

Implantación del Turismo de Carretera en las Históricas Nacionales Españolas

Alberto Azuara Grande¹

Recibido: 7 de diciembre del 2022 / Enviado a evaluar: 12 de diciembre del 2022 / Aceptado: 18 de julio del 2023

Resumen. Los cambios acontecidos en las últimas décadas en el fenómeno turístico mundial han provocado la aparición de nuevas tipologías de turismo más sostenibles, diversas y no masivas. Uno de estos ejemplos es el turismo de itinerarios y rutas culturales, existiendo una modalidad específica consistente en recorrer carreteras con trazado de carácter histórico prácticamente en desuso, siendo la estadounidense Ruta 66 el caso más conocido. Tomando como base este ejemplo, así como el ya implantado itinerario de la N-2 en Portugal, el objetivo del artículo es identificar las carreteras nacionales españolas susceptibles de aprovechamiento turístico. Para ello, se proponen una serie de criterios objetivos que permiten identificar cuáles de estas vías de comunicación resultan ser más idóneas para esta finalidad. Los resultados determinan la necesidad de seleccionar las vías de mayor longitud, con suficientes atractivos turísticos, y con menor incompatibilidades con el uso turístico. Asimismo, se establecen recomendaciones a los agentes competentes para el correcto desarrollo de estos itinerarios como una experiencia de turismo cultural satisfactoria.

Palabras clave: Turismo cultural; infraestructuras; carreteras nacionales; patrimonio viario; territorio.

[en] Road Tourism Implementation in Historic Spanish National Roads

Abstract. Changes that have occurred in recent decades in global tourism phenomenon have led to the need of new sustainable, diverse, and non-massive types of tourism. One of these examples is cultural routes tourism, in which there a specific modality consisting of traveling historic and practically disused roads, being the American Route 66 the best-known case. Taking this example, as well as the already implemented itinerary of N-2 in Portugal, the objective of this paper is to determine which are the Spanish national roads susceptible to tourist use. For this objective, criteria are proposed to identify which of these itineraries turn out to be more suitable for this purpose. The results determine the need to select the longest roads, with sufficient tourist attractions, and with fewer incompatibilities with tourist use. Likewise, recommendations are established to the competent agents for the correct development of these itineraries as a satisfactory cultural tourism experience.

Keywords: Cultural tourism; itineraries; national roads; road heritage; experiences.

¹ Universidad Rey Juan Carlos (URJC).
E-mail: alberto.azuara@urjc.es

[fr] Mise En Œuvre Du Tourisme Routier dans les Historiques Nationales Espagnoles

Résumé. Les changements intervenus au cours des dernières décennies dans le phénomène touristique mondial ont conduit à l'émergence de nouveaux types de tourisme, plus durables, diversifiés et non massifs. L'un de ces exemples est le tourisme d'itinéraires et de routes culturelles, avec une modalité spécifique consistant à parcourir des routes pratiquement désaffectées, la Route 66 américaine étant le cas le plus connu. En prenant cet exemple comme base, ainsi que l'itinéraire déjà mis en œuvre de la N-2 au Portugal, l'objectif de l'article est de déterminer quelles sont les autoroutes nationales espagnoles susceptibles d'être utilisées par les touristes. Pour ce faire, une série de critères objectifs sont proposés qui permettent d'identifier lesquels de ces canaux de communication s'avèrent les plus adaptés à cette fin. Les résultats déterminent la nécessité de sélectionner les routes les plus longues, avec des attractions touristiques suffisantes et avec moins d'incompatibilités avec l'utilisation touristique. De même, des recommandations sont établies aux agents compétents pour le développement correct de ces itinéraires comme une expérience de tourisme culturel satisfaisante.

Mots-clés: Tourisme culturel; infrastructures; routes nationales; patrimoine routier; territoire.

Cómo citar. Azua Grande, A. (2023): Implantación del Turismo de Carretera en las Históricas Nacionales Españolas. *Anales de Geografía de la Universidad Complutense*, 43(1), 309-325.

Sumario. 1. Introducción. 2. Revisión teórica y estado de la cuestión. 3. Metodología. 4. Resultados. 5. Conclusiones. 6. Referencias bibliográficas.

1. Introducción

La aparición de nuevos productos de turismo cultural distintos del tradicional sol y playa ha sido una constante en las últimas décadas, debido a la existencia de un mercado cada vez más globalizado y saturado (Hassan, 2000). Ello ha provocado que los destinos hayan venido planteando nuevas alternativas turísticas que difieran de los productos estandarizados de carácter masivo, en las que se tienen en cuenta el empleo de las herramientas de marketing necesarias (Buhalis, 2000), la creatividad a la hora de desarrollar los nuevos productos (Stamboulis y Skayannis, 2002) y la innovación a través de las nuevas tecnologías (Richards y Wilson, 2006; Divisekera y Nguyen, 2018). El objetivo sería crear experiencias memorables y únicas en los turistas, que difieran notablemente de otras vividas con anterioridad y generen relaciones leales, en este caso, entre destinos y turistas (Pine y Gilmore, 1998; Morgan, et al., 2009; Sims, 2009). En este sentido, los nuevos productos turísticos deben basarse en experiencias transformadoras, el aprovechamiento de recursos turísticos centrales, y el desarrollo de un proceso de diseño establecido (Custódio et al., 2020).

No obstante, el entorno turístico actual se encuentra en una situación contradictoria y compleja, en la que se da la existencia tanto de productos y destinos de alta concentración turística, como de entornos basados en la diversificación de productos y el aprovechamiento de nichos no cubiertos (Benur y Bramwell, 2015). Esta diversificación turística acontecida ha provocado que recursos patrimoniales y naturales que antes eran obviados para su aprovechamiento turístico, en la actualidad

se vislumbren como potencialmente susceptibles de ser adaptados y reconvertidos para este uso, a través de lo que se denomina como "proceso de comodificación" (Recuero et al., 2016), el cual ya había sido analizado con anterioridad a través del concepto de autenticidad (Cohen, 1988) y las problemáticas que podía suscitar el aprovechamiento económico de la cultura como producto turístico si no se siguen unas premisas concretas (McKercher y Du Cros, 2002). De este modo, los principios vinculados al Desarrollo Turístico Sostenible han permitido desarrollar nuevas dinámicas turísticas que sitúan a los territorios como elementos clave a la hora de iniciar desarrollos turísticos, teniendo en cuenta principios clave como la gobernanza, competitividad, calidad o la innovación en favor de los territorios, de los propios visitantes, así como de las comunidades locales que residen en éstos (Otero, 2007; Lorenzo y Morales, 2014; Haid y Albrecht, 2021).

Una de las formas de turismo alternativas al sol y playa es aquella que emplea las rutas e itinerarios culturales como base para la creación de productos turísticos (Briedenhann y Wickