe's largest sea-based trade network (Evers 1988). The monsoonal winds which were seasonally directional enabled long distance travel east-west to link to the also well-developed

southeast Asian trade networks, in much the same way that monsoonal winds facilitated the Macassan trade route to Australia.

The emergence of well organised long-distance maritime trade networks in the southern hemisphere is necessarily linked to increasing sophistication in seafaring technology and other maritime skills such as navigation. With increasing maritime travel capacity in east Africa, India and southeast Asia came new concentrations of power and wealth in nodal trading ports where merchants and local ruling interests were able to finance and share in trade and promote interests across a wider stage. The importance of merchants and 'guilds' in bringing greater organisational structure and capacity to long-distance maritime trade has been documented from sub-continental maritime trade in the centuries following the beginning of the Christian-era (Ray 1989:43).

Merchants and the deity that accompanied them were active agents for transporting not only goods, but religious and cultural constructs (Smith 1999:14). Across the Indian Ocean for example travelled iconography, Sanskrit language and religious and social practices of Brahminism, Hinduism and Buddhism (Smith 1999:14). From the first to the sixth century AD. Carnelian Seals with Brahmi characters and ship symbols appear in coastal southeast Asia (Ray 1991:360). In the fifth and sixth centuries, significant trading entrepots emerged in the Mekong Delta (Bishop et. al. 2004:320-321). Over the whole of the first half of the first millennium AD, ocean-going shipbuilding technology in southeast Asia and China had developed increasing sophistication and maritime trade from south to central Asia blossomed (Hall 1985, Ray 1990, Ray 1991:363). By the tenth and eleventh centuries a heightened period of exchange was underway between China, Angkorean Cambodia, the states of

Champa and other emergent states in southeast Asia, India and east Africa (Guy 2007:1).

Along with the global spread of the religious practices of Brahminism, Hinduism, Bhuddism, Islam and Christianity, these trading routes fuelled technological and social change. In general, long distance trade is now widely accepted as one of the principal influences which has encouraged the growth of central bureaucracies (Ray 1991:357; Webb 1975), and in southeast Asia, access to expanded maritime trading networks and inclusion in a broader market system has been recognised as a major stimulus for state formation (Hall 1985; Evers 1988:90).

The southeast Asian trade networks, of which the Macassan trade route is a part, are tremendously significant in terms of the history of cultural and material exchange. In the sixteenth and seventeenth centuries, the southeast Asian trading networks had developed to a point where they were much more diverse than European ones at the same time (Evers 1988:90), and local merchants and the ruling enterpot powers continued to dominate the system for a considerable period of time. It was only around 1800 that European ascendancy began to manifest itself in the region as they introduced greater control of the market and protections along the route (Evers 1988:91; Willis 1993:105).

The Macassan trade route is an end-arm of the southeast Asian trading routes that ran north-south from China to Manilla, to the port of Makassar and extending to the Australian northern coast. Trepang, as a specific trade good, was of increasing interest to Chinese but of little interest to Europeans. Hence it was considered inconsequential to the emerging colonial trading systems that were focussed on spices and fabrics and other precious cargoes travelling west. The north-south trade, of which the Macassan trade with northern Australia was a

part, continued to expand in the colonial era and the Macassan trade demonstrates the somewhat distinctive and persistent nature of the southeast Asian maritime trade network. The maritime trade links across the Timor Sea and northwards are historically embedded in, and culturally place, the Australian continent within the story of southeast Asia, well before the European settlement of 'The Great South Land'.

Trading networks in general are 'social processes of exchange' (Evers 1988:92), and maritime trade networks accelerated social change in enabling people and goods to travel larger distances more quickly and cheaply (in general) than continental trade routes (Munro 1999:1). Maritime trade routes also facilitated quite distinctive cultural traditions from further afield to have direct contact, rather than contacts mediated through numerous smaller neighbouring intermediaries, as in continental trade or localise coastal trade. While the technological, social and spiritual influences of the Macassan trade on the communities of the northern coast of Australia may not have been so dramatic or tangible as they were along other more recognised and celebrated trade routes, it is likely that the social processes of exchange that have taken place have deep-seated expression that has evolved with mutual referencing in both the various Aboriginal and Sulawesi cultural systems that played a part in the trade.

Recognising the heritage significance of the Macassan route

There is increasing interest in recognising and protecting the heritage places associated with the Macassan sea route. The Northern Territory Government has recently assessed the Djulirri rock art site complex located on the Arnhem Land coast for listing in its Heritage Register for its significance as a pictorial

document of observations and encounters, notably the prominent Macassan contact images. This heritage-listed Anuru Bay area also has one of the largest Macassan trepang processing sites in northern Australia and was a focal point of culture contact between local Indigenous people and the visiting Macassans from Sulawesi. There are many places of significance along the coast of Arnhem Land connected to the route (May, Tacon, Wesley & Travers 2010: 57-65). There are other places that contain tangible evidence or key components of the stories of the trade and connections that lie along the route and back in Sulawesi (Clark 2013:159-182).

How are these places connected to the route known, documented and managed? Does a heritage approach have a role to play in thinking of the tangible and intangible aspects, the sum of knowledge and how the ongoing aspects of the connections may be more widely understood and celebrated? There is also the possibility of documenting and assessing these sites for Australia's National Heritage List, providing recognition of its relevance as a set of key stories in Australian history, largely neglected to date.

The stories of the extended and ongoing contacts of Aboriginal people of northern Australia with the multi-ethnic, largely Muslim, Macassan traders is one of strong Aboriginal autonomy and deliberate shaping of connections with outsiders, very different from the mythologies about Europeans settling an empty land sparsely occupied by primitive nomads whose culture was easily overwhelmed by the invaders. Indeed, this legacy of negotiated access to country and resources has been a strong factor for the Yolngu people of northeast Arnhem Land in their success in gaining recognition of land and sea rights (Russel, 2004:3-17; Ganter 2013:55-68; Morphy & Morphy 2013:177).



Figure 2: The Malay prau, by Minimini Mamarika, Anindilyakwa people, Groote Eylandt (off the eastern coast of Arnhem Land) Northern Territory 1948, Umbakumba, Groote Eylandt, Northern Territory, natural pigments on eucalyptus bark, 43.7 x 86.0 cm: Gift of Charles P. Mountford 1960, Art Gallery of South Australia, Adelaide

Given the international and global context of the Macassan trade route, the World Heritage category of cultural routes offers one opportunity to recognise and celebrate the inter-cultural heritage of this route in an international setting. This relatively new category highlights long-distance routes and journeys, such as those associated with trade or pilgrimage routes, which have linked people, countries, regions or even continents for long periods. These routes and journeys have often created remarkable cross-cultural exchanges and influences, for example, the Pilgrim Routes of *Santiago Compostela* in France and Spain, entered on the World Heritage List in 1998, or the more recently inscribed *Camino Real de Tierra Adentro*, the Royal Inland Road, or silver route connecting Mexico City to Texas and New Mexico.

Defining sea routes: challenges and issues

According to maritime historian Michael Pearson, the methodology for the analysis and assessment of sea routes as cultural routes is not yet well-developed. Sea routes can vary in width, from a tight channel between islands, to

many hundred-kilometre wide bands of favourable winds in the open ocean. The open ocean has no landmarks, though it may have indicators of general location in its currents, depth or weather patterns, which have been used by many indigenous navigators around the world (Pearson 2013). Hence the delineation of sea routes is, at least in part, conceptual rather than physical. While ports and navigation way-points provide a partial physical context, the route as a whole was often plotted on mental maps, relying on the generational transfer of traditional knowledge and seafaring skills, as with the Macassan trading routes.

Identification and documentation

Exploring the possibility of a World Heritage nomination to recognise the heritage values as a collaborative project involving Australia, Indonesia and China may be one option for the future. Such a project would present many challenges. The Macassan trepang route crosses territorial, social and cultural boundaries. Like the China Silk Road, already on the World Heritage tentative list, it has both land and sea components, and is in fact a network of routes. However, there is currently no comprehensive inventory of Macassan sites and only limited understanding of the route as a whole entity. It would require researchers from many different academic and professional disciplines to document the natural and cultural heritage values, including the intangible aspects, of this extensive, intercultural maritime route.

Threats, Management and Protection

There are also challenging management issues associated with site protection along what remains today a remote coastline, as many of the places of former

Macassan contact are suffering heavily from natural and human impacts. Eroding coastlines and rising sea levels are particular threats along parts of the route. Future coastal infrastructure and mining developments are also possible threats to rock art galleries, archaeological site complexes and cultural landscapes associated with the former Macassan route.

Heritage tourism and interpretation

Much of the northern Australian coastline is Aboriginal-owned land, and communities are eager to incorporate meaningful cultural heritage work in their land and sea management programs. Some communities already engage with tourists through small Indigenous-owned and operated tourism businesses, providing access to Macassan sites and re-telling stories of contact from Aboriginal perspectives (Blair & Hall 2013: 205-226). A Macassan-themed project documenting stories and sites and looking after them would be a valuable addition. Such a project needs vision, context and practical support. Hence more than just inclusion of selected Macassan sites on a heritage list is needed for cultural heritage practice to pay a useful role. A strategic and integrated approach is needed to understand the contribution and interplay of tangible and intangible heritage in this cross-cultural context.

Conclusions

It is useful to draw some wider conclusions from our case study as it raises issues and suggests directions that are relevant to the study of maritime routes more broadly, especially in the Asia-Pacific region. It is tempting to look only at the beginning and end of these extensive maritime routes, which often fit neatly within sovereign territory or

state boundaries, rather than understanding the route as a whole, where it may cross different seas and oceans, territorial and geographic boundaries. A multi-disciplinary approach is essential, bringing expertise and perspectives from all relevant disciplines to fully appreciate the diverse natural and cultural values, including strong intangible aspects of these maritime routes. It is also important to respect the heritage of the multi-ethnic, multi-religious communities that are associated with these intercultural maritime routes – they need to be fully involved in projects to research, conserve and interpret the heritage values. Good management outcomes will only be produced through collaborative projects, with heritage professionals working closely with regional and national governments, Indigenous communities, industry stakeholders and other interest groups. Cultural routes may be important to local indigenous communities for their contribution to economic and social development, for example, through ranger programs and sustainable tourism businesses.

References

- Ammarell, G. 1999 *Bugis Navigation*, Yale University Southeast Asia Studies, New Haven, Connecticut.
- Balint, R. 2012 ‘Epilogue: the yellow sea’, in D. Walker and A. Sobocinska (ed.) *Australia’s Asia: From yellow peril to Asian century*, Perth, University of Western Australia Press, pp.345-65.
- Bishop, P. Sanderson, D. and Stark, M. 2004 ‘OSL and radiocarbon dating of a pre-Angkorian canal in the Mekong Delta, southern Cambodia’ in *Journal of Archaeological Science*, Vol.31, pp. 319-336.
- Blair, S and Hall, N. 2013 ‘Travelling the ‘Malay Road’; Recognising the heritage significance of the Macassan maritime trade route’ in Clark, M and May, S.K. (ed.) *Macassan History and Heritage. Journeys, Encounters and Influences*, ANU E Press, pp.205-226. (<http://epress.anu.edu.au>).

-
- Clark, M and May, S.K. (ed.) 2013 *Macassan History and Heritage. Journeys, Encounters and Influences*, ANU E Press, <http://epress.anu.edu.au>.
- Clarke, A and Frederick, U. 2006 'Closing the distance: interpreting cross-cultural engagements through Indigenous rock art' in I Lilly (ed.) *Archaeology in Oceania, Australia and the Pacific Islands*, Malden, Mass.: Blackwell, pp.116-33.
- Evers, H-D. 1988 'Traditional trading networks of Southeast Asia' in *Archipelago*, Vol.35, pp. 89-100.
- Ganter, R. 2013 'Histories with traction: Macassan contact in the framework of Muslim Australian history', in Clark, M and May, S.K. (ed.) *Macassan History and Heritage. Journeys, Encounters and Influences*, ANU E Press, p.205-226. (<http://epress.anu.edu.au>).
- Guy, J. 2007 *Asian ceramics in production and trade in Southeast Asia's 'Age of Empires*, William Willetts Lecture 15 March 2007, National Library of Singapore. Accessed 20/8/2007 at www.seaceramic.org.sg/events/agm07/john_guy.html
- Hall, K. R. 1985 *Maritime trade and state development in early Southeast Asia*, University of Hawaii Press, Honolulu.
- Knaap, G. and Sutherland, H. 2004 *Monsoon Traders: Ships, Skippers and Commodities in Eighteenth-Century Makassar*, KITLV Press, Leiden.
- Macknight, C. C. 1976 *The Voyage to Marege. Macassan trepangers in northern Australia*, Carlton, Vic, Melbourne University Press.
- Macknight, C.C. 2008 'Harvesting the memory: open beaches in Makassar and Arnhem Land', in Veth, P. Sutton, P and Neale, M. (ed.), *Strangers on the Shore. Early coastal contacts in Australia*, Canberra, National Museum of Australia, pp. 133-147.
- May S.K., Tacon, P.S.C., Wesley, D. and Travers, M. 2010 'Painting History: Indigenous Observations and Depictions of the "Other" in Northwestern Arnhem Land, Australia' in *Australian Archaeology*, 71 Dec 2010, pp. 57-65.
- Mitchell, S. 1996 'Dugongs and dugouts, shaptacks and shellbacks: Macassan contact and Aboriginal marine hunting on the Coburg Peninsula, North Western Arnhem Land' in *Indo-Pacific Prehistory Association Bulletin* 15.
-

-
- Morphy, H and Morphy, F ‘Anthropological Theory and Government Policy in Australia’s Northern Territory: The hegemony of the “Mainstream”’, *American Anthropologist*, Vol 115, No 2, pp.174-187.
- Munro, J. H. 1999 ‘The low countries export trade in textiles with the Mediterranean basin 1200-1600: a cost-benefit analysis of comparative advantages in overland and maritime trade routes’ in Munich Personal RePEc Archive available online at <http://mpra.ub.uni-muenchen.de/10924/>.
- Mununggurr, M. 2010 Artist statement in *Djalkiri: We are standing on their names* (A Cameron (ed.), Nomad Art Productions, Darwin.
- Panzac, D. 1992 ‘International and domestic maritime trade in the Ottoman Empire during the 18th Century’ in *International Journal of Middle East Studies*, Vol.24, No.2, 189-206.
- Pearson, M. 2013 ‘Cyclones and Coral: Sea Routes through the Great Barrier Reef’, in *Historic Environment*, Australia ICOMOS, in press.
- Powell, A. 2010 *Northern voyages. Australia’s Monsoon Coast in Maritime History*, Australian Scholarly Publishing, Melbourne.
- Ray, H. P. 1989 ‘Early maritime contacts between South and Southeast Asia’ in *Journal of Southeast Asian Studies*, Vol.20, No.1, 42-54.
- Ray, H. P. 1990 ‘Seafaring the Bay of Bengal in the early centuries AD’ in *Studies in History*, Vol. 7, No.1, 1-14.
- Ray, H. P. 1991 ‘In search of Suvarnabhumi: Early sailing networks in the Bay of Bengal’ in *Indo-Pacific Prehistory Association Bulletin*, Vol.10, 357-365.
- Rice, J 2001 ‘Norfolk Island trade routes’ paper presented at 2001 Australia ICOMOS conference, *Making Tracks From Point to Pathway: the Heritage of Routes & Journeys*, <http://www.aicomos.com/wp-content/uploads/Norfolk-Island-trade-routes.pdf>
- Rossler, M. 1990, ‘Striving for modesty; fundamentals of the religion and social organisation of the Makassarese Patuntung’, *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, 146, pp.289-324.
- Rottger-Rossler, B. 2000 ‘Shared responsibility: some aspects of gender and authority in Makassar society’, *Bijdragen tot de Taal-, Land-en Volkenkunde*, 156, 3, pp.521-38.

- Russell, D. 2004 'Aboriginal-Makassan interactions in the eighteenth and nineteenth centuries in northern Australia and contemporary sea rights claims' in *Australian Aboriginal Studies*, 1, pp. 3-17.
- Smith, M. L. 1999 "'Indianisation'" from the Indian point of view: Trade and cultural contacts with Southeast Asia in the early first millennium C.E.' in *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, Vol. 42, No. 1, 1-26.
- Sutherland, H. 2004 'Trade, court and company' in *Hof en handel: Aziatische vorsten en de VOC, 1620-1720*, KITLV Uitgeverij, Leiden, pp. 85-112.
- Tacon, P.S.C., May, S.K. Fallon, M. Travers, M and Wesley, D. 2010 'A Minimum Age for early depictions of Southeast Asian praus' in *Australian Archaeology*, 71, Dec. 2010, pp.1-10.
- Taylor, M. R. 2013, 'International Overview of Cultural Routes Management and Stewardship: a research opportunity at the Getty Conservation Institute' in *Historic Environment*, Australia ICOMOS, in press.
- Webb, M. C. 1975 'The flag follows trade' in Sabloff, J. A. and Lamberg-Karlovsky, C. C. (eds.) *Ancient Civilisations and Trade*, University of New Mexico, Albuquerque, 155-209.
- Willis, J. E. 1993 'Maritime Asia 1500-1800: The interactive emergence of European domination' in *The American Historical Review*, Vol.98, No.1, 83-105.
- Wurramarrba, C.G. 1986 'Macassar story collected by J Stokes' in Hercus, L. and Sutton, P. (eds) *This is What Happened*, Canberra, Australian Institute of Aboriginal and Torres Strait Islander Affairs, pp.1-3.

Retrospectiva de una panacea en el siglo XXI Contradicciones en la gestión, los planes y las categorías patrimoniales

Alicia Leonor CAHN BEHREND
(Argentina)

Visto el rol casi mágico, que el Comité del Patrimonio Mundial le atribuye a los Planes de Gestión, como la panacea a los problemas de conservación de los Bienes Patrimonio Mundial, en esta presentación se propone mostrar, en primer lugar, una aproximación a los puntos I y I de la presente convocatoria desde sus propios breves y aparentes contradicciones. En segundo lugar, aproximarnos al estado actual de la cuestión y los principales conflictos. Seguidamente se procede a la identificación de algunos instrumentos y estrategias ya desarrollados en otros ámbitos científicos y técnicos para la optimización de los recursos administrativos y disciplinares existentes.

Planes de gestión en Bienes Declarados Patrimonio de la Humanidad. Consideraciones generales

El requisito obligatorio de contar con un “Plan de Gestión” para todos aquellos bienes que integren la lista del Patrimonio Mundial, establecido a partir del año 2005, no constituye, al día de hoy aunque sí sea su

objetivo, una garantía de su conservación en general y en especial la de su Valor Universal Excepcional. Ello lo refleja la importante disparidad de criterios, enfoques y contenidos de los expedientes de nominación a Patrimonio de la Humanidad, tanto en los anteriores a 1987, no disponibles para su consulta vía internet, como en los actuales accesibles en la web del Centro el Patrimonio mundial. En los más antiguos se enfatizan los aspectos de orden histórico, bajo criterios mayormente de orden puntual, sin zonas de amortiguamiento y con una gestión supeditada a la normativa y a los Planes Especiales de Protección, con una desleída participación comunitaria y sus modos de relación con el bien. Por lo general responden a programas de conservación puntual, como “objeto material” ajustado a una normativa precisa y local. Por el contrario, en algunos bienes más recientes la información se la encuentra más detallada incluso en sus demarcaciones. Sin embargo, respecto de los planes de gestión, se puede afirmar que, para aquellos casos en los que sí aparecen, éstos se muestran como un documento desvinculado del bien, ajenos al mismo y a la preservación de su valor universal excepcional, ya que por lo general fueron anexados al expediente con posterioridad a su elaboración y para cumplir con las exigencias institucionales. La gestión de un bien, sea éste paisaje o itinerario cultural, requiere de un buen plan que cuente con los instrumentos, recursos y estrategias que permitan mantener los valores culturales de sus bienes patrimoniales.

Más allá de que a los Planes de Gestión, se les atribuya la categoría de Instrumento central de planificación, la realidad nos muestra que del total de los bienes declarados hasta el año 2005, una parte no posee planes de gestión y otra sí. Sin embargo, en función de sus contenidos y el estado de conservación del bien, parecieran no funcionar y presentan serias dudas de su

operatividad. Son proyectos esbozados para el momento de formalizar la candidatura y se estructuran como un decálogo de intenciones, una simple relación de tópicos en cuanto a conocimiento, difusión y valoración, pertenencia e identidad de los habitantes del sitio, a desarrollar en un futuro. Incluso están aquellos que promueven intervenciones contrarias a la protección del bien y que por lo tanto resulte una amenaza para el propio bien. Los proyectos de gestión reales tardan mucho tiempo en desarrollarse pues requieren permanentes ciclos de verificación y actualización.

Los conflictos de la gestión provienen de diferentes vertientes, entre ellos, existe una gran confusión acerca de los objetivos principales a cumplir el interrogante de su relativa efectividad y funcionalidad en beneficio de la protección del propio bien.

Los mecanismos de implementación utilizados ponen al descubierto numerosas carencias, que se manifiestan como contradicciones y divergencias entre la teoría y la práctica. Los instrumentos empleados para la gestión han sido los de planeamiento, los cuales, pese a su funcionalidad carecen de una estructura integral y orgánica con todas las áreas. O sea que nos encontramos con un problema que no solamente atañe a los Itinerarios Culturales, sino que comprende a todas las categorías patrimoniales. Si esto ocurre en las ciudades históricas, la situación de los itinerarios culturales, se nos presenta mucho más complicada.

Algunos ejemplos de Planes y Guías de Gestión. Características sobresalientes

Si analizamos algunos Planes de Gestión de los presentes en la web del Comité del Patrimonio Mundial, veremos una importante disparidad en sus criterios así como cierta complementariedad, en su tipo, en las

características y en sus necesidades. Pero estas diferencias no necesariamente responden a las características del bien.

-La Guía práctica para Planes de Gestión de los Sitios Patrimonio Mundial, (Management Plans for World Heritage Sites A practical guide (2008) es un modelo de plan concebido desde una perspectiva germana, modelo no siempre trasladable a otros estados, que poseen diferente cuerpo jurídico y administrativo. Define a “Los planes de gestión como el instrumento central de planificación con un enfoque integrado de actuación que establece metas y medidas para la protección, uso, conservación y buen desarrollo de los sitios del Patrimonio Mundial”. Desarrolla la importancia del sitio y la declaración de su "valor universal excepcional como eje aglutinador. Además explica cómo preservar el Valor universal excepcional (VUE) de un bien basado en los criterios propuestos por la Convención y las Directrices Prácticas para la Aplicación de la Convención. Por tanto ésta guía se organiza en base a “la preservación del VUE”. Éste es su eje rector, tanto por ser el parámetro que determinó la inscripción del bien en la lista, como el problema de su gradual pérdida en función de otros objetivos posteriores. Considera que sus atributos son la base de su inscripción y por tanto éste aspecto ha de verse justificado y reflejado en cada fragmento del plan de gestión. Propone una estructura interdisciplinar para ver e identificar la diversidad de elementos concurrentes y faltantes. Asimismo recalca la importancia de los temas legislativos y de formación. Sin embargo, en su estructura no guarda equivalencia en los niveles de la participación ciudadana ni se ve con claridad el tipo de relaciones que se generan entre las diferentes áreas. Es muy importante destacar que dentro de su estructura establece el carácter vinculante del plan de manejo y la responsabilidad adquirida de los destinatarios. “En consonancia con "adoptar una política general encaminada a atribuir al patrimonio cultural y

natural una función en la vida colectiva y a integrar la protección de ese patrimonio en los programas de planificación general”. Identifica las partes intervinientes, sus competencias y responsabilidades, enfatiza la importancia de los límites de protección del núcleo del área protegida, de las zonas de amortiguamiento, del entorno inmediato que rodea el bien, las vistas, sus perspectivas, las siluetas, el panorama y otras áreas o atributos que son funcionalmente importantes como apoyo al sitio y su protección. En relación a la coordinación se la forja a partir de la continua cooperación entre todos los niveles de los servicios especializados y se organiza desde una oficina coordinadora. Se basa en una planificación previa considerando la toma de decisiones conjuntas tomando en cuenta los diferentes intereses en juego. Todo lo tiene previsto, hasta la resolución de conflictos.” Promueve el desarrollo de estrategias de conservación preventiva basadas en la identificación, evaluación y mitigación de todos los factores que pudieran afectar al bien. Incorpora los instrumentos y métodos jurídicos, prácticos y técnicos, aplicados en los niveles regionales y suprarregionales. Los factores de desarrollo del sitio se encuentran sujetos tanto a las características particulares como a las cualidades específicas del bien en pos de conservar su autenticidad e integridad.

- El Paisaje Cultural Cafetero, Colombia (2009), es un plan del año 2009, que incorpora la participación activa de la ciudadanía. “Es un plan con una altísima aproximación humana desde la actividad productiva y económica del café. El valor universal se auto sostiene porque es parte de la vida misma en el que se integra la gran mayoría de la población. Incorpora una serie de estrategias con un enfoque antropológico. Establece condiciones y estrategias para una mejor comprensión y relación con los bienes de las comunidades, con el fin de garantizar la conservación del activo y su transmisión a las

generaciones futuras”. Se subdivide en tres secciones, la primera se refiere a la caracterización de la cultura del paisaje del café en la que describe el valor único de ese paisaje y de los factores clave que afectan el valor de la región. La segunda sección presenta las herramientas esenciales para la correcta gestión de la tierra, incluyendo las normas y estructuras institucionales. Y la tercera sección presenta las directrices estratégicas según los objetivos, estrategias y planes de acción para el desarrollo del PCC, así como los planes para la conservación y los elementos para el plan de desarrollo y las evaluaciones de seguimiento.

Categorías patrimoniales. Estado de la cuestión

Respecto de la propia categoría, cabe el interrogante acerca de ¿Cuál es el futuro de esta categoría patrimonial, frente a su invisibilidad? ¿Si por diferentes razones, entre ellas, la conveniencia, los bienes que claramente responden a la categoría de los itinerarios Culturales, son declarados como bienes patrimonio de la humanidad bajo otras denominaciones?

Si desde el propio seno de las autoridades del ICOMOS, la categoría de Itinerarios Culturales, ha sido públicamente calificada como una categoría muy complicada, para tratar de promover otras categorías. Hay una clara intención de desconocer su alcance y sus posibilidades para la comprensión y difusión de la cultura. A los ejemplos citados en la convocatoria se pueden agregar otros, como por ejemplo “La ruta de la seda” ejemplo que se intenta encuadrarlo como un bien en serie; o que los “Itinerarios culturales” compartan una misma categoría con las “vías de comunicación de interés cultural” y “con los corredores patrimoniales de interés cultural”. Otros sostienen que los Itinerarios culturales son un subtipo de los “paisajes culturales” y los definen como “Paisajes culturales lineales”. Estos suelen ser abordados

por la Ecología e interpretados como corredores biológicos y por las infraestructuras (carreteras y autovías) y el Medio ambiente. Los corredores responden a una estructura específica de manchas y vegetación que interactúan con los agentes bióticos entre sí, y si éste sistema biológico se reduce, interrumpiendo su dinámica interna, termina por extinguirse. Es un sistema que se no se puede forzar, baste ver el fracaso que significó para el programa de Red Natura, al intentar desarrollar un corredor biológico siguiendo el eje este - oeste en la península ibérica. Por otra parte, las Directrices del año 2008, anexo 3, párrafo 11, publicadas en 2011, hacen referencia a que *“la extensión de un paisaje cultural que se ha de inscribir en la Lista del Patrimonio Mundial está delimitada por su funcionalidad e inteligibilidad. En todo caso, el ejemplo elegido debe ser lo suficientemente sustancial como para representar la totalidad del paisaje cultural que ilustra.(implica estar acotado) Y agrega que “No se debe descartar la posibilidad de designar largas áreas lineales que representen redes culturalmente significativas de transporte y de comunicación”*.

Entonces, ¿si el itinerario es un subtipo del paisaje cultural y éste ha de ser además “unitario”?, se ubicaría en una jerarquía superior y por tanto conteniendo al Itinerario cultural. Pero si comparamos la extensión de ambos, ¿cuál es mayor de los dos?, ¿cuál contiene... y cuál es el que es contenido por? ¿No es de suponer que el que posee mayor extensión contiene al que se desarrolla en una superficie menor? ¿Cómo puede el paisaje cultural ejercer su jerarquía superior o contenedora cuando los paisajes culturales son áreas parciales que están subdivididas y fraccionadas? Porque son distintas porciones de un territorio que pueden o no tener relación entre sí y que no tienen por qué tener el grado de conexión regional e incluso intercontinental como es el caso de los Itinerarios Culturales. Y ello nos lleva a la relación de cantidad: ¿es

lo mismo si hablamos de muchos paisajes culturales o de un paisaje cultural? cuando en las directrices se especifica que el paisaje cultural tiene que representar la totalidad del paisaje cultural que ilustra. El itinerario cultural contiene numerosos paisajes, siguiendo un trazado que recorre un territorio no uniforme y sujeto a las condiciones ambientales del medio físico y humano. No estamos hablando de un único paisaje. Creo que uno de los problemas deriva de pensar que todas las ideas pueden ser transferibles y funcionales entre sí. Ello no implica que podamos buscar multiplicidad de conexiones entre las categorías, pero es saludable identificar sus diferencias y evitar así el que se vacíe de contenido. En especial, atendiendo a que las categorías patrimoniales son formas de interpretar y categorizar ese patrimonio cultural. El proceso permanente de unión de ideas, formas y figuras de diferente tipo es válido siempre y cuando se construya sobre un soporte conceptual sólido. En las Directrices del año 2005-2008 y 2012, aparecen definidas las categorías patrimoniales de los Paisajes culturales, las Ciudades históricas y centros de ciudad; los Canales Patrimoniales y las Rutas Patrimoniales. Seguidamente haré una breve aproximación a las características distintivas de *Los Canales y Rutas patrimoniales*.

Los Canales Patrimoniales son, una vía navegable construida por el hombre. Según lo especificado en las Directrices, puede “*ser un trabajo monumental, la característica que define un paisaje cultural lineal o un componente de un paisaje cultural complejo*”. Pareciera que el énfasis de la definición de esta categoría se centra en la relación entre ese bien de características ingenieriles y sus elementos de soporte a lo largo de una vía navegable.⁶⁶ Considera de importancia para la justificación

⁶⁶ En el párrafo 19 establece los criterios para la valoración de su autenticidad y la relación de criterios históricos de interpretación entre el bien (sujeto de la Convención), los posibles bienes muebles (barcos,

de su VUE los aspectos históricos y tecnológicos basados en su evolución a lo largo tiempo vinculado a su utilización durante diferentes periodos así como los cambios tecnológicos asociados a que se ha visto sometido. Y respecto al Paisaje remarca “*la importancia de los trabajos de ingeniería a gran escala, y su impacto de los cambios en el paisaje natural*”.⁶⁷

En cuanto a los factores sociales, si bien promueve “El movimiento de personas y la interacción de grupos culturales” ésta no es su objeto principal sino una consecuencia lógica. Ambos aspectos pueden de ser incluidos como componentes dentro de un Itinerario Cultural. Sin embargo los Canales Patrimoniales no cumplen los requerimientos necesarios para ser un Itinerario Cultural, no hay simetría de criterios como para considerar a los Itinerarios Culturales como un Canal Patrimonial ni a un Canal Patrimonial como un Itinerario Cultural.

Rutas Patrimoniales⁶⁸“Heritage Routes”. “Routes” or Cultural Itineraries”⁶⁹

El uso del término “Rutas patrimoniales”, confunde puesto que una ruta y un itinerario son conceptos y términos distintos y esta divergencia no se encuentra resuelta al día de hoy⁷⁰. El Comité del Patrimonio Mundial denomina a esta categoría como Rutas Patrimoniales pero para el CIIC es “Cultural Routes o Itinerarios Culturales” y así figura en su Carta del año 2008.

artículos de navegación temporales) y las estructuras relacionadas (puentes, etc.) y el paisaje.

⁶⁷punto IV, Directrices para la inscripción de tipos específicos de bienes en la Lista del Patrimonio Mundial Anexo 3

⁶⁸“Las rutas como parte de nuestro patrimonio cultural” Reunión de expertos. Madrid, noviembre de 1994. (WHC-94/CONF.003/INF.13, WHC-95/CONF.203/16).

⁶⁹ Directrices, 2012

⁷⁰Confrontar concepto de *ruta patrimonial* en la versión en español de las *Directrices del año 2005, párrafo 23, puntos III, IV y V.*

Una ruta (del francés route y del latín rupta "camino quebrado" se construye como un camino de un viaje con una dirección u orientación y un propósito determinado. Pueden ser vías históricas de *"comunicación que conectan diversos elementos patrimoniales que pueden o no guardar una relación entre ellos"*.⁷¹ Un itinerario describe el origen, las escalas y el punto final. Lleva implícito el concepto de trayecto y de secuencia para llegar a un lugar. Suele asociarse al concepto de viaje, al que se suman los términos de traslado, desplazamiento y medios de transporte, engarzados en el cultivo del *"tejido social que engloba las distintas formas y expresiones de una sociedad"*⁷². En el año 2005, se reconoció la existencia de los Itinerarios patrimoniales como una nueva categoría patrimonial, pero Rutas patrimoniales e Itinerarios culturales no son sinónimos.

Respecto de la Gestión

Según la Carta del CIIC, el principio fundamental en la que ha de basarse su gestión es en la Comprensión del Significado de los Itinerarios Culturales. El énfasis está en decodificar y entender su significado. Sin embargo, los problemas derivados de su falta de comprensión⁷³, como ha sido enunciado en la convocatoria de este encuentro, nos lleva, a circunscribir los ámbitos de reflexión donde se dan lugar algunas de las contradicciones.

Los postulados enunciados en la Carta, son claros. Su gestión *ha de "garantizar el desarrollo armónico de*

⁷¹ Suárez Inclán, María Rosa. *Los Itinerarios Culturales, Evolución conceptual y de contenidos. Los Itinerarios culturales dentro de las nuevas categorías de Patrimonio.*

⁷² Op. Cit. P. Diccionario Manual de la Lengua Española Vox. © 2007 Larousse Editorial, S.L.

⁷³ *pese a la existencia de la Carta de los Itinerarios Culturales de 2008, todavía los hace muy invisibles en la Lista del Patrimonio Mundial, en la que algunos son considerados sólo "paisajes culturales" (como es el caso de la Quebrada de Humahuaca, la ruta del incienso o las rutas de peregrinación de los montes Kii).*

todas las actividades relacionadas con su investigación y valoración, así como con la difusión social de su conocimiento. Asimismo indica el procedimiento a través de una coordinación transversal que garantice la conjunción de las políticas relativas a su protección, uso y conservación, a la ordenación del territorio, al desarrollo sostenible y al turismo. Establece mecanismos e instrumentos de acción. Cita la importancia y los beneficios de los proyectos concertados que aseguren el desarrollo estable a escala nacional –en el marco local, comarcal, provincial, etc. – e internacional. Así como los lineamientos sobre su protección, riesgos, impactos negativos en la autenticidad y la integridad de los valores, etc., que también han de considerar los planes específicos de gestión.

La situación de los bienes declarados patrimonio de la Humanidad

La implementación efectiva de los planes de gestión, para estos casos, presentan además de los ya citados, problemas en el orden institucional, que van desde el propio seno del Comité del Patrimonio Mundial hasta la propia administración local. Están los que provienen de la Administración responsable de la tutela del bien Patrimonio de la humanidad, al desconocer e incumplir las responsabilidades legales básicas contraídas por el Estado Parte en pos de la conservación del bien. El incumplimiento del art. 172 de las Directrices, para la Aplicación de la Convención del Patrimonio Mundial, al no informar al Comité del Patrimonio Mundial sobre las modificaciones del Plan General y del Plan Especial

La gestión y los compromisos pactados.

La Convención del Patrimonio Mundial y sus Directrices, aplicado a este tipo de bienes son normas de mayor rango que las leyes y demás disposiciones de carácter interno. Así como las implicancias en derechos, obligaciones y garantías derivados de la firma de un Convenio internacional. Ningún Estado puede invocar las normas de su derecho interno para incumplir lo estipulado en un Tratado internacional que ha suscrito. Merced a la Disposición 7ª de la Ley 16/1985 del Patrimonio Histórico Español, los Convenios, Tratados, Recomendaciones y Resoluciones de los organismos internacionales tienen valor jurídico vinculante.

La gestión y la Administración Central

Las competencias en materia cultural han sido transferidas a las comunidades autónomas pero el Ministerio de Cultura aún conserva su competencia sobre la gestión de las nuevas candidaturas a Patrimonio Mundial y a la Lista Indicativa (Salinas: 2008). Sin embargo, amparada en una transferencia de competencias y un deslinde de responsabilidades, se observa que las ha depositado en manos de las Comunidades Autónomas. Pero legalmente conserva la gestión sobre las candidaturas. En el momento de presentar la nominación, las administraciones se comprometen hacer todo lo necesario en favor de conservar el Valor Universal Excepcional, que es la justificación de su inclusión en la Lista.

La gestión y la Administración Autonómica.

Se observa una ausencia de coordinación entre las diferentes comunidades autónomas y entre éstas y las provincias, reforzando la incomprensión territorial y paisajística del patrimonio vinculado al territorio y a su medio espacial. Este tipo de gestión del patrimonio

cultural por algún motivo desconoce los valores que ha de conservar y proteger pues niega el significado e identidad del lugar. Una gestión de esta naturaleza se puede encontrar sometida al vaivén de los planes urbanos y al de los intereses inmobiliarios, con intervenciones vinculadas a proyectos de renovación urbana ajenos a las características de universalidad del bien, enmarcados en los proyectos de inserción edilicia carentes de la sensibilidad necesaria para actuar en ese medio heredado. Ello se traduce en la ausencia de compromiso público, con una acción abierta a la especulación inmobiliaria.

En este marco, las administraciones locales siguen el ejemplo del resto.

El escaso compromiso de la dimensión pública se ve relegado en el mal estado de conservación de las infraestructuras, calles, parcelarios y edificaciones así como el caos del tráfico urbano. Estos aspectos repercuten negativamente en el patrimonio ambiental y paisajístico. Los Planes urbanísticos y planes especiales de protección se ven seriamente afectados por proyectos muy permisivos y por iniciativas inmobiliarias de alto riesgo propiciadas por las instituciones públicas, con escalas de intervención equívocas, negando en muchas oportunidades el carácter patrimonial del lugar. Además la gestión del patrimonio local se encuentra regida por la aplicación de la legislación urbanística y no por la legislación medio ambiental. A este respecto es interesante observar que *en España hay de una estrecha comprensión jurídica del territorio que se acostumbra al contemplarlo como una suma inconexa de ámbitos desconectados del ámbito medioambiental.* Alonso Ibáñez (1997) Este autor, señala a las relaciones *naturaleza-cultura* como uno de los puntos negros en la legislación proteccionista española; Y hace expresa referencia a que tanto la *legislación patrimonial* como la *legislación medioambiental* fueron elaboradas *una a espaldas de la otra.* Citado por (Ballart.

2001:103)⁷⁴. A ello se agrega que en España, entre las leyes urbanísticas y la Ley del Patrimonio Histórico, no existe una correspondencia en beneficio de la protección del patrimonio y la Ley del Suelo le confiere a los Ayuntamientos amplias facultades para ordenar el territorio y realizar los Planes Especiales.(Ballart.2001:101) Y para complicarlo aún más, en España los tipos de bienes naturales y culturales se los trata por separado, de forma diversa y con una incidencia social muy distinta en cuanto a calidad y a cantidad. El Patrimonio Natural o medio ambiental se encuentra más consolidado en la educación que el Patrimonio cultural. Y sobre todo si se observa el punto de vista de la Ley de la Biodiversidad en la cual se encuentra ausente la expresión “cultural” (Querol: 2010) O sea, muy lejos de un “patrimonio integral”.

Los Planes de gestión y sus grandes lagunas.

-Derivados de su concepción tanto en los expedientes de Patrimonio de la humanidad así como en los planes de ordenación urbana, en los planes especiales de protección, y en los planes de específicos gestión. Dichos Planes no están concebidos en función de la protección y conservación del bien. Y presentan una importante diversidad de criterios de intervención y métodos de trabajo. De allí que su diseño tiene necesariamente que responder al tipo de bien a proteger.

Requisitos generales para su desarrollo e implementación.

-Estar inserto dentro de un sistema de coordinación y cooperación interinstitucional e interadministrativo en todos los niveles. Con carácter vinculante a los diferentes planes especiales, responsabilidad social empresaria, conceptos de los ámbitos público y privado. Con la incorporación de modelos de gestión innovadores, que contemplen un sistema de indicadores particularizado con su evaluación anual contrastada.

⁷⁴ En Patrimonio Cultural y Derecho: 1:101-119

-Hay que considerar que los proyectos de gestión requieren varios ciclos de verificación y actualización permanente, de allí que su desarrollo insume mucho tiempo. Se han de establecer revisiones periódicas de la delimitación de los espacios de protección del propio bien y de su zona de amortiguamiento así como la relación que se establece entre ese patrimonio con el entorno inmediato, mediato y lejano.

-Es fundamental que los planes contemplen las acciones comunitarias. Y que este mecanismo interno funcione con fluidez.

-La participación pública en todo el proceso de elaboración, ejecución y seguimiento periódico de las intervenciones. Con un soporte teórico, técnico y normativo relacional que esté en función del bien, mediante la interacción de los diferentes agentes sociales, (ciudadanos, asociaciones, empresas, etc.) y antropológicos (tejidos sociales de base amplia y representativa) salinas: 2008.

-La comunidad ha de asumir la revitalización de su patrimonio con una presencia activa en la cual se intersecten y se vean reflejados los intereses compartidos de todos los interesados, con una solución sustentable que trascienda los gobiernos y las épocas.

-Que se concreten en acciones que desarrollen e incrementen actividades rentables y que por sobre todo la gente obtenga la seguridad y garantía de que el esfuerzo y el dinero invertido sirven a un propósito.

-En su planificación ha de contar con diferentes etapas que podrían sintéticamente enumerarse según un plan previo, antes de conformar el definitivo, el que estará sujeto a continuos ajustes y revisiones.

-Con procesos definidos y establecidos, para evitar confusión y solapamientos en los roles institucionales y personales.

-Un Plan de gestión tiene que ser probado en su eficacia, por tanto convendría que ya estuviera funcionando previo a la nominación del bien.

Requisitos propios de la gestión de un Itinerario cultural:

A todo lo anteriormente citado y de aplicación para esta categoría, hemos de agregar que una de las fundamentales razones de la existencia de esta categoría, es su identificación como un bien integral. Un itinerario cultural al ser identificado e inscrito como una totalidad a proteger, requiere de una gestión, cuyas divisiones administrativas estuvieran coordinadas en su conjunto bajo una visión global. Un buen plan de gestión implica trabajar en pos de la preservación del bien. Para concretarlo se ha debido comprender al bien en su complejidad *conceptual y espacial integrada* **como un bien cultural de carácter unitario**, que interactúa en y con el territorio y sus divisiones políticas y administrativas. Un itinerario bajo una concepción global e integrada por numerosas parcialidades. Y para ello es importante que haya claridad en los objetivos.

Algunos Instrumentos

Sin embargo, *las Administraciones públicas españolas, en sus relaciones, se rigen por el principio de cooperación y colaboración*. Y es en estos ámbitos dónde podríamos identificar, optimizar, y vincular diferentes instrumentos administrativos incluyendo sus mecanismos de articulación. *Por tanto, El estado español cuenta con LRJPAC la Ley 30-92 de las Administraciones Públicas y sus relaciones, que establece y regula las bases del régimen jurídico, el procedimiento administrativo común y el sistema de responsabilidad de las Administraciones Públicas*. En esta Ley se incluyen los *Instrumentos de*

cooperación inter administrativos: la cooperación orgánica. Conferencias sectoriales y Comisiones Bilaterales de cooperación. Así como la cooperación instrumental. Los convenios de colaboración y los planes y programas conjuntos (de coordinación interadministrativa. Atendiendo a que cada Comunidad Autónoma tiene su propio sistema jurídico administrativo, sería necesario identificar los textos y los sistemas normativos implementados en cada una de las CC.AA, registrar los tipos y características de los instrumentos administrativos utilizados en cada una de ellas, identificar los elementos comunes a todas ellas y a partir de allí estructurar su coordinación. A través de un organismo de coordinación nacional con facultades para poder ejercer una gestión centralizada con responsables de la gestión en cada una de las Comunidades Autónomas involucradas. Sería deseable que existiera un sistema de gestión que contuviera una protección preventiva y unitaria.

Referencias

- AA. VV. *Indicadores para la evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas*. Instituto Andaluz del Patrimonio, Consejería de Cultura de la Junta de Andalucía, Editorial Comares, Cuadernos IX, Granada, 1999. 125 p.
- Ballart Hernández, Josep, Juan i Tresseras, Jordi, *Gestión del Patrimonio Cultural*, Ed. Ariel, 2001.
- Camposino Fernández Antonio José, *Centros Históricos Latinoamericanos, Patrimonio de la Humanidad: Planificación, Gestión y Seguimiento Efectivo de su Conservación*, Seminario Internacional de Ciudades Históricas Iberoamericanas Toledo, IPEDELE DE, CDEC Históricas Comité Español de ICOMOS, 2001
- Fernández-Baca Casares, R. 1994 (ed.): *Patrimonio y ciudad, reflexiones sobre centros históricos*, IAPH, Córdoba, 1998: *Indicadores para la evaluación del estado de conservación de Ciudades Históricas*, IAPH.

-
- Fernández-Salinas, V. 2005. *De la protección a la legitimación social del patrimonio urbano en España*. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, núm 9(194/41)
- Luque Martínez, T; Muñoz Leiva, F. 2003: *Evaluación comparativa de indicadores urbanos*, Oficina técnica del Plan Estratégico de Granada, Granada,
- Ministerio de Medio Ambiente *Indicadores ambientales*, 1996,, Madrid. 25
- Nils Scheffler *Sustainable Management Strategies for Vital Historic Urban Landscapes* 2008
- Querol, María Angeles, *Manual de Gestión del Patrimonio Cultural*. Ed. Akal, 2010.
- Ringbeck Birgitta. 2008 (ed). *Management Plans for World Heritage Sites. A practical guide*. Comisión Alemana para la UNESCO.
- Silva, Armando, *Manuales prácticos dela Pyme, Como elaborar el plan de comunicación*. Ed. Nomos, quinta edición, Colombia 2006
- The GCI Newsletter, *Conservation Perspectives*. Volume 2, Number 2, Fall 2011
- Troitiño Vinuesa Miguel Ángel, *Ciudades Históricas y Turismo Sostenible* Ería 47 pp. 211-227.
- Tugores, Francesca, Planas, Rosa, *Introducción al Patrimonio Cultural*. Ed. Trea. 2006.
- Sitios Web.
- Planes de Gestión WHC. UNESCO
- WHC: Expedientes de Bienes Patrimonio Mundial.

IV

¿Singularidades en la gestión de los caminos históricos? Casos y propuestas

A Case Study in the management of an historic road: the Great Ocean Road, Victoria, Australia

Kirsty ALTENBURG (Australia)

Background

The Great Ocean Road is a journey of 242 kms along the southern coast of Victoria between Torquay and Allansford. The road is two lane (one in each direction) with pullovers and lookout points for spectacular views of the coastline and Bass Strait seascape. The serpentine road weaves around coastal cliffs, past curving beaches into seaside towns closely bordered by dense native vegetation and through tall eucalypt forest with giant tree ferns in the Otway Ranges.

The road construction was undertaken by the Victorian state and federal governments to provide work for returned servicemen and as a utilitarian memorial to Australian First World War servicemen. The construction, from 1919 until 1932, involved significant fundraising activities, land sales and generous community donations. The road was also intended to improve transport and communications links between the existing coastal settlements, increase coastal land values, and finally, the vision of creating a major tourism asset - to connect the spectacular yet inaccessible seascapes, rural communities and their landscapes and forested hills to the newly emerging motoring public.

In the years after the First World War driving became increasing popular and organisations were formed to promote touring. Engineer William Calder, the first Chair of the Victorian Country Roads Board, understood that this new motoring industry offered possibilities and constraints for road construction. In 1924 he travelled internationally investigating road construction. In his comprehensive report he noted that in America federal aid was not restricted to main roads but also contributed ‘even to roads of a purely scenic character which are not likely at any time to become economic roads’ (Calder 1925:66). The only scenic highway he visited in America was the Columbia River Highway, enthusing that ‘its main object is to display to the fullest advantage the scenic wonders for which nature has been so bountiful in this favoured locality’ (Calder 1925:67). Calder realised however that roads would access scenic landscapes for recreational uses and also become an economic asset. He saw Switzerland as an example of a country lacking natural resources which owed its prosperity ‘almost wholly to giving access to and encouraging tourists to visit their scenic resources’ (Calder 1925:67). Marriott has identified that the Columbia River Highway was inspired by the Axenstrasse in Switzerland and he noted the parallels in design between the Columbia River Highway and the Great Ocean Road (pers.comm 3 May 2013), suggesting a cultural transference of the idea of a purpose built road designed as a scenic route.

The Great Ocean Road has a prominent place in Australian cultural tourism. The overwhelming success of the vision to build the Great Ocean Road has resulted in over seven million visitors to the region in 2011 (Tourism Victoria 2012).



Fig. 1 A portion of the Columbia River Highway, east of Cascade Locks in Hood River (William Calder 1924 - National Library of Australia)

National heritage values

The Great Ocean Road and Scenic Environs was included in Australia's National Heritage List in 2011 and is nationally significant against a broad range of criteria for its historic, natural, aesthetic, scientific and social values. The boundary of the national heritage listed area encompasses the road and its 'scenic environs' – principally, areas that contribute to the scenic-aesthetic experience of travellers along the route.

The Great Ocean Road represents a specific design intention developed from the coastal region's organically evolving pattern of habitation which had already given birth to townships, a timber industry and rudimentary and fragmented coastal transport links to support these functions (Faggetter 2001). The construction of the road 'was unusual for the times as it was built on a completely new alignment and did not follow any existing track or foot path. It was purpose built as a scenic touring road...' (Faggetter 2001).

It demonstrates international cultural transference of a purpose built scenic road.

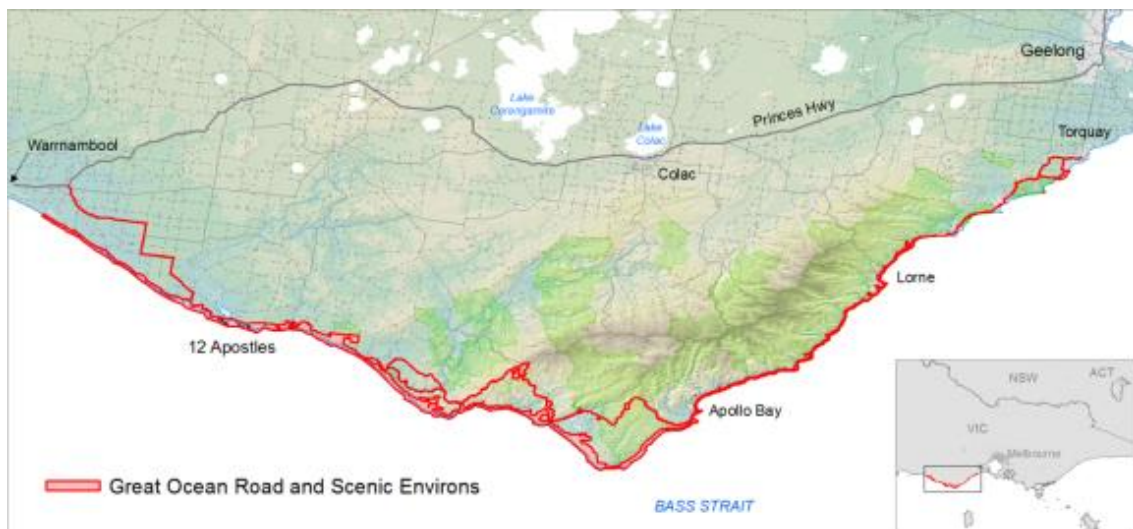


Fig. 2 Map showing boundary of Great Ocean Road and Scenic Environs national heritage listed place within south east Australia (Credit: Somsay Saysana & DSEWPac)

The Great Ocean Road has historic significance for commemoration of the service of First World War servicemen, for making the west coast of Victoria accessible for recreational tourism, for its association with a pioneering planning mechanism to protect the coastal scenery and for several fossil sites including Australia's most famous polar dinosaur fossil site. It also identified that the polar fossil record of the area is rare on both national and international scales, and that the diversity of geomorphological features found in Port Campbell limestone is also rare on a national scale.

The Great Ocean Road has scientific significance for the remains of the construction workers' camps to provide potential archaeological information about the lives of the workers during the construction period, and for the polar fossil records. Dinosaur Cove is internationally recognised for its contribution to our understanding of a polar environment in the Cretaceous period, while more recent fossil discoveries are contributing to an understanding of the evolution of marine species from the late Oligocene period. Due to their accessibility and the rapidly eroding

coastline, these locations are also important in helping the public understand Australia's past. Additionally, the monitoring and research sites for the geomorphological processes of the Cretaceous coastline are of national significance.



Fig. 3 The Twelve Apostles (Credit: R Scott & DSEWPaC)

With a diversity of frequently changing and dramatic landscapes, the Great Ocean Road is an exemplar route of scenic journey within Australia. The road creates a contemporary experiential journey through the landscape threading disparate elements of the natural and cultural environments into a rich experience of the area's values. The principal characteristics include the intentionally designed route of the road, its key viewpoints and scenic lookouts positioned to take advantage of the coastal vistas and hinterland backdrops, and the unobtrusively engineered road works such as cuttings, drainage and retaining walls which allowed a natural aesthetic to dominate. The Port Campbell Limestone coast is the

definitive place in Australia to observe and study limestone geomorphology and coastal erosion processes on rocky coasts. This is in large part due to the rapid rate of erosion and spectacular, well-publicised stack collapses, but also due to the contrast between younger and more eroded elements of the limestone.



Fig. 4. Wreck Bay (Credit: John Baker & DSEWPaC)

The aesthetic values of the Great Ocean Road comprise outstanding scenic landscape values and a diversity of natural landscapes, including the views from the Great Ocean Road and the Great Ocean Walk. The Twelve Apostles are of particular significance, as this distinctive and spectacular group of rock formations is widely recognised by the Australian community as an inspirational landscape evoking strong emotional responses. The coastline from Lorne to Kennett River is

amongst the world's most dramatic cliff and ocean scenery that can be viewed from a vehicle. The pullover points and lookouts beside or nearby the road provide travellers with spectacular views of the coastline, hinterland, and Bass Strait seascape, framed only by cliffs and lighthouses, and unencumbered by intrusive built structures. The diverse and changing scenery along the route is intrinsic to the vast appeal of the coastline. The serpentine road weaves around coastal cliffs, past curving beaches into seaside towns closely bordered by dense native vegetation, and in the Otway Ranges, through tall eucalypt forest with giant tree ferns.

Bells Beach, an internationally renowned surfing location, and the Great Ocean Road landscape generally, synonymous with tourism and holidays for many Australians, embody social values. Intangible values of the road include the special association with people who made a significant contribution to its creation, including the more than 3,000 former servicemen involved in its construction.



Fig. 5 Great Ocean Road Memorial Arch (Credit: Luke James & DSEWPAC)

The Great Ocean Road lies within four Victorian local government areas. One element along the road, the Great Ocean Road Arch Memorial is entered in the Victorian State Heritage Register for its heritage significance. At the local level places identified with heritage values are listed in heritage overlays for their conservation.

Heritage protection

The National Heritage List comprises places of outstanding heritage value to the nation. It provides statutory protection under national environment law, the *Environment and Biodiversity Conservation Act 1999* as the ‘environment’ includes heritage places and is an important trigger in protecting the heritage values of national heritage listed places. Proposed actions which have the potential to have a significant impact on a national heritage value, irrespective of whether the actions occur inside or outside the place boundary, must be referred to the federal Environment Minister for a decision whether the action should be a controlled action or not.

National heritage places are managed in accordance with national heritage management principles set out in regulations (Department of Sustainability, Environment, Water, Population and Communities 2013 (DSEWPAC)) and a management plan prepared to ensure the protection of the identified national heritage values. The Great Ocean Road and Scenic Environs is currently managed in accordance with the management principles while significant impact guidelines for management arrangements underpinned by the principles are being developed by the federal and state heritage agencies in consultation with stakeholders. Periodic review and monitoring of management arrangements are statutory

requirements to ensure that the national heritage values are being conserved.

National heritage places can be owned or managed under a number of arrangements. Land tenure for the Great Ocean Road is a mix of Victorian state government public land and parks and private owners. VicRoads is a statutory authority with responsibility for arterial roads in the state including the Great Ocean Road. Parks Victoria manages the network of parks. Other agencies are the Office of Aboriginal Affairs and Heritage Victoria, responsible for the state's most significant cultural heritage resources.

Heritage protection in victoria is provided through the state planning schemes. The heritage strategy informs the planning scheme's state planning policy framework and also sets the direction for funding priorities. At the local government level the local planning policy framework contains the strategic land use objectives for each shire with a heritage places and areas policy that applies to all places and areas included in a heritage overlay. It sets out objectives and policies to encourage the retention of locally significant and contributory heritage places within the heritage overlay, which is the mechanism used to identify and protect cultural and natural heritage places. Overlays generally concern environmental, landscape, heritage, built form, and land and site management issues. Other planning requirements may apply to particular uses or development. These may be advertising signs, car parking or specified types of use (department of planning and community development2013).

Management issues

The conservation of historic roads provides increasingly complex management challenges given their linear nature and extensive geographic spread,

administrative requirements in different jurisdictions - transnational, national, state or provincial or local, urban growth, use as an operational transport corridor, changing energy technologies and climate change. Coordination and cooperation between jurisdictions and stakeholders including generally many private land owners is a key consideration for heritage road managers. While any of these factors potentially impact on the heritage values, aesthetic and intangible values are especially vulnerable. Visual intrusion, noise, diminishment of the experience of the journey and disruption to community's sense of place require mechanisms which sensitively respond to potential threats to heritage values.

The defining characteristic of a cultural route, 'the **whole**, where the route has a worth over and above the sum of the elements making it up and through which it gains its cultural significance' (UNESCO 2012:93) applies to historic roads. They are susceptible to incremental change which can slowly erode the heritage values, whether physical fabric or intangible significance, resulting in a loss of integrity and authenticity.

Lu Zhou has highlighted the importance of integrity and authenticity in World Heritage Listed cultural routes, seeing the significance of the relationships between the components (sub-sites) as being integral to the authenticity of the whole. 'Such relationships constitute the innate value and its comprehensiveness of Cultural Routes. The problem of authenticity of any sub-site will result in damages of the whole Cultural Routes, and the authenticity of each sub-site forms the most eloquent physical proof of human civilization through Cultural Routes' (Lu 2005).

The significance of the relationships between the components also applies to historic roads which require a management plan or management arrangements to provide

the broad policy framework for the whole road and be developed cooperatively with all relevant stakeholders to reach agreement on goals and clarify responsibilities. Conservation management plans for specific areas developed with extensive community involvement provide the most effective outcomes for heritage protection. Community expectations of heritage and how it is being managed are changing, and will continue to change as heritage is increasingly contested. ‘...communities appear to be more engaged with government and more aware of government processes than ever before. They are less likely to ‘leave it to the government to fix’ and more likely to become active and campaign for what they want’ (Johnston 2011). Grassroots community activism is increasing, and becoming less reliant on organisational infrastructure. Johnston sees democracy as needing ‘active citizenship, and inevitably this will lead to dispute. Conflicting perspectives should be valued, and the willingness to offer alternative views should never be dismissed nor denigrated’(Johnston 2011:19). Governments and managers will need to engage with communities using new technologies to be able to respond more quickly to community activism.

One of the historic heritage values identified in the Great Ocean Road National Heritage Listing is the *Ocean Road Planning Scheme* as a pioneering planning mechanism which enabled an integrated approach across four local shires to protect and preserve the exceptional scenery of the region. The Scheme initiated processes which led to an evolution in the protection of land in Australia for its scenic environmental value.

In recognition of the intent of the pioneering planning scheme to protect the heritage values a plethora of plans and strategies have been developed to manage the broader environment of the Great Ocean Road with its mix of land

tenures. This case study focuses on managing the national heritage values of the road and its scenic environs.

Management challenges broadly for the Great Ocean Road include fostering the cooperation of all stakeholders - three tiers of government and the communities which the road passes through, protection of aesthetic and intangible values, sustainable tourism, road improvements, residential ribbon development along the road, inappropriate commercial and industrial development and climate change. This paper will discuss a range of management issues and propose ways forward.

Managing a complex place cooperatively

The Great Ocean Road is part of 'Australia's National Landscapes', a joint Australian Government Parks Australia and Tourism Australia program aimed at seamless integration of iconic Australian regions irrespective of state or municipal borders, for international tourism marketing and improved coordinated management of tourism and conservation outcomes (DSEWPAC 2012). Prior to the inclusion of the Great Ocean Road in the National Heritage List, Parks Australia organised a workshop for heritage place managers in the Great Ocean Road region together with Commonwealth and state heritage agencies and the Great Ocean Road National Landscape Steering Committee, which is charged with 'local advocacy and implementation' (Destination Management Planning Working Group 2012; Director of National Parks and Tourism Australia 2011:10). The timing of the Australia's National Landscapes initiative and the National Heritage listing of the Great Ocean Road has presented a strong opportunity to coordinate tourism and heritage management, provided the Great Ocean Road

National Landscape Steering Committee includes this as a priority in its agenda.

As part of its responsibility to use best endeavours to ensure that a management plan or arrangement is in place for a National Heritage place, the former Heritage Division of the Australian Department of Sustainability, Environment, Water, Population and Communities arranged a series of meetings in June 2011 to bring together all the major managers of land within the National Heritage boundary, including VicRoads, Parks Victoria, the four shires through which the Great Ocean Road travels and the former Victorian state Department of Sustainability and Environment. It also included representatives of Heritage Victoria. The meeting was a small but very important first step in bringing together all the varied managers to explain the significance of inclusion in the National Heritage List and to assist them to understand their part in the process of ongoing management and, importantly, the potential opportunities this could present. In particular, the meetings indicated the very positive engagement of VicRoads, for which the inclusion of the Great Ocean Road in the National Heritage List is a testament to successful past management. This challenging road is VicRoads' first asset included in the National Heritage List, and a strong theme of the meetings was the need to maintain both its use value and scenic values in an environment where safety could not be compromised. Early and regular consultation on long-term road improvement projects was encouraged as VicRoads builds up a familiarity with integrating management of a National Heritage place into its continuing maintenance and improvement of the road.

The Australian Government is also leading the development of 'Significant impact guidelines', to assist in evaluating whether proposed interventions may have a

significant impact on the National Heritage values of the Great Ocean Road and require assessment by the Commonwealth. These guidelines will provide additional assistance to land managing agencies, would-be proponents and the public as to the types of actions on or near the Great Ocean Road that would or would not be likely to trigger closer scrutiny against the National Heritage values, thus enabling conservation of these values to be considered at the earliest possible stage in the project planning process.

Protecting aesthetic and intangible values

Unlike many historic roads, tracks, paths and other components of cultural routes the Great Ocean Road is an intentionally designed and clearly defined route. The statutory boundary of the Great Ocean Road National Heritage Listing is narrow and comprises the road, being barely wider than the roadway for much of its length. While the heritage legislation does not include buffer zones to protect the setting, key viewpoints and scenic lookouts positioned to take advantage of the coastal vistas and hinterland backdrops are identified in the aesthetic values. This presents the potential for (appropriately) strong protection for a place with aesthetic significance at a national level, but requires a good understanding from the land managers and cooperation with the Commonwealth to be effective.

The historic road itself is the defining element - an intentional construct which created a journey linking the tangible and intangible cultural and natural values of the land and seascapes into an exceptionally rich aesthetic experience. The road creates an experiential journey through the landscape threading disparate elements of the natural and cultural environments into a rich understanding of the area's values. The sensory

impressions continue to be as vivid for contemporary travelers as originally envisioned and the quality of this experience of travelling along the road requires protection and monitoring to ensure that it is not diminished and the integrity and authenticity not impacted.



Fig. 6 Aerial shot of car (© 2009 Robert Blackburn & Tourism Victoria)

Actions associated with tourism development, road improvements, expanding populations, residential ribbon development along the road, inappropriate commercial and industrial development may all have the potential to impact on the aesthetic and scenic values of the road and its environs. Measures to mitigate inappropriate development should be put forward early in the planning processes together with community engagement.

The original road alignment with the associated bridges, the unobtrusively engineered road works such as cuttings, drainage and retaining walls must be carefully managed to retain the integrity of the road, yet also provide a safe driving environment. Acceptable levels of change may be necessary to ensure safe use of the road,

and reaching agreement requires extensive community consultation.

Vicroads exemplifies the concept of expectancy, that is ‘when a driver is presented with a consistent, reliable and predictable driving experience he or she will respond prudently and appropriately’ (Historic Roads 2013). The publication on safe driving tips for the Great Ocean Road informs visitors how to use the turnouts and scenic lookouts safely, to drive slowly and plan for this in their journey and makes use of accident statistics to warn the dangerous driver (Vicroads 2013).

The road’s origin as a utilitarian and performative war memorial and the associated intangible values continue to be relevant and important. Inclusion in the National Heritage List provides opportunities to rehabilitate this less scenic aspect of its significance, and the role that interpretation can play in drawing out its unique story. A more coordinated and engaging interpretation of this aspect of its story, and inclusion in both the National Heritage List and the National Landscapes initiative creates an opportunity to tell this story if visitors are made more aware – the length and location of the road itself is a testament to the efforts of the road’s visionaries and labourers.

Managing tourism as a value and as a threat to values

The Great Ocean Road is in the curious position of being recognised for its association with tourism and at the same time having to mitigate the threat of tourism to its aesthetic values that gave rise to this association. For many of today’s Australians, the transport function and its corollary, coastal real estate made increasingly desirable by ever improving travel times to Melbourne, seem to be what the road has come to mean.

The National Heritage List recognises tourism both as an historic value and a social value, acknowledging the Great Ocean Road's significance in the history of tourism in Australia and its contemporary significance as a tourism destination for Australians. This highlights the paradox of tourism on the Great Ocean Road — the road and its traffic, with the impact on local communities of 'separating them from their beaches and bush' is also the major economic asset for the region (Faggetter 2000:6). Tourism is a heritage value of the Great Ocean Road but it is also a threat to other values.

The road also has National Heritage social value for its contemporary importance to many Australians as being 'synonymous with tourism' (DSEWPAC 2011). Recognition of the heritage significance of the contemporary social value of tourism associated with the road poses an interesting conundrum. If tourism is both a value to be cherished and transmitted, and a potential threat, where does this place managers of its heritage values? While perhaps the most pressing human threat is residential ribbon development, particularly near the Torquay end, there are recent cases of proposed tourist development along the length of the Great Ocean Road that illustrate the dimensions of the potential tourism threat, from tourism facilities near the Twelve Apostles (Collins 2009) to hotel developments in sensitive coastal settings (Fyfe 2002).

It is possible that in negotiating the protections offered by the inclusion of the Great Ocean Road in the National Heritage List, an enterprising proponent for a tourism development along the Great Ocean Road could point to the heritage values of tourism in support of their development, perhaps in mitigation of an impact the development may have on another listed value. There is no doubt that the recognition of tourism as a 'use value' that

lies at the heart of the Great Ocean Road's *raison d'être* suggests a level of tolerance for tourism infrastructure that may be greater than at other National Heritage places. However, the management of tourism development along the Great Ocean Road must recognise that the ongoing future of tourism on the Great Ocean Road is dependent on the conservation of scenic values. As such, if the two values come into 'conflict', as unhappily they might, a management approach should not permit a trade-off of these values, and rather seek a high quality resolution that conserves scenic values and through them, ultimately, the long term future of tourism.

An overarching sustainable tourism strategy for the length of the road and its environs should be cooperatively developed and agreed by managers and communities. Guiding principles to manage tourism both as a heritage value and a potential threat to heritage values and as an economic asset for the region should underpin the strategy.

Conclusion

The benefits of conserving and managing the historic Great Ocean Road are significant and diverse. Promoted as 'the journey of a lifetime' the road and its environs offer a wide variety of recreational and educational experiences for visitors while also providing sources of income and lifestyle for the communities along the road (<http://www.visitgreatoceanroad.org.au/the-journey>).

Tourism however can be both a threat and an opportunity and the Great Ocean Road is an example of a place where tourism, as both a heritage value and a threat to its values, throws up a particular challenge for management. In the event of conflict between both values, a sound principle is that the Great Ocean Road be managed on the basis that tourism as an ongoing social

values dependent on, and therefore subservient to, maintaining its nationally significant scenic values.

There is a strong record of planning schemes to manage and protect the aesthetic and scenic values of the Great Ocean Road. While recognition of the road's national heritage values attests to successes there have also been failures, due to competing pressures from urban development, tourism and road safety issues amongst others. Grass roots community involvement can be most effective in protecting heritage values and communities are often best positioned to monitor for incremental loss or degradation of values. While not simple to achieve, governments will have to rise to the challenges of community engagement using new technologies to respond to increasing community activism. Governments, heritage managers and communities need to work cooperatively to reach mutual understanding and agreement.



Fig. 7 Historical tourist photo (Charles Daniel Pratt & State Library of Victoria (Ca. 1930 – out of copyright))

Raising public awareness, inviting the community to participate in sharing their knowledge and understanding of their places, telling the stories and interpretation are all useful tools to protect heritage values. Cultural routes, historic roads and cultural landscapes provide opportunities for creative interpretative outcomes, as the scale of the route, road or landscape can accommodate different ways of telling stories. Imaginative alternatives based on local understandings, perceptions and emotional responses to the heritage values can provide innovative approaches to interpretation.

References

Calder, W. 1925, *Report on his investigation of road problems in Europe and America during 1924*, Melbourne, Country Roads Board.

Collins, S-J. 2009, 'Apostles kiosk approval angers locals', *The Age (online)*, Melbourne, 30 April 2009, <<http://www.theage.com.au/national/apostles-kiosk-approval-angers-locals-20090429-anhi.html>>, retrieved 25 April 2013.

Department of Planning and Community Development 2013, <http://planningschemes.dpcd.vic.gov.au/>, retrieved 11 July 2013.

Department of Sustainability, Environment, Water, Population and Communities 2011, *Australian Heritage Database Place Details - Great Ocean Road and Scenic Environs*, , <http://www.environment.gov.au/cgi-bin/ahdb/search.pl?mode=place_detail;search=place_id%3D105875%3Bkeyword_PD%3Don%3Bkeyword_SS%3Don%3Bkeyword_PH%3Don%3Blatitude_1dir%3DS%3Blongitude_1dir%3DE%3Blongitude_2dir%3DE%3Blatitude_2dir%3DS%3Bin_region%3Dpart;place_id=105875>, retrieved 25 April 2013.

Department of Sustainability, Environment, Water, Population and Communities 2012, *Australia's National Landscapes*,

- <<http://www.environment.gov.au/parks/national-landscapes/index.html>>, retrieved 25 April 2013.
- Department of Sustainability, Environment, Water, Population and Communities 2013, <http://www.environment.gov.au/heritage/about/national/managing.html>, retrieved 12 July 2013.
- Destination Management Planning Working Group 2012, *Great Ocean Road National Landscape Heritage Project Workshop Report*, <http://www.ret.gov.au/tourism/Documents/tmc/DMPWG_Great_Ocean_Road_National_Landscape_Heritage_Project_Workshop_Report.pdf>, retrieved 25 April 2013.
- Director of National Parks and Tourism Australia 2011, *Australia's National Landscapes Outcome report*, <http://www.tourism.australia.com/en-au/downloads/National_Landscapes_Outcome_Report.PDF>, retrieved 25 April 2013.
- Faggetter, R. 2001, 'The Great Ocean Road: from where to where?', paper presented at the Australia ICOMOS 2001 conference 'Making tracks - from point to pathway: the heritage of routes & journeys', Alice Springs, <<http://www.aicomos.com/wp-content/uploads/The-Great-Ocean-Road-from-where-to-where.pdf>>, retrieved 25 April 2013.
- Fyfe, M. 2002, 'Rooms with a view, but the locals are fuming', *The Age (online)*, Melbourne, 8 October 2002, <<http://www.theage.com.au/articles/2002/10/07/1033538893348.html>>, retrieved 25 April 2013.
- Historic Roads 2013, http://www.historicroads.org/sub4_1.htm, retrieved 10 July 2013.
- Johnston, C 2011, 'Essay: What are the community expectations for heritage protection?' <http://www.environment.gov.au/heritage/strategy/pubs/essay-expectations-johnston.pdf>, retrieved 11 July 2013.
- Lu Zhou 2005, *Cultural routes and the network construction of the World Cultural Heritage conservation*. In: 15th ICOMOS General Assembly and International Symposium: 'Monuments and sites in their setting - conserving cultural

heritage in changing townscapes and landscapes', 17 – 21 Oct 2005, Xi'an, China. <http://openarchive.icomos.org/446/1/4-29.pdf>, retrieved 11 July 2013.

Marriott, D 2013, personal communication, 3 May 2013.

Tourism Victoria 2011, *Great Ocean Road market profile year ending December 2011*, http://www.tourism.vic.gov.au/images/stories/Documents/FactsandFigures/great_ocean_road_market_profile_2011.pdf, retrieved 13 May 2013.

The Great Ocean Road 2013, <http://www.visitgreateoceanroad.org.au/the-journey>, retrieved 11 July 2013.

UNESCO, *Report on the Expert Meeting on Routes as a Part of Our Cultural Heritage*, Madrid, November 1994, <<http://whc.unesco.org/archive/routes94.htm>>, retrieved 25 April 2013.

UNESCO 2012, *Operational Guidelines to the World Heritage Convention*, <<http://whc.unesco.org/archive/opguide12-en.pdf>>, retrieved 24 April 2013.

Victorian State Heritage Register, 2013, http://vhd.heritage.vic.gov.au/#detail_places;126735, retrieved 11 July 2013.

Vic Roads, <http://www.vicroads.vic.gov.au/NR/rdonlyres/A71A4F3E-04E5-47B6-B7C4-0CC0BDD0179D/0/GreatOceanRoadPDF.pdf>, retrieved 10 July 2013.

Photo credits

1. A portion of the Columbia River Highway, east of Cascade Locks in Hood River County. (William Calder 1924 - National Library of Australia (out of copyright))

2. Map showing boundary of Great Ocean Road and Scenic Environs national heritage listed place, and location within south east Australia (Credit: Somsay Saysana & DSEWPaC)
3. The Twelve Apostles (Credit: R Scott & DSEWPaC)
4. Photo of Wreck Bay (Credit: John Baker & DSEWPaC)
5. Great Ocean Road Memorial Arch (Credit: Luke James & DSEWPAC)
6. Aerial shot of car (© 2009 Robert Blackburn & Tourism Victoria)
7. Historical tourist photo (Charles Daniel Pratt & State Library of Victoria (Ca. 1930 – out of copyright))

Captions

1. Figure 1 A portion of the Columbia River Highway, east of Cascade Locks in Hood River (William Calder 1924 - National Library of Australia)
2. Figure 2 Map showing boundary of Great Ocean Road and Scenic Environs national heritage listed place, and location within south east Australia
3. Figure 3 TheTwelveApostles
4. Figure 4 WreckBay
5. Figure 5 Great Ocean Road Memorial Arch
6. Figure 6 Aerialshot of car
7. Figure 8 Historical tourist photo (Charles Daniel Pratt & State Library of Victoria (Ca. 1930 – out of copyright))

**Learning and Experiencing Cultural
Routes through Higher Education:
Using El Camino Real de Tierra
Adentro and Route 66 as Cases
Studies**

Michael ROMERO TAYLOR

Chester LIEBS

Kaisa BARTHULI

(Estados Unidos)

The ICOMOS Scientific Committee on Cultural Routes (CIIC) has made remarkable progress in codifying the importance and relevance of cultural routes over the past fifteen years. Numerous symposia, many resulting in published proceedings, have resulted in much discussion as to what constitutes a cultural route. But for as much productive work that has been accomplished by a small number of practitioners at the international ICOMOS level, there clearly remains much work to be done.

One major challenge is to create an awareness in society of how cultural routes have shaped our history and continue to shape our lives. An important initiative on the part of practitioners can be through education at the university level where graduates in the fields of architecture, anthropology, planning, history, tourism, and other disciplines can learn the relevance of cultural routes and carry and disseminate this knowledge with them

throughout their careers. This paper will present some observations on one such initiative, an intensive week-long course titled *Heritage Corridors: Learning from El Camino Real and Route 66*⁷⁵.

The course focused on the preservation, interpretation and continued use of buildings, structures, landscapes, and historical memory of El Camino Real de Tierra Adentro National Historic Trail and Route 66, as case studies for preserving and revitalizing communities along linear cultural landscapes in the United States. Field-trip discussions supplemented in-class lectures on the history and evolution of historic roads, and the National Park Service's pioneering efforts to document, preserve, and tell the stories of Route 66 and El Camino Real. During the field trips, students were encouraged to discover and experience the tangible and intangible components of

⁷⁵ Terminology at the international level will always be a challenge, and in the case of the use of "cultural route" there are still ambiguities as to its use, even among CIIC membership. The term "cultural corridor" is one that has been dismissed by some members of CIIC in the past as having nothing to do with cultural routes. The authors of this paper are using "cultural corridor" as a path through which "cultural routes" can also occur. The concept of a cultural route, as defined, in part, by the CIIC, is:

a physical route for travel between two points, which has been in use over a long historic period. The route must also have led to cross-fertilization of cultures and produced clear heritage outcomes, both tangible and intangible, which testify to exchange and movements along the route and to the length of time it has been used. Such routes may be on land or water. Identification of a cultural route is based on an array of important points and tangible elements that attest to the significance of the itinerary itself. A cultural route refers to a set of values whose whole is greater than the sum of its parts and through which it gains its meaning and conveys its significance (ICOMOS 2008).

For the purposes of this paper a cultural corridor is defined, *a priori*, by two long established and recognized linear corridors, Route 66 and El Camino Real de Tierra Adentro which link communities along vast distances, have nourished their shape, form and culture, and continue to provide an invaluable resource for their future development. The intent of this paper is not to "get in the weeds" on finding common ground on terminology, but instead to focus on the pedagogical approach used in conceiving and implementing the university level course described in this paper.

cultural routes which overlay one another throughout the greater Albuquerque, New Mexico area.

As for the participants in the course, the class had a mix of students from different backgrounds and cultures including several Hispanic Americans and a student from Chihuahua, Mexico, the state adjacent to, and south of New Mexico, whose principal city was a major urban center on El Camino Real. This eclectic mix of cultures and ethnic backgrounds is representative of the university student body along the borderlands, reflecting the ebb and flow of traditions along the routes that were studied.

The course was taught during the summer of 2013 at the University of New Mexico (UNM) School of Architecture and Planning in Albuquerque under the aegis of the Graduate Certificate Program in Historic Preservation and Regionalism's Southwest Summer Institute for Preservation and Regionalism⁷⁶.

It represented the latest iteration, in both pedagogy and subject matter, of a series of courses that focused primarily on Route 66 as a learning laboratory for the understanding, interpretation, and conservation of automobile highway corridors, first taught in 2005, and offered again in 2006 and 2010. The course was expanded to cover El Camino Real de Tierra Adentro in 2013. However, before focusing further on the course, a little background is in order.

⁷⁶ The Graduate Certificate Program in Historic Preservation and Regionalism was started through the generous endowment left by John Brinkerhoff Jackson, a renowned cultural geographer and founder of *Landscape* journal in 1951, who lived his later years in La Cienega, New Mexico, adjacent to El Camino Real and early Route 66 just outside of Santa Fe. The authors also wish to give their thanks to Professor Chris Wilson, founder and director of the Program, for his continued encouragement and support, and his suggestion as to the possibility of expanding the Route 66 course to include El Camino Real de Tierra Adentro.

El Camino Real de Tierra Adentro

El Camino Real de Tierra Adentro connected the Spanish colonial capital of Mexico City and the Spanish provincial capitols in Santa Fe, New Mexico and vicinity in what is now the United States. It spans three centuries, two countries, and 1,600 miles (2,575 kilometers). Historically, El Camino Real de Tierra Adentro served as the umbilical cord for the Spanish Colonial empire in the North American region during the 17th, 18th, and 19th centuries. As such it was instrumental in introducing many aspects of the region's contemporary life: various agricultural and ranching traditions and products, music, folk tales, medicine, architecture, geographic place names, language, literature, architecture, community government, irrigation systems and the laws of Spain's New World possessions, to name a few⁷⁷.

Over the years, El Camino Real increasingly became part of an international commercial and transportation network for exchanging merchandise between Europe, the United States, New Mexico and other Mexican provinces. Then came 1848, a water shed year for the region, when much of Mexico's northern frontier was expropriated by the United States. However in spite of this major change in political boundaries, El Camino Real de Tierra Adentro has remained an important north/south transportation corridor along which ideas, customs, trade and traditions interact and evolve between the two countries.

Today, three quarters the length of El Camino Real de Tierra Adentro is located in what today is Mexico, with the northern quarter (400 miles or 644 kilometers) located in the United States. Through the initiative of the Instituto Nacional de Antropología e Historia (INAH), El Camino

⁷⁷ United States Department of the Interior (2004) *El Camino Real de Tierra Adentro National Historic trail/Comprehensive Management Plan/Final Environmental Impact Statement*

Real de Tierra Adentro in Mexico was inscribed on the World heritage List in 2010 through a serial nomination of sixty-six properties. In the United States, the cultural route was designated a National Historic Trail by the United States Congress in 2000 and is administered by the National Park Service and the Bureau of Land Management, agencies within the Department of the Interior. Both countries officially recognize its importance and are working to preserve, protect and tell the story of the cultural route for the public.

Route 66

The second cultural route studied, U.S. Highway 66, otherwise known as “Route 66,” is a nationally significant automobile transportation corridor connecting the U. S. Midwest to the west coast of the United States. Established in 1926 as part of the first Federal Highway System, Route 66 became an important migration, strategic defense, commercial, and tourism route through the early and mid-20th century. As stated in the 1994 National Park Service special resource study, “Not only does Route 66 underscore the importance of the automobile as a technological achievement, but, perhaps equally important to the American psyche, it symbolized unprecedented freedom and mobility for every citizen who could afford to own and operate a car.” This effect played out in popular literature, film, music and television during its period of significance, and continues in the highway’s revitalization today.

Route 66 also holds a complex and rich history that goes beyond any chronicle of pavement and account of the road itself. As an artery of transportation, an agent of social transformation, and a remnant of America’s past that stretches across two-thirds of the continent, Highway 66, and the buildings and resources associated with it,

represent a cross-section of American culture and history during the first half of the 20th century. Like a drilling core sample, Route 66 reveals the process of historical change that transformed the lives of people and communities from the era of the horse and wagon, to the train, to the super highways of today.

Over the years Route 66 has remained a symbol of the automobile culture of United States, and while communities are rising up to preserve the special places and stories of the highway, waves of domestic and international tourists flock to experience it each year. Both in time and space, Route 66 shows how one highway could both be a product of cultural and social change and also generate additional changes wherever it touched, and still more changes when it faded from the scene. The road was officially decommissioned in 1985. However approximately 80% of the route is still drivable, and significant examples of the original roadside architecture, pavement, and stories remain for the public to experience.

The study of Route 66 and other early motor roads also holds the potential for understanding some of the roots of global car addiction and the many negatives as well as benefits that have come with it.

Confluence of These Cultural Routes Makes an Ideal Place for Cross-Corridor Study

The fact that these two great cultural routes converge in central New Mexico helped make the course field-studies manageable within a compact week-long format. For approximately 100 miles (161 kilometers), extending from Santa Fe to Albuquerque and south to Los Lunas, the early Route 66 alignment (1926-1937) overlays El Camino Real⁷⁸. Parallel to El Camino Real and Route 66 along this

⁷⁸ Between 1926 and 1936, the early route of Route 66 through New Mexico followed early wagon roads, thus making an s curve on a map from

section, Interstate Highway 25 (I-25) and today's Rail Runner rail commuter service are also in close proximity, comprising a cultural corridor that is still very active and evolving today.

This north-south corridor is crossed in Albuquerque, New Mexico's largest city, by another major east-west corridor—the later alignment of Route 66 (1937-85) and current Interstate Highway 40. The importance of Albuquerque as the epicenter of this cultural nexus is further underscored today by a giant and complex interchange, christened by local boosters “The Big I”, where today's Interstates 25 and 40 cross, thus continuing the pattern of what has been a major crossroads in the southwestern United States. Because of its location in Albuquerque, UNM is an ideal institution for the study of these two significant corridors.

Course Preparation and Structure

The eight-hour a day, five-day course comprised two-and-a-half days of classroom lectures and student interaction/presentations, and two and a half field days in the outdoor “laboratory”.

Case studies and lectures included both the historical evolution of linear landscapes and the many approaches communities along them are taking to plan for their future. The very nature of the subject matter offered students a broad perspective on growth and development of places over time and across space.

Various approaches to intervention were also discussed. These ranged from the conservation of historic

near Santa Rosa, northwest up to Santa Fe, straight south through Albuquerque to Los Lunas, then angling northwest to resume its east/west orientation. In 1937, the route was officially straightened east/west through Albuquerque along Central Avenue.

signs and re-purposing of historic motels along Route 66, to possible strategies for the use of a newly restored historic trading post near Santo Domingo Pueblo, an indigenous American Indian village that has been continuously occupied for over 400 years.



Fig. 1 Three instructors, ten students (architects, historians, planners, landscape architects, archaeologists)

However, fitting in what were hoped to be quality course lectures and student participation with field visits where students discover, read the landscape, and analyze preservation strategies in just a week's time, presented a challenge. To ensure that time allotted for travel, discovery, and discussion was realistic for each of the field days, the instructors drove the study routes together and engaged in their own mini field study of the places that were to be visited by the class. During these planning trips, as well as meetings to discuss scheduling and lecture topics, the varied experiences of the three instructors contributed to what was hopefully a balanced preparation and presentation of the course material⁷⁹.

⁷⁹ About the authors: University of Vermont Emeritus Professor, also University of New Mexico Adjunct Professor, Chester Liebs, the courses' instructor of record, is a landscape historian, founding director of the

As for readings, because each day of the class was full of activities, they were made accessible to the students via a secure university internet site, three weeks before the beginning of the course, to allow students more time to review them. These comprised thirty articles which gave students the background information needed to better understand the complexity and variety of cultural routes at the local, regional, and international levels.

These readings were kept on-line after the course for a month so that students could also access the information as they prepared their individual classroom projects that were due six weeks after completion of the intensive week of lectures and field visits. As previously mentioned, since the actual classroom lectures took place at the UNM Department of Architecture and Planning building, that coincidentally is located directly on Route 66 (Central Avenue) passing east/west through Albuquerque, access to the outdoor urban “laboratory” was literally a few feet away.

The wide range of final student projects undertaken in the course relied on historical research from primary and secondary sources. Additionally, and perhaps most

University of Vermont Historic Preservation program, and author of *Main Street to Miracle Mile*, widely-recognized as the first major history and analysis of 20th century roadside architecture and the spatial evolution of roadside commerce. A two-time Fulbright Fellow in Japan, he has also been involved in international historic preservation and transportation issues. Kaisa Barthuli has worked in cultural resource management with the National Park Service (NPS) since 1990, and with the Route 66 Corridor Preservation Program for the past ten years serving as its manager for the past five. The Route 66 program, administered by the National Park Service National Trails Intermountain Region, has garnered national and international attention for its effective technical assistance and grants that it has awarded, leveraging considerable in-kind services and cash match for preservation projects along the entire length of the route. The program works through public-private partnerships to raise awareness about the history and significance of Route 66, and the importance of preserving it. . The three instructors had collaborated on the previous Learning from Cultural Corridors courses cited above. This year’s course added the highly significant cultural landscape layering of El Camino Real’s cultural route as an integral part of the curriculum.

importantly, students were encouraged to be keen observers to read and decipher the actual physical evidence that they see to guide their research and recommendations for the future. The course required each student to keep a visual diary of the intensive week-long lectures and field studies. Near the end of the class, they were then required to present their diaries, including observations, insights and suggestions for the future, according to high graphic, verbal and scholarly standards, in a clear and concise PowerPoint presentation.

Discovery, Analysis, and Lessons Learned from Field Visits

Course field studies involved visits to many sites where various public officials, stakeholders, and community members discussed the challenges they face and remedies that are being applied or contemplated. Land ownership and administration of the areas visited included municipal, county, and federal lands; private property; and tribal lands lived in by indigenous tribal communities for hundreds of years. The class visited the various sites by foot, bus, rail, and by car, thus experiencing much of the associated cultural landscapes by various means of movement. The following examples will help illustrate the discovery, analysis, and lessons learned from the visits.

The class met with Albuquerque's senior preservation planner who discussed future plans for Route 66 in the city and the challenges of working with various government offices and entities. He emphasized that there are many success stories, but also many inherent miscommunications within city government. One example was that of the successful restoration of a number of historic neon signs with government assistance in the Nob Hill neighborhood along Route 66 about nine years ago, only to be adversely impacted by the addition of new

street lights that were formulaically placed, destroying the integrity of the neon signs. One Route 66 restaurant owner revealed to the class how the new street lights now block the view of his business and historic sign.



Fig.2. Hob Hill along Route 66

However, the class examined numerous success stories as well, such as the adaptive re-use of many of the historic properties along Route 66 in Albuquerque. One prominent example was the Jones Motor Company on Central Avenue which has been successfully converted from a car dealership to a lively bar and grill. The owners of this National Register of Historic Places property took advantage of federal tax credits which provided a financial incentive to adapt the property and maintain its historic character. Also visited was a historic former motel that has been adaptively re-purposed as offices, again taking advantage of historic preservation tax credits.

A full field-study day also took place on the north/south Camino Real alignment that is, as mentioned

earlier, overlaid by a former Route 66 alignment. The class took the Rail Runner train, which runs parallel to these alignments, from Albuquerque north to Kewa Station, site of a recently restored, tribally-owned trading post that had been severely damaged by fire about ten years ago. Discussions ensued on-site with the Santo Domingo Pueblo tribal planner, the preservation specialist for the non-profit organization Cornerstones Community Partnerships who is the conservation consultant for the project, and local Pueblo youth, on the significance of the property, how funding was secured, and what the renewed use of the large adobe structure could be.

The other part of the field study provided the class with the opportunity to experience the 18th century Spanish colonial village of La Bajada a few miles further to the north, and the geologic feature the village was named after, the nearby formidable basalt escarpment, massive volcanic La Bajada, ("descent" in Spanish). The distance from the base of La Bajada to the mesa top is approximately 600 feet (183 meters) creating a natural barrier that has physically and culturally separated central and northern New Mexico for millennia.

The class hiked up a portion of the escarpment along what is perhaps its most dramatic feature, a series of switch backs, made famous in early 20th century postcards and guide books, where once white-knuckled pioneering motorists made one of their most memorable and perhaps frightening descents on their way west. Students also experienced other historically significant road alignments that, like spaghetti, have crisscrossed the escarpment for centuries, overlaying earlier prehistoric pathways.

The hike underscored the physical exertion needed to move over this space, and also provided 360 degrees of exhilarating views of pristine cultural landscapes. On-site discussions centered on how to balance the varied uses of

the area such as grazing, farming, hiking, biking, hang gliding, off-road driving, picnicking, with traditional uses by the nearby tribal communities who have inhabited the area for hundreds of years. How to coordinate this use with the various tribal, private, and government land owners was also a topic of discussion.

On the second field-study day, the class traveled south along the Camino Real alignment, overlaid by the earlier Route 66 segment, which threads through historic communities such as Barelás, Pajarito, and Los Padillas in the lower Rio Grande Valley. During the trip they could see the transition from dense urban sections, and then neighborhoods with new commercial outlets and fast-food restaurants, to rural landscapes with centuries old *acequias* (irrigation ditches) with their connected long irrigation lots, vernacular adobe buildings, and riparian habitat along the river.

Class participants discussed these transitions and the evolving landscape, and what it means for the continued vibrancy and evolution of this section of the corridor. A stop at the Bernalillo County-owned Gutierrez/Hubbell adobe complex in the rural area just mentioned, provided students with lessons in adobe-building restoration, the challenges of maintaining and staffing public historic buildings for the public's education and enjoyment, and a glimpse into a microcosm of life along the El Camino Real de Tierra Adentro.

The day ended with a visit to Isleta Pueblo, another indigenous village that has been occupied for hundreds of years. Its plaza was traversed by El Camino and later by early automobile traffic (Route 66). The class met with an Isleta Pueblo tribal leader who discussed that community's historical relationship with Route 66 and El Camino Real. Even though the class was restricted to walking only in the immediate area of the church and convent—such visitor restrictions are common in many pueblos to protect the

privacy of residents—our guide told us about the importance of cultural paths and their passage throughout the village.

Some Outcomes and Observations

- Useful Student Projects

Since the majority of the participants were graduate students, we expected to receive polished, thoughtful projects, some of which might be useful to further the conservation and interpretation of the corridors studied. The instructors prepared a list of research topics based on known research needs related to El Camino and Route 66, which students were free to adopt or choose one of their own. It was our hope that the final projects would be informed and vivified by the tangible and intangible attributes of the corridors studied. Many of the results did not disappoint.

One student, for example, took on the issue of the Rail Runner. When the State of New Mexico reinstated local train service from Albuquerque north to Santa Fe, with the exception of a new stretch of track on the approach to New Mexico's capitol city, it used the same rail corridor built by the Santa Fe railroad in the early 1880s. Generally paralleling El Camino and one of the former alignments of Route 66, this major corridor was edited out of the traveler's perceptions when through traffic was rerouted by the completion of I-25 in the 1970s.

Whereas much of the rail route runs along a lush river valley with traditional long fields, cottonwood trees, small towns, and several Indian pueblos, I - 25, situated parallel and a short distance to the east, traverses mostly semi-arid lands. Rather than a settled cultural corridor, a road trip down the latter highway gives the impression the area is only a barren moonscape. With the extension of the Rail

Runner to Santa Fe in 2008, the former historic corridor was again made legible for the general public.

Unfortunately the Rail Runner train service faces uncertainties. In response to its confusing identity of part commuter and part tourist train, and with an already-declining passenger base, the student pointed out how one of the Rail Runner services' troubles is the poor way it is marketed. Her project went on to make many valuable suggestions to improve the situation including a brochure for riders and mobile-phone apps to raise passenger interest in the magic of each train ride where the history of New Mexico and its cultural corridors unfolds outside the window of the train.

Another example of a student project was one prepared by a person who had grown up in Albuquerque and whose ancestors had settled in the area during the first Spanish colonization efforts of the 1600s. He connected the various transportation systems in the greater Albuquerque area with his family history and experiences, tying places with memories and oral histories handed down over centuries by generations of farmers, merchants, and railroad workers.

His understanding and appreciation of place, as it is associated with movement and interaction throughout the corridors, underscores how cultural routes are so important to modern daily life. Not just a class paper left to languish in obscurity, this skillfully-written study, with magnificent photos, and painstaking attention to provenance and detail, constitutes an important primary resource for understanding the intangible-heritage of both corridors.

- Benefits to the Collaborating Host Institutions and their Faculty and Staff

For the University and its faculty and students, there was the chance to access the considerable knowledge and

resource base of two major cultural-route initiatives of the National Park Service and the experienced professional staff who guide them. Conversely, in addition to the generation of usable research in the form of student projects, and the fact that the University publicizes and offers credit for the course, Park Service professional staff had a chance to work with an experienced landscape historian/heritage educator in the development of the content, pedagogy, and choreography of the course.

- Introduction to a Public-Transportation Perspective

One of the subthemes of the course was to have students view and read the landscape from a variety of perspectives. As mentioned earlier, during the in-motion field studies, the corridors were viewed from the perspective of the pedestrian, automobile rider, and perhaps most importantly, city bus and railroad passenger. This might seem like a minor point, but in the United States and other auto-dependent countries, except in very large cities, the world outdoors is rarely viewed from a public-transportation perspective. This was underscored by the fact that most students in the course had never before ridden a city bus, or a train like the Rail Runner, and a number of participants commented how this was an unforeseen added benefit of the course.

- Providing a Forum for Learning Beyond the Students

As said earlier in this paper, field studies involved visits to many sites where various public officials, stakeholders, and community members discussed the challenges they face and remedies that are being applied or contemplated. However this process is not just a one-way street for learning. The city planners, business owners, developers, local residents, non-profit or tribal leaders and others who generously gave their time to speak to the class in the field were afforded a chance to

express their views in a forum free from the constraints of local political considerations. Such discussion, and questions asked by faculty and students “with new eyes,” has the potential for opening fresh dialogs, understandings, and interventions not previously contemplated. While this may be said of similar field studies in general, this, in our experience, has certainly been evident in all our cultural route field courses, including this latest one.

Lessons for International Cultural-Routes Conservation

The course aimed to engage participants in a cross-disciplinary study deciphering a complex physical and intangible linear cultural tapestry, spanning long reaches of both space and time. Consequently it is hoped this approach might contribute to the development of specialists, historians, architects, engineers, planners, and other experts who help shape physical and cultural space, become future experts who are interested in culture and community—experts who are able to communicate across cultural barriers, and who seek out integrated solutions beyond the confines of their specific disciplines.

Owing to the gifted, primarily graduate and post-graduate students who elected to take the course, we would not be surprised to see a number of them surface as the next generation of leaders in the field of heritage conservation and cultural stewardship.

As stated in the course syllabus, "heritage corridors link communities along vast distances, have nourished their shape, form and culture, and continue to provide an invaluable resource for their future development." It is hoped that this paper might serve as one possible example of how instructors working with cultural routes can customize their class approach to benefit from

opportunities in their respective countries. Likewise, the authors are interested in learning of heritage-corridor courses that may exist in other countries and their pedagogy and outcomes.

The course is also, perhaps, a small demonstration of how studying cultural routes from different periods of time, at the same time, can further their understanding.

Ruta Histórica del ejército de los Andes su puesta en Valor como Itinerario Cultural

Edwin BINDA COMPTON (Chile)

El presente trabajo constituye la extensión ampliada de la investigación “Itinerario Histórico del Ejército de los Andes – Mendoza – Santiago de Chile” que fuera expuesta en septiembre del año 2012 en el encuentro del Comité Internacional de Itinerarios Culturales del C.I.I.C. – ICOMOS Monasterio de Poio, Pontevedra, España.

El proyecto actual denominado “Ruta Histórica del Ejército de los Andes, su puesta en valor como Itinerario Cultural” representa su avance en la investigación propuesta, que incluye nuevos antecedentes en su evolución y proyección, trabajo que sigue en curso para su final implementación.

La investigación actual

El proyecto en desarrollo se verá ampliado y sostenido esta vez, por la “Corporación de Conservación del Patrimonio Histórico y Militar de Chile”, Corporación cuya misión destaca entre otras, la generación, desarrollo, investigación, conservación, puesta en valor y difusión del Patrimonio Histórico y Militar ligado a nuestra sociedad y fundamento de identidad nacional, destacando en este caso la ruta propuesta, como un itinerario de connotación

histórica de significación, constituyéndose, en lo que fuera un hito de mayor importancia estratégica, logística y directriz de los acontecimientos independentista del momento, en América del Sur.

Esta ruta usada desde orígenes remotos sustentada en un tránsito interoceánico, desde el Atlántico en el oriente, hasta el Pacífico en el poniente y viceversa, fue empleada por la población originaria desde siempre. Luego durante el virreinato, se convierte en un frecuente ir y venir de arrieros conocedores de la ruta, trasladando comercio de toda especie, incluyendo, esclavos, religiosos, viajeros y múltiples expedicionarios, llevando consigo, una enorme diversidad cultural de costumbres y patrimonio intangible de diversa naturaleza.

Contexto histórico de la ruta del ejército de los andes⁸⁰

Las primeras acciones

El Ejército así llamado de los Andes, estará operativo para iniciar su campaña independentista a fines de 1816, iniciando el cruce de la Cordillera a comienzos del año siguiente.

A mediados de enero de 1817, en la ciudad de Resurrección de Mendoza, Argentina, se puso en marcha el Ejército de Los Andes, que constituirá la primera etapa del plan del General José de San Martín para lograr la liberación de parte importante de América del Sur. La idea de conformar un ejército disciplinado y preparado que cruzara la Cordillera de los Andes en su sección de mayor altura y que tras ello estuviese aún dispuesto a presentar combate a las fuerzas del Rey en Chile, se

⁸⁰ A modo recordatorio de la Ponencia de: "Itinerario Histórico del Ejército de los Andes. Mendoza – Santiago". Edwin Binda C. Encuentro Comité Internacional de Itinerarios Culturales Monasterio Paio Pontevedra. España. Septiembre 2012.

debió principalmente a la iniciativa del General José de San Martín y parte del ejército de Chile al mando del General Bernardo O'Higgins.

El cruce de la cordillera y la batalla de Chacabuco

El desarrollo de este cruce por las viejas rutas comerciales, implicó resolver un sinnúmero de problemas diversos. En primer lugar la geografía cordillerana y sus múltiples conflictos topográficos y climáticos, parte importantísima de sobrellevar para el éxito de la misión. El paisaje y las condiciones de múltiples cambios de planicies y altitudes de la región, constituirían el escenario de un ejército en marcha que preveía grandes dificultades dada la larga serie de imponderables de origen climático y geográfico, y el cruce de aproximadamente 4500 hombres.

Al mismo tiempo, problemas diversos tales como las comunicaciones, alimentación, mantención, del arreo de caballos y mulares, provisión de armamento y municiones, transporte de bagaje y pertrechos, todo ello con las dificultades propias de las complicaciones de la altura y el clima.

Una vez realizada en su conjunto la travesía de los Andes, se produce finalmente la batalla de Chacabuco el 12 de febrero de 1817, luego de un cruce de aproximadamente 30 días de jornada. El triunfo de las armas libertarias abre el camino al Ejército Libertador a Santiago, instaurando el gobierno de Bernardo O'Higgins, que dará paso finalmente a la Independencia de Chile.

Configuración general de la ruta

Si seguimos el contexto histórico presentado antes, la ruta debería estar configurada según los sitios que señalamos en mapas adjuntos (Ver anexos). En el se destacan los lugares principales que aborda la

investigación y que constituyen los hitos y locaciones aún visibles y tangibles del Itinerario propuesto, de variantes topográficas y paisajísticas múltiples.

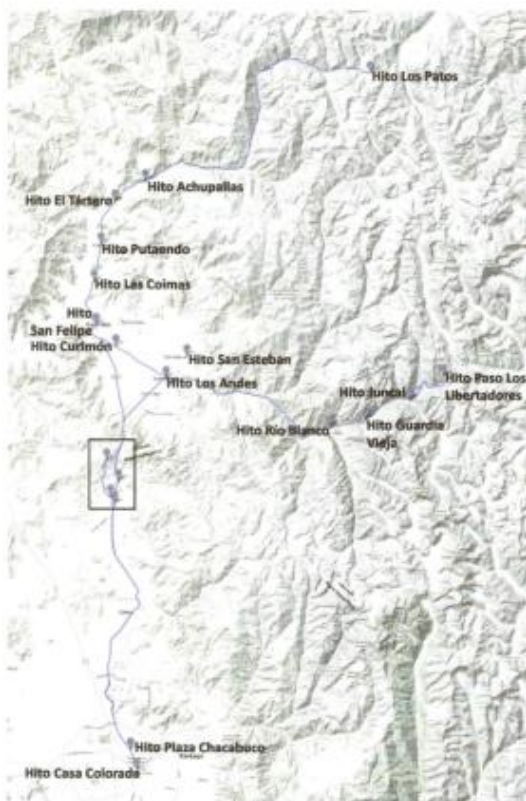


Fig. 1 Mapa general de los hitos de la Ruta

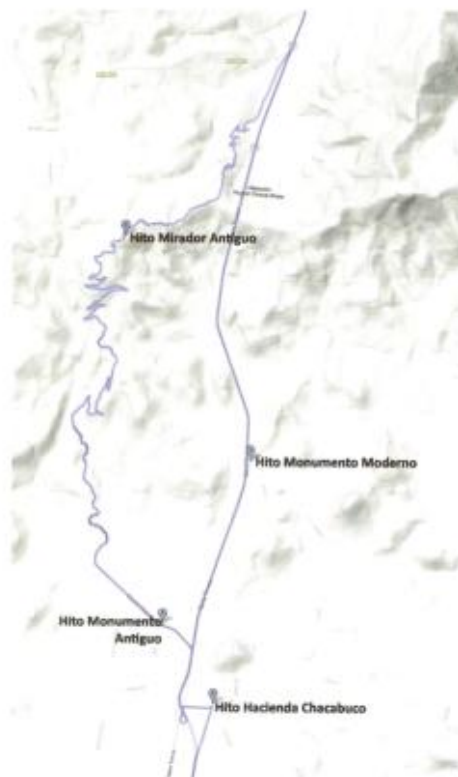


Fig. 2 Detalle de zona de Chacabuco

En general los senderos troperos y caminos primarios y secundarios, se encuentran aún visibles y en algunos casos en buen estado de conservación, como también la inserción de carreteras y caminos actuales, que se superponen o entrecruzan cercanas a los centros poblados.

- La primera ruta que constituye nuestra propuesta, será la que siguieron San Martín y O'Higgins:

Paso Las Lletas (Los Patos), Achupallas, Putaendo, Los Coimas y San Felipe. (Aproximadamente 480 Kms).

- La segunda ruta seguida por Las Heras:

Paso Los Libertadores (Uspallata en Argentina), Juncal, Guardia Vieja, Río Blanco y Los Andes. (Aproximadamente 340 Kms).

Ambas columnas confluyen en el Caserío de Curimón y de allí marcharán juntas hacia las cercanías del sitio de Chacabuco, donde se produce la batalla final y la ruta triunfal hacia Santiago. (Aproximadamente 110 Kms).

Carácter de la investigación. La propuesta actual

Se propone esta ruta como un proyecto de carácter global y nacional, en vías de su puesta en valor y su reconocimiento en el ámbito social y cultural del país.

La etapa de desarrollo del proyecto (Julio 2013) iniciado a mediados de marzo del mismo año, tomando como antecedentes los estudios que la precedieron, ha concluido una primera etapa de diagnóstico inicial; con las siguientes primeras propuestas de desarrollo.

1. Un Manual de Procedimiento de la Investigación. (Fundamento base de éste trabajo).
2. Un informe de trabajo y fichajes de la ruta, hitos y locaciones inicialmente consideradas. (En desarrollo).
3. Un documento base de planteamientos para un Plan de Gestión, que incluye un diseño preliminar de postulación de proyectos beneficiarios de ley de donaciones culturales a presentarse al Comité Calificador de Donaciones Privadas (donaciones culturales) administrada por el Ministerio de Cultura, para su futuro financiamiento. (Expuesto en paralelo con el presente trabajo con el título: “Ruta Histórica del Ejército de Los Andes, los Planteamientos Básicos para su Plan de Gestión”. José Gaete P. General de Brigada.)

Propuesta de trabajo de investigación. El manual de procedimiento

El trabajo en esta primera etapa consiste en la elaboración de un documento guía para el manejo y puesta en valor de lo que se ha denominado “Itinerario o Ruta Histórica del Ejército de los Andes” (Título tentativo) y cuyo objetivo principal consiste en entregar un “Manual de Procedimiento” que permita entregar las herramientas adecuadas para el rescate, revitalización y puesta en valor de un patrimonio, constituido en esencia, por el tránsito del Ejército de los Andes en un escenario geográfico establecido, que demarca una ruta y un itinerario específico, a cuyo paso involucrará, villas, poblaciones, caseríos, locaciones, campamentos, lugares de batallas o de enfrentamientos, como también estructuras, ruinas aún visibles, sitios arqueológicos y un variado número de hitos recordatorios.

Objetivo Primero

- Testificar el estado actual de este patrimonio.
- Identificación, delimitación y catalogación del recorrido.
- Registro acabado de los bienes culturales y naturales que la componen.

Objetivo Segundo

- El registro nos permitirá, a través de un método científico, a un diagnóstico, conducente a un proceso de:
 - Rescate
 - Puesta en valor
 - Resguardo y protección de los bienes previstos.
 - Procesos de intervenciones adecuadas, manteniendo al máximo su autenticidad.

Contenidos indispensables de atender en la propuesta

I Significado de Patrimonio Cultural en su amplio espectro.

II Significado de Itinerario y Rutas Culturales.

- Método de identificación y su condición histórica.
- El Itinerario Cultural y su relación con el territorio y su historia.
- Vigencia y significado de la Ruta Cultural propuesta.
- Componentes de la Ruta Cultural propuesta (Catastro).
- Delimitación y criterios de delimitación.
- Calificación y evaluación.
- Plan maestro de puesta en valor que involucre distintos actores sociales.

III Locaciones e hitos principales de estudio en particular que definen y complementan la ruta.

- El itinerario o ruta cultural propiamente tal.
- Su valoración.
- Los sitios y locaciones concurrentes.

IV Senderos y caminos aún visibles.

- Estructuras preexistentes. (arquitecturas y espacios de diversa naturaleza).

V Plan de manejo.

VI Propuesta de itinerario cultural en I.C.C.I Internacional que la involucre.

- Principios fundamentales a seguir en la puesta en valor, conservación y restauración de la ruta propuesta y sitios y locaciones que la conforman.

VII Valor de autenticidad en la propuesta.

VIII Propuesta de Integración Regional e Internacional (Argentina y España).

XI Fuentes. Utilización de fuentes primarias y secundarias a lo largo de la investigación.

X Desarrollo de un plan de difusión de su valor patrimonial, cultural y educacional que proponga lineamientos de contribución positiva a la sociedad toda, tanto regional como nacional.

Los trabajos acotados se entienden con la colaboración interdisciplinaria de arquitecto(s), historiador(es) arqueólogo(s) restaurador(es) antropólogo(s) museólogo(s) y otros especialistas que sean pertinentes al buen resultado de la propuesta.

Plan de trabajo

Este plan de trabajo incluye cuatro elementos básicos a considerar:

Tomando en consideración que este Patrimonio Cultural alcanza una valoración de Patrimonio Contextual dado sus múltiples elementos que lo componen, deberá el estudio, hacer énfasis en tres temas específicos a resguardar:

1. La Ruta como Itinerario Cultural.
2. Los vestigios y elementos físicos remanentes y recordatorios.
3. Los sitios históricos.
4. El paisaje natural en que se desarrolla la ruta y sus componentes.

La ruta como un itinerario cultural

Como hipótesis podemos sostener que la Ruta Histórica del Ejército de los Andes concuerda con ciertos parámetros exigidos como tipos de Itinerarios Culturales.

- 1.- Atiende a una dimensión territorial regional y continental.
- 2.- Se encuentra comprendido dentro de una región cultural específica contextualizada en una geografía y un paisaje que comparte un proceso.
- 3.-Cumplió en su momento una importante función social, política, cultural y fundamentalmente de logística militar en un proceso multidimensional de carácter continental.
- 4.-Su inutilidad actual como ruta activa, no resta su anterior mérito como ruta históricamente activa.
- 5.- Pertenece a una configuración lineal varias veces transitada en un ir y venir distinto bajo los parámetros contemporáneos de conexión.
- 6.-Es una ruta francamente terrestre (bajo el título virreinal de: “Camino Real de tierra adentro”) que entrecruza lo antiguo con estructuras contemporáneas.

Los vestigios y elementos físicos y naturales remanentes

Los vestigios y remanentes preexistentes físicos y naturales, que son parte de la ruta en estudio, son de significativa importancia y representan un valor cultural que potencia su validez como itinerario cultural. Aún en caso de que las características físicas sean en algunos casos simples, sin ninguna característica estructural u ornamental compleja, el tratamiento apropiado en su intervención determinará el éxito en el resultado final. Es el caso del estudio en particular donde encontramos estructuras arquitectónicas varias: monolitos, esculturas recordatorios físicos, hitos de diversa naturaleza, muros, ruinas, como así mismo, caminos secundarios, senderos, llanuras, valles, quebradas, flora y fauna en el amplio

espectro de fusión de bienes culturales y naturales que complementan la ruta.

Los sitios históricos de la ruta

Entendido los sitios como lugares o parajes naturales vinculados a acontecimientos o recuerdos del pasado, creaciones culturales o de la naturaleza y obras del hombre que posean valor histórico, etnológico, paleontológico o antropológico, la investigación propuesta incluye en este ámbito:

- Poblados
- Locaciones
- Caseríos
- Hitos geográficos
- Sitios de variada especie: batallas, combates escaramuzas, etc.

Todos ellos como parte relevante en la investigación de la Ruta Histórica del Ejército de los Andes.

El paisaje como un elemento relevante en la ruta histórica del ejército de los andes

Esta vía histórica por su situación geográfica de extraordinaria connotación y espectacular dimensión y diversidad paisajística, responde a una manifestación natural de notables características. La Cordillera de Los Andes por su dimensión y altura, se convierte de por sí, en una estructura natural de difícil acceso y transcurso, lo cual valida ciertamente la toma de decisión de una empresa militar ya vista. Lo cambiante de la geografía, el clima epocal y sus numerosas características de flora y fauna, la hacen irrepetible e inmensamente desafiantes de atravesar. Es por ello, que sin duda, constituye un valioso

aporte, a la investigación y puesta en valor que nos hemos propuesto

Conclusión

Los principios fundamentales a seguir que propone la investigación en la puesta en valor conservación y restauración de la ruta del ejército de los andes

Se entiende como indispensable dentro del estudio las siguientes propuestas que deberán ser elaboradas.

- Plan de manejo.
- Inventario y documentación.
- Formación de un Comité Interdisciplinario de coordinación en la investigación de la ruta.
- Propuestas de intervención con metodologías científicas contemporáneas.
- Consideraciones previstas en las intervenciones.
 1. Estrategias de tratamiento adecuado por especialistas.
 2. Garantías de supervivencia del bien.
 3. Prioridad de establecer el valor cultural de la ruta como un bien permanente.
 4. Reversibilidad de las propuestas de intervención.
 5. Estrategias de tratamientos desde mantención a construcciones de estructuras complementarias no invasivas.
 6. Principio de autenticidad como base de la intervención.

Referencias a utilizar en la investigación

1° Fuentes Primarias:

Recorridos “In Situ” que incluya documentación fotográfica, croquis (además de cateos, calas y excavaciones, si fuera posible).

Fuentes orales vivas (tradiciones costumbres, toponimia, etc.)

2° Fuentes Secundarias:

Fuentes cartográficas: mapas, planos, impresos actuales y de época.

Fuentes gráficas: grabados, litografías, pinturas, fotografías, postales, etc. En:

Archivos gráficos, periodísticos y museos.

Fuentes bibliográficas históricas, geográficas, arqueológicas, otras, referentes al recorrido histórico en cuestión.

Fuentes bibliográficas contemporáneas referentes al tema de la conservación y restauración monumental y de Rutas e Itinerarios Culturales.

Reglamento administrativo del Patrimonio Histórico Cultural del Ejército 2004. Ministerio de Defensa Nacional Ejército de Chile, Comando en Jefe R.A. (p) 115 – a, con su correspondiente actualización.

Ley N° 17. 288 de Monumentos Nacionales y Normas Relacionadas, actualizadas y vigentes que deberán ser consultadas.

Carta ICOMOS para Interpretación y Presentación de Sitios de Patrimonio Cultural. Borrador final propuesto el 10 abril 2007.

Carta de Itinerarios Culturales. Elaborado por el Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales (CIIC) del ICOMOS ratificada por la 16ª Asamblea General del ICOMOS, Québec (Canada) el 4 de octubre 2008.

Ruta histórica del ejército de los andes, los planteamientos básicos para su plan de gestión

José GAETE PAREDES (Chile)

La cultura es hoy componente fundamental en la calidad de vida de las personas, y en dicho marco la historia es un elemento vital para la identidad de las sociedades y su proyección al futuro, así como una oportunidad de desarrollo en términos sociales y económicos. En esta concepción está siendo muy importante el rol de la Corporación de Preservación del Patrimonio Histórico y Militar (CPHM) de Chile en la gestación y desarrollo de proyectos de carácter patrimonial sobre la historia militar, publicaciones y otras iniciativas que impulsa y gestiona con el respaldo de los organismos estatales correspondientes y el vital apoyo monetario de la empresa privada.



Originado en lo anterior, la gestión cultural y su capacidad de presentar proyectos principalmente a entes privados se ha transformado en una cuestión fundamental al momento de financiar iniciativas. Esta realidad no sólo ha llevado a los gestores a requerir de una serie de estrategias y técnicas para diseñar un buen proyecto, sino también, a necesitar herramientas de gestión para llevar a cabo una ejecución controlada de sus proyectos en la que sea posible identificar logros y realizar evaluaciones.

Debemos entender que los proyectos históricos culturales están insertos en contextos y territorios singulares y se relacionan con grupos humanos y áreas geográficas específicas. Por lo mismo, se estima importante saber cuál es su impacto y cómo estos resultados pueden apoyar un incremento en la valoración de las iniciativas históricas culturales en el ámbito nacional y regional internacional.

La idea anterior, se fundamenta en la presentación que hace el Ministro Presidente del Consejo nacional de la Cultura y de las Artes de Chile, Luciano Cruz-Coke Carvallo en la guía para la gestión de proyectos culturales del antes citado ministerio; del mismo modo el presente trabajo de desarrollará como aplicación de la antes citada guía basada en las experiencia propias obtenidas por la CPHM en el desarrollo de proyectos similares.

Por otra parte, como algo esencial para entender el presente trabajo, es considerarlo como complementario con el presentado por Dn. Edwin Binda Compton, titulado *“Ruta Histórica del Ejército de los Andes, su puesta en valor como Itinerario Cultural”*.

Conceptos guía sobre cultura y gestión cultural

Para abordar la gestión de este proyecto como un trabajo cultural -de cara a la realización de proyectos

como ruta histórica con efectos en la educación en particular y la cultura en general- es necesario preguntarse sobre varios conceptos que se trabajan, implícitamente, en el actuar diario de la gestión y las personas que participan en ello. Esto nos permitirá tener una visión más amplia de nuestro trabajo y, por lo mismo, mejorar el impacto de nuestra acción.

Interrogantes como: ¿Cuál es el concepto de cultura a partir del cual trabajamos?, ¿cuáles son las principales dimensiones del ámbito cultural?, ¿cómo se relaciona la cultura con el desarrollo?, ¿en qué sentido la cultura puede ser un ámbito de gestión?, ¿cuáles son los ámbitos de la gestión cultural?, entre otros, son parte de las reflexiones necesarias para sentar las bases de la gestión. Por eso estimamos que en esta etapa del proyecto podría ser necesario instalar algunas ideas que ayuden a esclarecer estas preguntas.

La idea es visualizar conceptos desde los cuales abordamos la gestión histórica cultural hoy, tomando en cuenta que esto no obedece a teorías y métodos absolutos, sino todo lo contrario: la gestión cultural es activa y transformadora, y resuelve sus necesidades por medio de la acción.

Cultura como ámbito de gestión

El ámbito cultural, como en los de la salud, educación, economía, o comunicaciones, utiliza un método para desarrollar sus proyecciones, método que sigue los parámetros de gestión, según los objetivos que nos planteemos, en cada uno de nuestros espacios de creación y expresión.

La gestión cultural se visualiza como disciplina a partir de la necesidad de dar respuesta a un ámbito de la sociedad no resuelto y en constante crecimiento y

movimiento. El mundo creativo -representando la cultura- tiene una serie de consecuencias en las relaciones y las dinámicas sociales, económicas y políticas de los pueblos, espacio necesario de abordar a través de una función que oriente e impulse su quehacer y desarrollo.

El enfoque de cultura tiene directas consecuencias en la gestión; si se piensa sólo en las artes, la gestión de los procesos que desarrolla la creación, difusión y expresión artística y los logros que se quieren alcanzar para su desarrollo es el campo de acción de la gestión. Por otro lado, si se aborda un concepto amplio de cultura, las acciones se traducirán en abarcar distintos campos de trabajo, artes, culturas originarias, cultura juvenil, participación, grupos vulnerables u otros. Enfocar orienta al campo de trabajo de la gestión, da sentido a la gestión cultural y de esa manera el presente proyecto pone su foco en la historia para usarla en la educación, el turismo y la búsqueda de identidad común con pueblos hermanos.

Gestión cultural

Gestión como proceso de desarrollo

Trabajamos en gestión cultural para producir cambios asociados principalmente al bienestar de las personas, a fomentar la creación, la expresión y el acceso artístico y cultural; en suma, a mejorar su calidad de vida.

Los cambios que se producen en la sociedad, deben ser acogidos por una gestión dinámica, que se visualiza como un proceso de avance continuo y se retroalimenta permanentemente de las transformaciones sociales.

Es importante que la gestión cultural avance en profundizar procesos de desarrollo, que se pueden entender como aquellos donde se produce un bienestar integral -material y espiritual- de los seres humanos. En este sentido, el desafío, o lo que está en juego, es potenciar

la organización de las personas y agrupaciones para que actúen como protagonistas, asumiendo la cultura como un espacio de creación y participación permanente.

Trabajar en cultura para el desarrollo es un importante tema de reflexión, es entonces indispensable aumentar y ensanchar en nuestras sociedades, el acceso a la cultura tanto en su creación como en su goce, y convertirla en el vehículo más eficaz de integración y de inclusión.

Características de la gestión cultural

Si la gestión cultural lleva implícita la producción de un proceso, ésta tiene características especiales que podemos visualizar en múltiples dimensiones, entendiéndolas como desafíos que forman el conjunto conceptual de la gestión cultural.

Exponemos aquí cuatro dimensiones de la gestión cultural: ética, política, operacional y social.

Dimensiones de la Gestión Cultural

Dimensión Ética

- Articula un espacio creativo y transformador permanente.
- Promueve el fortalecimiento de la ciudadanía participante.
- Reconoce la diversidad cultural y la integración.
- Impulsa la práctica de derechos y deberes culturales.

Dimensión Política

- Integra las competencias institucionales públicas y privadas (organizacionales, financieras, legislativas).
- Impulsa respuestas a las necesidades y demandas culturales de la población.

- Actúa con visión de mejoramiento de la calidad de vida.
- Desarrolla una mirada con objetivos de mediano y largo plazo.

Dimensión Operacional

- Incluye el desarrollo de soluciones integrales.
- Ejecuta acciones pertinentes, y en etapas progresivas.
- Desarrolla procesos administrativos constantes y dinámicos.
- Fortalece habilidades de gestión autónoma.
- Se reconoce como un proceso interdisciplinario.

Dimensión Social

- Potencia las habilidades individuales.
- Busca la construcción de vida asociativa.
- Promueve la participación responsable.
- Estimula las prácticas cooperativas.
- Incluye el trabajo intergeneracional.

Estas características son parte de la gestión cultural como proceso de acción para llevar adelante objetivos de desarrollo. Lo importante es que las organizaciones culturales -y quienes las dirigen y en ellas participan- observen y practiquen las dinámicas pertinentes según la complejidad y realidad de sus objetivos y el entorno en el que se desenvuelven.

Los Gestores

Toda acción que se implemente en la sociedad requiere nombres y apellidos que impulsen su práctica; en el caso de la gestión de la cultura y las artes, se identifica a los gestores culturales -mujeres y hombres- como los responsables de llevar adelante su desarrollo.

La gestión necesita de personas que trabajen seriamente en todas las acciones que incluyen su práctica. Desde la planificación, la ejecución, hasta la evaluación,

se necesitan gestores - impulsores - coordinadores - promotores idóneos que aborden las prácticas necesarias para cumplir los objetivos de los cuales se han hecho cargo.

El trabajo de cultivar requiere de medios y herramientas para conseguir el fin requerido, pero principalmente de personas que impulsen los procesos.

El gestor trabaja para llevar adelante las tareas que implica crear las condiciones para los cambios y transformaciones -la gestión como aporte al desarrollo- propiciando las prácticas de los creadores y ciudadanos.

Este profesional de la gestión cultural reúne una serie de conocimientos en términos políticos, estéticos, sociales, económicos y administrativos respecto de los diversos ámbitos de la cultura y las artes. Asimismo, debe desarrollar una serie de habilidades personales y sociales como la liderazgo, creatividad, capacidad de negociación y otros que inciden directamente en los logros que pueda alcanzar. Estas habilidades y conocimientos se complementan de manera fundamental con la actitud del gestor, como una disposición de ánimo proactiva, abierta y con la empatía necesaria para trabajar con otros.

Por otra parte, es necesario observar la división del trabajo o especialización dentro de la labor de los gestores culturales. Trabajar en gestión de artes escénicas, visuales, gestión del patrimonio, gestión municipal o desarrollar nuestra propia empresa cultural, sin duda que necesita de diferentes competencias y habilidades que son fundamentales de observar y generar.

La gestión cultural y su principal impulsor, el gestor, avanza en el desarrollo de sus prácticas. Lo importante es construir los espacios y herramientas necesarias para que esto ocurra, y desarrollar modelos que aborden las características y especificidades necesarias del medio local.

El Medio Cultural

Es fundamental visualizar los agentes o actores culturales que construyen junto a las dinámicas culturales el medio en el cual trabajamos. Es clave estar informados y generar permanentemente vínculos, no sólo para tomar decisiones acordes en términos de marketing, gestión de recursos o focalización de los proyectos, sino que es fundamental tomando en cuenta que cada una de nuestras acciones impacta en las dinámicas culturales del medio individual y social.

El medio cultural puede ser observado en los agentes culturales, que son todos los individuos, grupos u organizaciones involucrados en las dinámicas de relaciones culturales. Éstos, según sus intereses, persiguen objetivos de realización cultural que suman un impulso de acción y gestión.

Los organismos públicos son, sin duda, agentes relevantes del medio cultural, pero que se deben complementar necesariamente con organismos privados que hacen y pueden hacer un aporte sustantivo al desarrollo de proyectos culturales, como la CPHM, a modo de ejemplo. Estos organismos, sus procesos y acciones, están agrupados en lo que llamamos institucionalidad cultural, entendida como el conjunto de instituciones relacionadas con el desarrollo de objetivos culturales. De esta forma se conoce la institucionalidad pública en tanto conjunto de organizaciones, marco normativo (legislación) y fuentes de financiamiento que impulsan el desarrollo de las materias culturales en el país.

De esta forma, el Sistema Organizacional Público de la Cultura en Chile comprende todas aquellas instituciones públicas que desarrollan funciones culturales en forma exclusiva o de manera compartida con otros fines para los cuales existen.

Sistema Organizacional Público de la Cultura -Niveles Territoriales de Gestión y Organismos Públicos

Nivel nacional

- Consejo Nacional de la Cultura y las Artes: Consejo Nacional del Libro y la Lectura, Consejo de Fomento de la Música Nacional, Consejo del Arte y la Industria Audiovisual,
- Ministerio de Educación: Dirección de Bibliotecas, Archivos y Museos, y Consejo de Monumentos Nacionales.
- Otros ministerios que a través de sus programas apoyan el ámbito cultural.

Nivel regional

- Direcciones Regionales del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes
- Entidades desconcentradas de otros ministerios o servicios públicos
- Gobiernos Regionales

Nivel local

- Municipios

La gestión por medio de proyectos culturales

La Gestión por proyectos

En el sector de la cultura y las artes, como muchos otros de la vida social, saber diseñar y gestionar proyectos es indispensable para aprovechar las oportunidades y recursos. Por medio de un lenguaje establecido por otros sectores, hemos aprendido a comunicarnos a través de una manera de trabajar.

Es relevante entonces que conozcamos el lenguaje técnico de la elaboración y gestión por proyectos como una forma de hacer, aprender y apropiarse de él, para

concretar las ideas a través de un buen proyecto. El aprendizaje de este lenguaje se da sólo a través de la práctica.

Los proyectos se desarrollan como la expresión de misión, futuro o meta. Se insertan en nuestro campo de trabajo debido a la necesidad de precisión y profesionalización de los procesos de intervención social y el desarrollo de los servicios que prestamos.

La acción de proyectar se inscribe en un espacio de formalización de la intervención o acción, establece marcos, define la orientación de una organización o colectivo evidenciando acuerdos y elecciones, reconoce un principio de eficacia en la gestión por la capacidad de seguimiento, control y evaluación de los procesos que se llevan adelante en el proyecto, permite la posibilidad de autonomía y participación en la ejecución, y apoya la consolidación de una organización en la medida que se convierte en experiencia para ella.

De esta forma, trabajar en base a proyectos responde a las necesidades de desarrollo de la gestión en el sector cultural, tendiendo a la profesionalización de los trabajadores de la cultura: gestores, creadores, animadores y todos aquellos interesados por el desarrollo de la cultura y las artes.

Nuestras organizaciones y los proyectos

Los proyectos se han convertido en elementos imprescindibles que adquieren diferentes utilidades y funciones dentro de una organización.

Cuando nos asociamos y creamos una organización, los proyectos actúan de la siguiente manera:

- Como forma de organización y gestión interna de las organizaciones.

-
- Como un instrumento necesario para las relaciones con otros.
 - En la implementación y el desarrollo de la política de las organizaciones.
 - • En la cogestión entre diferentes actores culturales que requieren formalizar su acción para comunicarse.
 - En la cooperación internacional, ya que esta funciona con una estructura de proyectos.
 - Como metodología de trabajo en red, ya que un proyecto actúa como contenido para el enlace y la interactividad.
 - En la concreción del trabajo creativo, la producción artística y otros.

Sin embargo, es necesario hacerse una pregunta: ¿cómo nos puede estancar la gestión por proyectos? Es importante tener claro que usar el lenguaje de proyectos es desarrollar una herramienta para conseguir fines superiores. La gestión por proyectos puede llegar a estancar el trabajo si se concentran las energías en los métodos y se olvida el objetivo final que se hace efectivo a través de un proyecto. La metodología de proyectos para el trabajo cultural será siempre un medio, no un fin.

Condiciones relevantes a tomar en cuenta en la gestión de proyectos.

Tomando como base lo planteado por Martinell, son condiciones relevantes dentro del origen de un proyecto abordar y observar diversos elementos claves para que las cosas funcionen. Primeramente, es imprescindible realizar un ejercicio de auto conocimiento respecto de nosotros, nuestro equipo, la organización, el entorno político, económico, social y jurídico en el cual nos vamos a mover.

Para estos elementos podemos observar en cada uno:

En Nosotros (exploración individual)

- Nuestra experiencia
- Nuestra formación y conocimientos
- La capacidad creativa y de innovación que podemos aportar
- Nuestras fortalezas y debilidades

En nuestro Equipo de Trabajo

- Las características diferenciadas de cada uno de sus miembros, su capacidad interdisciplinaria y complementaria
- Los aportes que cada uno puede entregar
- La forma de trabajo: habilidades colectivas, antecedentes, conocimientos mutuos
- Los estilos de dirección y liderazgo
- La experiencia en terreno

En Nuestra Organización (en este caso nuestra corporación)

- Las finalidades que perseguimos
- El tipo de organización en relación con los fines y proyectos que queremos alcanzar
- La cultura organizacional
- Las metodologías propias con que hemos desarrollado otras experiencias
- Imagen corporativa, percepción de la organización para los destinatarios del proyecto
- La experiencia en el territorio

En las Dinámicas Económicas, Políticas y Sociales del entorno

- Las decisiones políticas adoptadas por los diversos niveles de administración, nacional, regional o local
- Las dinámicas económicas del mercado
- Las características sociales del entorno

En el Marco Jurídico en que estamos trabajando

- La adecuación a las formas jurídicas de las condiciones del proyecto para su realización

- Los requisitos de las normas y procedimientos administrativos que regulan el espacio donde quiere moverse el proyecto

De esta forma podemos aportar insumos para el diagnóstico y tomar decisiones informadas y concientes al momento de dar partida al diseño de un proyecto.

El proceso inicial

A. Origen del proyecto

Para empezar a elaborar un proyecto es pertinente preguntarnos ¿cuál es nuestro punto de partida?

Nuestro proyecto corresponde a una requerimiento de la Corporación de Conservación y Difusión del Patrimonio Histórico y Militar, que es una institución de derecho privado sin fines de lucro cuyo objetivo es apoyar al Ejército de Chile y a otras organizaciones interesadas en la preservación y difusión del patrimonio histórico y militar de Chile. Para realizar su labor, la Corporación realiza proyectos que se acogen a la Ley de Donaciones Culturales, los cuales responden a una necesidad, acorde con nuestros objetivos, y son el fruto de una planificación que consiste en un conjunto de actividades interrelacionadas y coordinadas por nuestros profesionales. Toda nuestra tarea se desarrolla siempre buscando la mejor forma de conservar y difundir nuestro rico patrimonio histórico y militar para el orgullo de las generaciones futuras.

En este caso entonces, el proyecto surge como solución a una de las necesidades del ámbito de acción de la organización, específicamente como respuesta a una necesidad de consolidar la conciencia histórica de la ciudadanía generando instrumentos y espacios para mejorar la educación en ese contexto, las posibilidades de investigación, como vía para cooperar en la creación de

una identidad conjunta entre los nacionales de Chile y Argentina y como un enlace para llegar a transformar una ruta histórica en un itinerario cultural integral.

B. Planificar nuestra acción

El primer paso es realizar una planificación que permita orientar la realización de los objetivos que nos proponemos. Esta será la carta de navegación que nos guiará para llevar a puerto nuestras ideas y satisfacer las necesidades del medio en que nos desempeñamos.

Para que esta elaboración sea una guía eficiente en el logro de nuestros objetivos, debe ser realizada de manera sistemática y en etapas. En este capítulo presentamos una metodología que sirve de guía para la elaboración de los componentes de un proyecto.

En la elaboración de proyectos distinguimos dos etapas: el diseño y la formulación. La primera corresponde al proceso de exploración y diagnóstico de la realidad de la que surgen los objetivos y la estrategia para lograrlos. La segunda etapa corresponde a la planificación específica de la iniciativa que se llevará a cabo, que se plasmará en un esquema de proyecto contenido en un documento escrito, cuya estructura desarrollamos más adelante.

Hay que tener presente que el trabajo de elaboración del proyecto y del documento que lo contenga tiene una doble finalidad: por una parte, toda acción cultural requiere de una planificación adecuada para garantizar su éxito. Sin ello se podrían cometer una serie de errores que, finalmente, van en desmedro del resultado esperado. Por otra parte, la elaboración de un documento que contenga el proyecto es un instrumento fundamental de comunicación a la hora de gestionar recursos para la realización.

En este caso escribimos y organizamos nuestras ideas para que otros las lean y evalúen. Es como una carta en la que planteamos claramente -y con la mayor coherencia

posible- las características de la iniciativa en cuestión. En ello es muy importante considerar los criterios que el lector/evaluador tiene para asignar los recursos. Estos pueden estar referidos al tipo de área de interés, al tipo de beneficiarios, etc.

A continuación presentamos una posible estructura de proyecto, establecida en el ámbito público nacional chileno, pudiendo usarse otras que se ajusten más a necesidades específicas. Incluye el diseño y la formulación del proyecto.

Respecto del Diseño del Proyecto:

1. Elementos contextuales

- a) Destinatarios
- b) Dinámica territorial (barrio, unidad vecinal, comuna, etc.)
- c) Dinámica sectorial (danza, teatro, música, patrimonio, desarrollo comunitario, educación, etc.)

2. Diagnóstico

- a) Definición de situación a intervenir
- b) Árbol de problemas y árbol de objetivos

Primer paso: Construcción del árbol de problemas

Segundo paso: Conversión del árbol de problemas en árbol de objetivos

Relación del árbol de problemas con el árbol de objetivos

Definición de objetivos

Respecto de la Formulación del Proyecto

- 1. Objetivo general
- 2. Objetivos específicos
- 3. Fundamentación

4.Descripción (Destinatarios, Localización, Participantes)

5. Actividades

6. Cronograma de actividades

7. Recursos

a) Equipo humano

b) Recursos materiales

c) Recursos financieros

8. Reseña de los responsables y ejecutores del proyecto

En cuanto al proyecto de la Ruta Histórica del Ejército de Los Andes

En la etapa de desarrollo actual de nuestro proyecto (julio 2013), iniciado a mediados de marzo del presente, año hemos concluido con una primera etapa de diagnóstico inicial con dos informes, manuales de trabajo y fichas de los hitos inicialmente considerados, y con la presentación del Diseño Preliminar al Comité Calificador de Donaciones Privadas (Donaciones Culturales), organismo estatal que revisa lo obrado para certificar el proyecto, y con ello, establecer la posibilidad de recaudar los recursos económicos de eventuales donantes privados como también, reforzar la seriedad del proyecto para gestionar los apoyos de otros organismos estatales, de gobierno y municipales necesarios para el éxito de los objetivos planteados. A continuación se detalla el formulario respectivo.

C. Importancia de la legislación regulatoria para la gestión de los proyectos.

Para una adecuada gestión de proyectos en Chile, se deben considerar y tener a la vista la siguiente normativa cultural y tributaria:

- Artículo 8 ° Ley N° 18.985 Sobre Donaciones con Fines Culturales. (28.06.1990). Modificada por Ley N°19.721 (05.05.2001)
- Ley N° 19.885 (06.08.2003) Norma el buen uso de donaciones que dan origen a beneficios tributarios. (Título III). Modificada por Ley 20.316 (9.01.2009)
- Decreto N° 787 (12.02.1991) Aprueba Reglamento del artículo 8° de la Ley N° 18.985.
- Circulares Servicio de Impuestos Internos: N°24 año 1993, N° 57 año 2001, N° 55 año 2003, N° 59 año 2003, N°71 año 2010 y Resolución Exenta N°110 año 2004

Elementos para una estrategia de gestión de recursos

Es sabido que la gestión de recursos es un aspecto crítico de la realización de un proyecto cultural. Generalmente la necesidad de recursos suele ser mucho mayor que los recursos disponibles, por lo tanto debemos desarrollar estrategias de gestión pertinentes para conseguir los recursos para nuestro proyecto.

La proyección de una iniciativa cultural esta totalmente relacionada con la capacidad de gestión de sus responsables; como vemos a menudo, existen una infinidad de proyectos culturales que por falta de recursos no han podido desarrollarse. Por esto, el asunto no consiste sólo en gestionar recursos para un proyecto, sino como éste se puede hacer sustentable en el tiempo; entonces el tema es:

¿Cómo consolidar ingresos estables que permitan proyectar una iniciativa cultural en el mediano y largo plazo?

D. Consolidar una estrategia

Esta ha de ser una preocupación permanente, una tarea sistemática -incluso como un oficio fundamental dentro de la gestión de proyectos- que debe estar centrada en llevar a cabo una estrategia que nos permita lograr la finalidad arriba planteada.

Tipos de recursos:

- Equipo humano: jefe de proyectos, historiador, arquitecto experto en patrimonio, arquitectos ejecutivos, museólogo, antropólogo, abogado, experto en informática y computación, secretaria, etc.
- Recursos materiales o técnicos: vehículos, computadores, oficina, archivos, alimentación, servicios de impresión, materiales de construcción, etc.
- Recursos financieros

Entendiendo una Estrategia como la concepción de una idea y el establecimiento de una forma de actuar coordinada de los recursos disponibles o por obtener, para el logro de un objetivo importantes, en un ámbito normalmente de competencia, a continuación planteamos los elementos mínimos que debiera incluir una estrategia de gestión de recursos, como aquellas medidas que deben tomar las organizaciones culturales para llevar a cabo esta materia.

1. Estar organizados

Es recomendable constituir una organización con personalidad jurídica, ya que tiene mayor capacidad de

gestión que los individuos aislados. Algunas de sus ventajas son:

- Las personas jurídicas aseguran su estabilidad y funcionamiento en el tiempo con independencia de las personas que la integran, poseen un nombre, un patrimonio (activo y pasivo), nacionalidad, domicilio y otros atributos como cualquier persona, contrayendo así derechos y obligaciones por sobre los individuos que la componen.

- Una organización desarrolla una estructura orgánica compuesta por equipos de trabajo, que realizan diversas funciones en su interior, lo que mejora su capacidad de gestión frente a un trabajo individual. Esto permite darle continuidad a sus iniciativas a través de un trabajo ordenado y sistemático de cumplimiento de funciones y tareas.

- Mucha de la oferta nacional e internacional de recursos para cultura están especialmente a disposición de organizaciones o colectivos con personalidad jurídica, por sobre individuos; es relevante entonces formalizar nuestras organizaciones.

2. Contar con un profesional o equipo que se haga cargo de esta tarea de modo permanente

La gestión de recursos es una tarea que se desarrolla en el mediano y largo plazo, por lo que es importante que haya un equipo o una persona que se ocupe de este tema, desarrollando así una práctica permanente más allá de la realización de un proyecto.

Esta persona o equipo debe informarse constantemente de las diversas ofertas de recursos que apoyan proyectos culturales, manteniendo un directorio actualizado de los organismos (fuentes) que las entregan,

los temas que apoyan, los datos de contactos y las fechas de postulación.

Tipo de oferta de recursos para cultura:

- Organizaciones Públicas Nacionales
- Organizaciones Privadas Nacionales
- Sociedad civil (Fundaciones, Corporaciones)
- Organizaciones Internacionales

3. Diversificar las fuentes de obtención de recursos

Un principio básico de cualquier estrategia de gestión de recursos es tener distintas fuentes que garanticen continuidad de ellos. No es bueno depender de una sola fuente, ya que eso hace nuestro proyecto más vulnerable a los cambios que ellas puedan experimentar.

Conociendo las diversas ofertas de recursos para nuestro ámbito debemos pensar la estrategia de obtención de recursos, teniendo en cuenta que cada una de estas fuentes requiere de una estrategia distinta que el gestor debe conocer.

Modalidades de obtención de recursos

Para iniciar nuestras gestiones debemos tener presentes dos conceptos básicos: **Patrocinio**: es aquel apoyo institucional de un ministerio, intendencia, municipio, fundación o corporación que no implica dinero, sino respaldo institucional o moral, que permitirá conseguir otros apoyos (financieros, materiales, humanos o permisos necesarios para operar). En sí misma esta no es una modalidad de recursos, pero es fundamental para su obtención.

Auspicio: es aquel aporte de recursos que realiza una institución o empresa para el desarrollo de un proyecto, y pueden ser en dinero, bienes o servicios, a cambio de

publicidad, entradas u otros beneficios. Cabe consignar que esta es la forma de utilización más cotidiana de estos conceptos, pero que en algunos sectores culturales, y a nivel internacional, el patrocinio se reconoce como el aporte de recursos y el auspicio como apoyo institucional.

Gestión de recursos con empresas

Nuestro proyecto, hasta este momento no considera la obtención de recursos estatales concursables, por lo tanto a continuación, exponemos los principales elementos a considerar al desarrollar una estrategia de captación de fondos con empresas:

Principales motivaciones de las empresas para apoyar iniciativas culturales

Al acercarse a las empresas para solicitar auspicio es fundamental saber cuáles son las motivaciones que tienen para apoyar proyectos culturales, pues de ello depende la estrategia con la que nos acercaremos. Cada empresa tiene su propia política al respecto, por lo que esto es algo que hay que averiguar en cada caso, sin embargo, hay algunas motivaciones que se repiten, las que comentamos a continuación.

La responsabilidad social empresarial

Junto con el rol que ha adquirido la empresa en nuestra sociedad en las últimas décadas se ha desarrollado la **responsabilidad social** empresarial. Según él, la empresa no es sólo un ente generador de utilidades; también tiene una responsabilidad con la calidad de vida de sus trabajadores y con el entorno social y ambiental en que está inserta.

Cada vez hay más empresas que han asumido este compromiso, que se manifiesta en el crecimiento de los recursos que las empresas destinan a iniciativas de bien común.

El auspicio como medio de comunicación de la empresa con su público

Sobre todo entre las grandes empresas existe una marcada tendencia a asumir el auspicio a iniciativas culturales como una herramienta de marketing, centrada principalmente en promover una **imagen corporativa** como empresa comprometida con iniciativas de bien común. Esto ha traído consigo la creación de políticas y presupuestos permanentes para este fin, dato importante para las organizaciones y gestores. A diferencia de lo que ocurría hace una década, hoy las empresas están preparadas para auspiciar proyectos culturales, contando con personal para resolver estas materias de comunicación institucional.

En este plano es muy importante una ética de las donaciones, que actúa como un elemento autorregulador de la gestión de recursos, tanto para los que realizan los aportes como para quienes los reciben. Esta dimensión ética es necesaria para mantener la autonomía y calidad de la actividad cultural, principios fundamentales para su desarrollo.

Estrategia de comunicación y marketing social

Las posibilidades de conseguir recursos están muy relacionadas con el grado de posicionamiento social que tenga nuestra organización o iniciativa, que en el caso de la CPHM es muy buena. Si la organización es reconocida por la comunidad por su aporte y por el profesionalismo y

calidad de su trabajo, tendrá más posibilidades de atraer recursos.

Esto se puede lograr con acciones dirigidas a dos tipos de público: por una parte, a los destinatarios o beneficiarios directos, como el público que asiste a un museo regional, estudiantes, o los habitantes de una ciudad. La estrategia de comunicación debe estar orientada a crear en el público el hábito de asistir a las actividades de nuestra organización acercando las manifestaciones artísticas y culturales a las personas que no tienen acceso a ellas.

Por otra parte, es necesario realizar estrategias de comunicación orientadas a instituciones o personas que son potenciales proveedores de recursos. Nos referimos a directivos de fundaciones, ejecutivos de empresas, organismos internacionales, autoridades públicas vinculadas al entorno en el cual se desempeña nuestra organización. Si se trata de una organización comunitaria cuyo ámbito de acción es una comuna, sin duda debiera difundir su accionar entre las autoridades del municipio, juntas de vecinos y empresas locales. En cambio, si es una corporación que funciona a nivel nacional, tendrá que vincularse, por ejemplo, con autoridades regionales, nacionales, empresas con cobertura nacional y universidades. La idea es que conozcan la misión y actividades de nuestra organización y se genere un vínculo.

Establecer relaciones de mutua cooperación

Es importante tener en cuenta -siempre- que detrás del apoyo de una empresa a un proyecto cultural hay una relación de intercambio de beneficios. Por una parte, la empresa entrega los recursos para realizar el proyecto y, por otra, es una oportunidad para que ejerza su compromiso social o fortalezca su imagen corporativa.

Cuando gestionamos recursos con empresas tenemos que apuntar a que se convierta en un apoyo permanente. Para ello, es importante la seriedad y profesionalismo con que nos desenvolvamos como gestores u organización cultural receptora de los aportes.

Pasos a seguir para gestionar auspicios

1º Elaborar carpeta de presentación del proyecto que incluya información sobre el contenido del proyecto, antecedentes de otros proyectos y sus responsables, todo presentado de manera breve y con un diseño atractivo donde es muy importante la presentación visual. Es recomendable hacer la presentación en formato digital en CD y con la imagen del proyecto en su carátula.

2º Gestionar cartas de patrocinio de instituciones de reconocido prestigio en el ámbito local y nacional, que se adjuntan a la carpeta de presentación del proyecto.

3º Gestionar auspicio de un medio de comunicación. Por lo general, antes de acercarnos a las empresas es recomendable gestionar el auspicio de un medio de comunicación importante, que aporte espacios publicitarios para promover el proyecto. Este aporte debe quedar formalizado en una carta, en la que el medio se compromete a entregar espacios publicitarios, la mayoría de las veces a cambio de algún tipo de con-traprestación; a esto se le llama canje publicitario. Esta carta también debe ser incluida en la carpeta, ya que es un elemento que hace más atractivo el proyecto para la empresa con la que gestionaremos el auspicio.

4º Elaborar carta de solicitud de auspicio: es recomendable que el objeto principal de la carta sea solicitar una reunión para tratar personalmente la solicitud de auspicio, ya que, por lo general, este tipo de asuntos pasa por cultivar una relación de empatía entre las partes.

En ella deben expresarse claramente los recursos que se solicitan, lo que se ofrece a cambio (logotipo de la empresa en impresos, entradas, descuento tributario a través de la ley de donaciones culturales y otros) y una breve reseña del proyecto. Es recomendable que esta carta no exceda de una página y esté escrita en un lenguaje claro y afectivo.

5° Presentar proyecto: un primer paso es enviar el proyecto junto con la carta de solicitud de auspicio vía correo electrónico o correo postal para solicitar una reunión. En la reunión se entregará la carpeta con material adjunto.

6° Cumplir con las contraprestaciones ofrecidas al auspiciador una vez realizado el proyecto o la actividad. Estos compromisos son fundamentales para que la empresa apoye futuros proyectos.

7° Enviar carta de agradecimiento y mantener comunicación con posterioridad. Además de ser un acto de cortesía básico, es fundamental agradecer y presentar información sobre los resultados de la realización del proyecto para generar interés del auspiciador y propiciar una relación de largo plazo.

Por último, es importante tomar en cuenta el tiempo que manejan las empresas para definir sus presupuestos para auspicios. Lo recomendable es iniciar la gestión de los auspicios con seis meses de anterioridad como mínimo, tiempo a considerar en el cronograma del proyecto.

En lo posible, los recursos deben estar confirmados antes del inicio de las actividades del proyecto propiamente tal. Para ello, se puede formalizar el auspicio con la firma de un contrato o convenio en que se estipulan los recursos que entregará el auspiciador y las acciones a las que se compromete el auspiciado como retribución.

Recaudación de fondos con donantes individuales

El primer paso para desarrollar este tipo de donaciones es la realización de campañas masivas destinadas a captar la mayor cantidad posible de donantes individuales. Para estos efectos es muy importante el trabajo de marketing social en pos de crear el mensaje más efectivo para los fines esperados.

Existen distintos tipos de donantes. Algunos son esporádicos, que hacen pequeños aportes en colectas que se realizan en la calle o espacios públicos. Hay otros que se comprometen a realizar un aporte mensual, semestral o anual.

Principales motivaciones para donar

A diferencia de las empresas, los donantes individuales hacen aportes a iniciativas de bien común por una **identificación con la causa de la organización**, por sentirse parte de un grupo que trabaja para el bien común, o apoyar a una organización a la que se está vinculado por razones afectivas. Esto es importante de tomar en cuenta en el diseño del mensaje que se quiere transmitir a través de la campaña que nuestra organización realice para captar donaciones.

Las contraprestaciones que se ofrezcan a este tipo de donante tienen una importancia secundaria en el momento de hacer el aporte; sin embargo, la entrega de ciertos beneficios o la realización de acciones de comunicación permiten alimentar el vínculo entre la organización y el donante.

A los donantes comprometidos con nuestra organización les interesa saber qué actividades se están haciendo, quiénes son sus directivos y en qué se gasta el dinero de los aportes. Por esto es muy efectivo el envío de

boletines, memorias o mensajes electrónicos con información de las actividades que se están realizando.

Captación de socios

Una forma de gestionar recursos con donantes individuales es adscribiendo socios a nuestra organización. Para esto podemos realizar campañas públicas, enviar cartas de invitación, entregar dípticos informativos, realizar charlas o seminarios donde se invite a la inscripción de socios, etc. La captación de socios donantes debe estar orientada a mantener en el tiempo a los socios actuales y captar socios nuevos.

Lo anterior implica definir estrategias y costos de tiempo, trabajo y recursos para nuestra organización; afianzar la relación con los socios antiguos requiere de una estrategia distinta que captar nuevos socios y en ambos casos es fundamental el trabajo de fidelización con ellos. Para mantener la fidelidad de socios donantes:

- Mantener comunicación periódica: página Web actualizada, correos electrónicos, folletos con las actividades de la institución, información relacionada con su área de actividades, datos útiles, etc.
- Ofrecer beneficios como descuentos en servicios, invitaciones, etc.

Sistema de cobro de cuotas

Por último, también es importante considerar los sistemas de cobro de las donaciones. El más extendido es el cobro a domicilio, que tiene altos costos y puede resultar inmanejable para una organización con muchos donantes. Por ello se ha ampliado la práctica del cobro electrónico a través de planillas de sueldo, tarjeta de crédito o cuentas de servicios.

Ley de donaciones con fines culturales

Una importante ayuda para la gestión de recursos con empresas y personas naturales es la Ley de Donaciones Culturales, que es el artículo 8º, de la Ley 18.985 de 1990.

La Ley de Donaciones Culturales es un mecanismo tributario que autoriza a empresas y a personas naturales a descontar del pago de su Impuesto a la Renta (Primera Categoría o Global Complementario), el 50 por ciento del monto de las donaciones que hayan realizado a proyectos de instituciones con fines culturales.

Las instituciones que pueden hacer uso de esta ley son las corporaciones, fundaciones, organismos comunitarios, universidades, institutos profesionales, bibliotecas, museos y el Consejo de Monumentos Nacionales.

Las donaciones pueden ser realizadas en dinero o especies.

El beneficio para el donante consiste en que el crédito tributario puede llegar al 50% del monto donado durante un año por el contribuyente, el 50% restante se considera gasto.

Este constituye un sistema mixto de financiamiento para la cultura, por el cual el privado aporta la mitad de la donación y el resto el fisco, al dejar de percibir el monto considerado como crédito tributario.

Para que las instituciones culturales puedan acogerse a este beneficio deben presentar el proyecto al Comité de Donaciones Culturales Privadas del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, quien previa evaluación lo habilita para recibir donaciones por un monto y un plazo definido.

Para terminar, queremos destacar que la gestión de recursos es una actividad que requiere de una predisposición permanente de actualización en cuanto a

las oportunidades de financiamiento y capacitación en gestión de las personas dedicadas a esta función.

Conclusiones generales respecto de planteamientos básicos para un plan de gestión y su ejecución

A. Todo proyecto, tal como su propio significado indica, debe constituir también un plan, que considere la constitución de un equipo profesional de trabajo, coordinaciones, plazos y límites de tiempo y espacio, cursos de acción, variantes y alternativas; y obviamente obedeciendo a una estrategia definida. Todo lo anterior con la suficiente flexibilidad que implica un proyecto cultural que implica normalmente escasez de recursos materiales y la interacción de múltiples actores, estatales, municipales y privados (uso del Hexámetro de Quintiliano).

B. Par la adecuada gestión del proyecto es vital el conocimiento y adecuada aplicación de la normativa legal vigente en el país donde se vaya a desarrollar y en ese marco, lograr contar con el apoyo decidido de los organismos de control respectivo.

C. Es muy importante tanto para el desarrollo del proyecto como para su sustentabilidad en el tiempo, contar con el apoyo tanto de las autoridades como de las poblaciones locales afectadas, idealmente haciéndolos tomar parte activa en las diversas fases del trabajo.

D. Finalmente, para el caso de proyectos como el de la Ruta histórica del Ejército de Los Andes, debe considerar aspectos que motiven fuertemente, primero a instituciones estatales como el Ejército, que pueden ser de gran ayuda en las más diversas áreas de desarrollo del proyecto y que normalmente adhiere al desarrollo de proyectos históricos, y segundo, a las empresas privadas considerando que su cooperación es vital para la

materialización y sustento en el tiempo de este proyecto, considerando los altos costos en dinero requeridos.

Referencias

- Ander Egg, Ezequiel; Aguilar Idañez, María José. *Cómo elaborar un proyecto. Guía para diseñar proyectos sociales y culturales*. Ed. LUMEN/HVMANITAS, Buenos Aires. 13ª edición, 1996.
- Antoine, Cristian. *Políticas Culturales y Formación en Gestión Cultural en Chile. El estado de la cuestión a propósito de la preparación de nuevos cuadros profesionales. Documento de Trabajo*. Santiago, 2003.
- Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. *Chile Quiere Más Cultura - Definiciones de Política Cultural 2005 -2010*. Valparaíso, Chile, mayo, 2005.
- Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. *Manual Ley de Donaciones con Fines Culturales*. (actualizado), Valparaíso, Chile, 2006.
- Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. *Manual de Habilitación de Espacios deportivos para actividades artístico culturales..*
- Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. *Fuentes de Financiamiento Cultural 2005*. Valparaíso, Chile, 2005.
- Consejo Nacional de la Cultura y las Artes. *Manual de habilitación y administración de espacios para Artes Visuales*. Valparaíso, Chile, 2006.
- Corporación de Amigos del Arte. *La empresa en el arte*. Chile, 2000.
- Di Girólamo, Claudio. *Conferencia Ciudadanía Cultural: una carta de navegación hacia el futuro*. Estocolmo, Suecia, 1998.
- División de Cultura, Ministerio de Educación. *Orientaciones a Gestión de Proyectos Culturales*, Chile, 2001.
- Froufe, Sindo y Gonzáles, Margarita. *Para comprender la animación sociocultural*. Editorial Verbo Divino. Navarra, 1995.
- García Canclini, Néstor, *Políticas Culturales y crisis de desarrollo: un balance latinoamericano*. En *Políticas Culturales en América Latina*. México, Grijalbo, 1987. Pág. 25
- Olmos, Héctor Ariel. *Cultura: el sentido del desarrollo*. Colección Intersecciones, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes/ Instituto Mexiquense de Cultura, México, julio 2004.
- Olmos, Héctor Ariel y Santillán Guemes, Ricardo, *Educación en Cultura. Ensayos para una acción integrada*. Ediciones Ciccus, Buenos Aires, 2003.

- Urrutia F., Paulina. Ministra de Cultura. Discurso inaugural de la III Convención del Consejo Nacional de la Cultura y las Artes, agosto, 2006.
- Diccionario de la Lengua Española, Vigésima segunda edición. Formato digital,
- Marcé, Xavier.; Martinell S., Alfons. Perfiles y Formación de Gestores Culturales en España. Ministerio de Cultura, Madrid, 1995.
- Martinell, S. Alfons. Documento del Módulo Formativo: Diseño y gestión de proyectos. Programa de Formación Internacional en Gestión y Políticas Culturales. Universidad de Girona, 2003.
- Martinell S., Alfons. La Gestión Cultural: Singularidad profesional y perspectivas de futuro (Recopilación de Textos). Girona, Cátedra Unesco de Políticas Culturales y Cooperación, 2001.
- Montesinos H. David. Los otros. Dedicado a quienes nos evidencian la realidad. En Revista de Cultura Pensar Iberoamerica,
- Organización de Estados Iberoamericanos para la Educación, la Ciencia y la Cultura.
- Nirenberg, Olga; Brawerman, Josette; Ruiz, Violeta. Evaluar para la transformación. Innovaciones en la evaluación de programas y proyectos sociales. Paídos, Buenos Aires 2000.
- Roselló Cerezuela, David. Diseño y evaluación de proyectos culturales. Ariel, Barcelona, 2004
- Teixidó, Soledad y Chavarri, Reinclina. La acción filantrópica como elemento de la responsabilidad social: El caso Chileno. PROHUMANA Ediciones. 2000.
- Valdés, Gloria y Sandoval, Brenda, Introducción a la gestión cultural. Editorial CA&C, Santiago, 2001.

**Notas curriculares de los
autores**

ALTENBURG, Kirsty (Australia)

Kirsty Altenburg is an assistant director in the Heritage Branch of the Australian Government Department of Sustainability, Environment, Water, Population and Communities. She is a specialist in cultural heritage assessment and management. She holds a Masters Degree in Arts (Historical Archaeology). She has over 25 years of professional experience in Australia working on the identification, conservation and management of historic and Indigenous heritage places. She has participated in heritage projects in Europe and Asia. Kirsty has worked on the *Principles for the Conservation of Heritage Sites in China* international collaborative project.



She is a member of Australia ICOMOS, a member of the ISC CIIC and a co-coordinator of the Australian National Scientific Committee for Cultural Landscapes and Cultural Routes, Kirsty is currently a member of the Committee organising the Australia ICOMOS 2013 National Conference

ÁLVAREZ TEJEDOR, Antonio (España)

Antonio Álvarez Tejedor, Doctor en Filología Románica por la Universidad de Valladolid y profesor de dicha Universidad hasta 1978, en la actualidad es Profesor Titular de Lengua española de la Universidad de Burgos, donde ha sido director del Departamento de Filología y Vicerrector de Ordenación Académica.



Estudia las implicaciones lingüístico-literarias de la cultura tradicional hispánica y de los bienes del Patrimonio Mundial -de la vitivinicultura a la música medieval, desde las rutas culturales hasta los sitios con

valor patrimonial-: “La cultura de la vid y del vino en los estudios lingüísticos de carácter histórico”, “La música en la época del Poema de Mío Cid”, "Las palabras como instrumento genuino de conservación de los bienes del Patrimonio Mundial".

Participa regularmente en la prensa diaria burgalesa con artículos de opinión sobre diferentes temas y es miembro de asociaciones humanitarias y culturales: Amnistía Internacional, Amigos del Patrimonio de la Fundación del Patrimonio Histórico de Castilla y León, ICOMOS, Fundación Pro Real Academia Española.

Admite que “un vaso de bon vino” sigue siendo unpreciado premio, una muestra de amistad y una invitación al diálogo, por ello es miembro fundador y fue Secretario de la Sección de Filología Histórica, de la ASOCIACIÓN INTERNACIONAL DE LA HISTORIA Y CIVILIZACIÓN DE LA VID Y EL VINO.

BERNAL SANTA OLALLA, Begoña (España)

Miembro de la Junta directiva del Comité Nacional Español de ICOMOS (Vicesecretaria). Miembro del CIIC, y del ICIP.



Doctora en Geografía. Especialista en Patrimonio, Paisaje y espacio urbano. Directora del Área de Geografía Humana (Departamento de Ciencias Históricas y Geografía) Universidad de Burgos. Profesora de *Patrimonio Natural* y de *Patrimonio Urbano*(Grado de Historia y Patrimonio y en el Grado de Turismo).

Líneas de investigación: 1), Análisis del crecimiento y desarrollo urbano. 2) La vivienda obrera desde el punto de vista patrimonial, integrante del Patrimonio Industrial. 3) Análisis, teoría, interpretación y presentación del

Patrimonio, tanto de los bienes patrimoniales de la naturaleza, como de aquellos que se deben a la evolución cultural de la sociedad humana, y de sus procesos. 4) El Patrimonio como recurso y factor de desarrollo. Estrategias de gestión del Patrimonio Natural y del Patrimonio Urbano. 5) Paisajes Culturales. 6) Itinerarios culturales.

Ha organizado y dirigido diez ediciones de Jornadas de Geografía Urbana (1995-2005) que han dado como fruto cuatro libros: *El centro histórico de las ciudades Patrimonio Cultural*, 1997; *Revitalización funcional del centro histórico. Un reto de las ciudades históricas*, 1999; *Oportunidades de desarrollo sostenible para los conjuntos urbanos históricos*, 2000; *El medio ambiente urbano en las ciudades históricas*, 2003.

BINDA COMPTON, Edwin (Chile)

Arquitecto chileno titulado en la Pontificia Universidad Católica de Valparaíso (1970). Cuenta con un postgrado de restauración monumental (ICCROM – Roma 1980). Candidato al Magister de Historia Militar y Pensamiento Estratégico, Academia de Guerra, Ejército de Chile (2011/12/13). Su actividad académica se ha desarrollado desde 1974 hasta el año 2000 como profesor investigador de la facultad de Arquitectura de la Pontificia Universidad Católica de Chile; asimismo, ha sido profesor de pos-título en restauración y conservación monumental, en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Chile (1995-1996).



Entre 1993 y 1997 fue presidente de la Comisión del Patrimonio Arquitectónico del Colegio de Arquitectos de Chile A.G., y entre 1994 y marzo del 2003 ejerció como

Presidente del Comité Chileno de ICOMOS. Hoy Former President de dicha Institución. Sus trabajos e Investigaciones han sido publicados en diversos libros y revistas especializadas, tanto nacionales como internacionales.

Profesionalmente ha efectuado un número importante de trabajos de conservación y restauración a través del país. Entre otros se pueden mencionar la Iglesia de Santa Inés de la ciudad de La Serena (M.N), el Palacio Ossa en Santiago (M.N.), la Iglesia de Graneros de Rancagua (M.N y otras en el Valle Central del país.

BLAIR, Sandy (Australia)

Sandy is an historian and heritage practitioner with over thirty years' experience in heritage-related research, education, management and conservation.



Sandy joined the Australian National University as Program Coordinator of the *Institute for Professional Practice in Heritage and the Arts (IPPHA)* in 2009. In this role, Sandy specialises in heritage training and capacity building, and the development of tailored training packages. She has extensive experience in university teaching and practice-led research; developing and implementing heritage legislation, policies and strategies; planning successful tourism at heritage places; practice standards, international and Australian charters, heritage in the Asia-Pacific and World Heritage.

Sandy especially enjoys working with communities researching and recording the different histories and traditions associated with cultural heritage places and landscapes.

Sandy's interests include social value assessment and

community participation methods, planning sustainable futures for Indigenous heritage places and managing and interpreting significant cultural routes and itineraries. As Australia's voting member on the International Scientific Committee on Cultural Routes and Itineraries, Sandy works on these issues at a global level.

CAHN BEHREND, Alicia (Argentina)

Arquitecta (FADU.UBA). Conservadora de Edificios (FADU.UBA). Aprobación de Estudios Avanzados.(ETSAM-UPM). Doctorado. Tesis en preparación. (ETSAM-UPM). Experta en el área del Patrimonio Cultural e Histórico, en Conservación del Patrimonio Urbano Arquitectónico y Museístico, así como en Itinerarios Culturales.



España Comité Español del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS)- Cátedra UNESCO-ICOMOS España y Comité de Itinerarios Culturales (CIIC)- Universidad Politécnica de Madrid (UPM)

Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires – FADU – UBA. Comité Argentino de ICOMOS. Facultad de Arquitectura Diseño y Urbanismo - Instituto de Arte Americano “Mario J. Buschiazzo” (UBA). Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET)

Miembro activo de diversos estamentos relacionados con la conservación del patrimonio urbano, arquitectónico y museístico: El Consejo Internacional de Monumentos y Sitios (ICOMOS); Comités Científicos de Itinerarios Culturales CIIC. (desde 2002), como miembro experto, desde 2009; Grupo de trabajo” Rutas Históricas” (desde 2010).

CALDERON PUENTE, Cecilia (México)

Doctora en Arquitectura (UNAM), Maestra cum laude en Restauración (UG), Arquitecta (EACH) y Urbanista (La Cambre – Bélgica). Funda Cali Consultores (1985) en colaboración con Angeles Calderón (I.C.). Realiza más de treinta y cinco diagnósticos del patrimonio edificado; diez proyectos de conservación; nueve asesorías en gestión y conservación patrimonial y más de cuarenta proyectos arquitectónicos y urbanos así como supervisión y construcción.

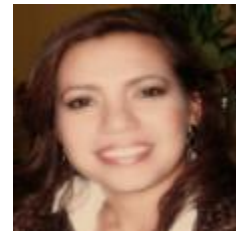


A partir de 2007 es Profesora de Asignatura en la Carrera de Arquitectura del Área de Ciencias de la Tierra en el Instituto Tecnológico de Chihuahua II. En 2009 funda CIGEPAC – Centro de Investigación y Gestión en Patrimonio Cultural-, en donde capacita a sus alumnos de alto nivel, de manera particular y los involucra en el desarrollo de proyectos urbano-arquitectónicos. En 2010 fue invitada a convertirse en Docente-Investigador de tiempo completo para la Carrera de Ingeniero en Desarrollo Territorial de la Facultad de Ciencias Agrotecnológicas en la Universidad Autónoma de Chihuahua.

Es Vicepresidente para América del Comité Internacional de Itinerarios Culturales de ICOMOS, Organismo “A” de UNESCO; ha realizado evaluaciones a candidaturas como Patrimonio de la Humanidad, recientemente el Qhapaq Ñan. Ponente en más de treinta y cinco seminarios, congresos y encuentros científicos en México, Europa, África y Asia. Cuenta con diez y nueve publicaciones sobre temas relacionados.

CHAVIRA COSSÍO, Anaelí (México)

Arquitecta por el Instituto Tecnológico de Chihuahua II con la especialidad de Diseño Arquitectónico Regional. Cuenta con los Diplomados en Arquitectura Sostenible por ISTHMUS Norte (Escuela de Arquitectura de América Latina y El Caribe) y en Derecho Urbanístico y Ambiental por el Colegio Nacional de Jurisprudencia Urbanística A.C.



Ha participado en diversos eventos relacionados con el patrimonio cultural, entre los que se encuentran la III Reunión-Taller de la Rutas Minerales en Iberoamérica; el 14vo Encuentro Internacional: Patrimonio, Desarrollo y Turismo, I y II Foro sobre conservación y rehabilitación de los centros históricos del Camino Real de Tierra Adentro, Coloquio sobre la conformación histórica de la Frontera Norte.

Actualmente se desempeña como Arquitecta Diseñadora en la Sección de Monumentos Históricos del Centro INAH Chihuahua responsable de las Zonas de Monumentos Históricos de Hidalgo del Parral y Valle de Allende así como del seguimiento al Proyecto del Camino Real de Tierra Adentro en el Estado de Chihuahua.

DALY SCHELBERT, Carmen (Venezuela)

Es arquitecta graduada en la Universidad Central de Venezuela, (UCV,- Caracas, 1990) hizo un master en Restauración de Monumentos de Arquitectura y Obras Civiles, (UPC- Barcelona, 1993) También se especializó en Gerencia Cultural, Análisis del Patrimonio Construido (UPC-Barcelona, 1993) y Conservación preventiva (Barcelona- 1992). Tiene



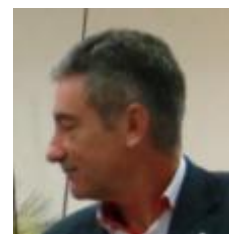
experiencia en gerencia, consultoría, renovación y gerencia de obras. Ha trabajado para diversas organizaciones públicas y privadas en el área de cultura y patrimonio cultural.

Resalta en su experiencia la renovación del Círculo Militar (Monumento Nacional, siglo XX), Casa Unifamiliar (siglo XX), entre otras. Ha participado en los proyectos de Renovación de la Casa Santaella, (Monumento Nacional, siglo XIX), Restauración de fachadas, Restauración de Fuente “El Guamacho” y Renovación de Casa Tradicional en el Centro Histórico de la Guaira (Lista preliminar de Patrimonio Mundial, siglo XVI). Entre sus principales consultorías está los estudios para el Mantenimiento Extraordinario del Círculo Militar (siglo XX); estudios para la conservación del Patrimonio Bolivariano (siglo XIX). Tiene numerosas publicaciones en el área de Patrimonio y experiencia docente en Venezuela y España.

Miembro del Comité Científico Internacional de Itinerarios culturales, sub-comité Científico de Ciudades Históricas y del Comité Venezolano del Consejo Internacional de Monumentos y Sitios, ICOMOS.

FERNÁNDEZ SALINAS, Víctor (España)

Profesor titular de Geografía Humana en la Facultad de Geografía e Historia de la Universidad de Sevilla. Sus principales líneas de investigación se centran en: a) el patrimonio –especialmente en la dimensión de las políticas culturales ligadas al desarrollo y al Patrimonio Mundial-; b) los paisajes patrimoniales, especialmente los de interés cultural y c) la ciudad como objeto de estudio. Además de los proyectos y publicaciones relacionadas con estas líneas



de investigación ha elaborado numerosos informes para Icomos y Unesco sobre bienes del Patrimonio Mundial.

Entre otros puestos, ha sido director del Servicio de Promoción Cultural de la Universidad de Sevilla y miembro de la Comisión Provincial de Patrimonio de la Delegación de la Consejería de Cultura de Sevilla de la Junta de Andalucía. Ha sido codirector del Máster de Paisaje de la Universidad de Sevilla; director del Máster en Gestión Cultural de la misma universidad y vocal de la Comisión de Bienes Inmuebles de la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía. Actualmente es presidente del Comité Científico Internacional sobre Itinerarios Culturales de Icomos, Secretario General de la Junta Directiva del Comité Nacional de Icomos España y miembro de los Comités Internacionales de ICOMOS de Itinerarios Culturales (CIIC), Ciudades Históricas (CIVVIH) y de Formación (CIF).

GAETE PAREDES, José (Chile)

Oficial del Ejército de Chile (CBL), después de 36 años de servicio culmina su carrera activa como General de Brigada comandando la Segunda División de Ejército y Juez Militar del II Juzgado Militar de Santiago (2004).



Consultor en asuntos de planificación estratégica y de capacitación para el liderazgo y trabajo en equipo, en la empresa Ingeniería de Protección SA (2012-); organiza, pone en marcha y ejerce como Director Ejecutivo de la corporación “Organización no Gubernamental de Desarrollo Justicia y Reconciliación” ONG JURE (2007-10); Director de la empresa Oriflama SA (2005-); como consultor le corresponde dirigir un proyecto para concebir, organizar, normar y poner en marcha, la Comisión de

Control de Consolidación de Proyectos Institucionales del Ejército de Chile (2005-07); como Jefe de Zona de la IV y V Regiones, le corresponde planificar y ejecutar el proceso eleccionario nacional del año 2004 en las circunscripciones indicadas. Es Presidente del Instituto Histórico de Chile y director de proyecto de la Corporación del Patrimonio Histórico y Militar. Tiene el grado académico de Magister en Planificación y Gestión Estratégica (ACAGUE); el de Política de Defensa (ACAGUE); y Diplomado de postgrado en Gestión de Recursos Humanos (Esc. Econ. U de Chile).

GARCÍA DE MIGUEL, José María (España)

Dr. Ingeniero de Minas. Catedrático de Petrología de la Universidad Politécnica de Madrid. Titular de la Cátedra UNESCO, de Patrimonio Minero e Industrial en la Universidad Politécnica de Madrid, creada bajo el patrocinio de ICOMOS ESPAÑA. Vicepresidente de ICOMOS ESPAÑA (2001-2003). En calidad de miembro de ICOMOS-ESPAÑA, ha participado en la comisión encargada de la polémica surgida a raíz de la sustitución por facsímiles de las estatuas de la Portada de Santa María de la Catedral de Burgos, El Jardín Renacentista de Béjar, Las huellas de dinosaurios de diversas comunidades, especialmente La Rioja, etc.



Director Científico y Coorganizador del CONGRESO INTERNACIONAL SOBRE PATRIMONIO HISTÓRICO Y SIGLO XXI, (ZAMORA, junio 1998). Director y organizador de las I, II, y III Jornadas sobre Conservación y Restauración de la Piedra Monumental en Madrid y las I Jornadas sobre el mismo tema en Puerto de Santa María.

Director de un equipo científico que ha abordado el diseño de la restauración de más de 150 monumentos españoles y extranjeros tales como La Pirámide Maya del Gran Jaguar (Guatemala), La Portada del Antiguo Hospicio, El Monumento a Colón, El Monumento de Alfonso XII, El Puente de Toledo, La Fuente de Neptuno.

MERCKX, Bruno (Bélgica)

Membre de l'Icomos (Belgique Wallonie-Bruxelles) depuis 2003 ; *représentant au comité des itinéraires culturels (CSI CIIC)*. Historien de formation, après des humanités gréco-latines et dispose d'un diplôme complémentaire en archéologie. Pendant de nombreuses années, j'ai exercé pour les services du patrimoine en Wallonie, en particulier en tant que Secrétaire d'une des Chambres de la commission royale des Monuments Sites et Fouilles.



Depuis 2006, Il a rejoint l'Administration de la Culture , au département du Livre et des Lettres chargé de la promotion des activités des auteurs, éditeurs. (missions de coordination , actions dans le secteur Livre Jeunesse et Bande dessinée, Je collabore aussi régulièrement à « Lectures », revue des bibliothèques. Je m'intéresse aussi aux liens entre littérature et patrimoine.

ROMERO TAYLOR, Michael (Estados Unidos)

Michael Romero Taylor has been working for the last thirty seven years in historic preservation. His experience includes historic site management, architectural conservation, management of cultural routes,



museum/visitor center management and archaeological site preservation. In the United States, he served as the New Mexico State Historic Preservation Officer in 1994-95, and was the Deputy Director of New Mexico State Monuments from 1995 to 2001. Mr. Taylor earned a Masters certificate from the Architectural Conservation Course through ICCROM in Rome, Italy 1987, and has been active with the International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) for the past twenty five years. He has lectured on historic preservation with emphasis on earthen architecture, site management, and cultural routes in Latin America, Europe, and Asia. In 2010 he was selected as a visiting scholar to the Getty Conservation Institute in Los Angeles.

He currently works as the National Park Service cultural resource specialist for nine congressionally designated historic trails in the United States. Mr. Taylor's research interests include international approaches to preservation, protection and management of cultural routes.

ŠTĚPÁNEK, Pavel (República Checa)

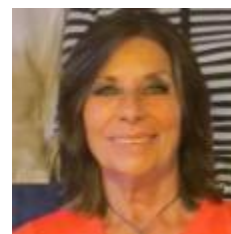
Nacido en 1942 en la ciudad de Kladno (República Checa). Es historiador de arte, egresado de la Universidad Carolina de Praga, catedrático en la Universidad Palacky de Olomouc, y profesor externo en la Carolina de Praga, fue profesor en la UNAM (Instituto de Investigaciones Estéticas, en 1982), Universidad de Zaragoza (España, 1990), Universidad Católica de Andrés Bello (Caracas, Venezuela), actualmente, Académico Distinguido de la Universidad Iberoamericana en México, C. D.



Académico Correspondiente de la Academia de San Fernando de Madrid y otras academias. Honorary Member of the Hispanic Society, New York, Comendador de la orden de Isabel la Católica, España. Entre 1991 y 1995 fue diplomático, consejero y encargado de negocios de la República Checa en Venezuela. Autor de varios libros de temas españoles e hispanoamericanos aparecidos en checo, francés, español y portugués, autor de decenas de exposiciones y de más de mil artículos.

SUÁREZ-INCLÁN DUCASSI, María Rosa (España)

Licenciada en Derecho por la Universidad Complutense de Madrid, se especializó posteriormente en derecho internacional y relaciones internacionales en otros centros europeos y americanos como la Escuela de Funcionarios Internacionales de Madrid, la Mc Gill University de Montreal, el Seminario Americano de estudios superiores de Salzburgo, etc.



Desde 1976 su vida profesional ha estado dedicada al estudio y defensa del patrimonio cultural en el ámbito nacional e internacional, a través de la Administración Pública y de diversas entidades no gubernamentales. Dentro de ICOMOS, es actualmente Presidenta del Comité Español y del Comité Científico Internacional de Itinerarios Culturales.

Tras diez años de servicio en el antiguo Instituto de Cultura Hispánica (hoy AECI/ICI), donde realizó programas, actos culturales, revistas y publicaciones relacionados con Europa, Iberoamérica y Estados Unidos, pasó a desempeñar el cargo de Directora General del Patrimonio Histórico y Cultural de la Comunidad

Autónoma de Castilla y León, durante los cuatro años siguientes.

Actualmente es miembro del Comité Científico Internacional de Asuntos Jurídicos, Administrativos y Económicos de ICOMOS. Como Presidenta del Comité Español de ICOMOS ha fortalecido su estructura interna, su participación activa en el estudio y defensa del patrimonio cultural, y su presencia en los foros nacionales e internacionales.

TRÜETZSCHLER von, Werner (Alemania)

Studies of law and political science at Munich University, trainee at the bank Société Générale in Paris, doctor's degree (Ph.D.) in International Law at Munich University (1974)lawyer in an international law firm (Strobl.Killius & Vorbrugg) in Munich. Secretary General of the German National Committee of ICOMOS (1984 – 2012) member of the Executive Committee of ICOMOS, founder and first president of the International ICOMOS Committee on Legal, Administrative and Financial Issues (1997 – 2003). Thuringian Ministry for Education, Science and Culture (head of the Department for personnel, European and international affairs), Erfurt.



Este documento se terminó de editar por CIGEPAC en el mes de septiembre de 2015 en versión digital y con un total de 338 páginas y un tiraje de 100 ejemplares grabados en disco compacto.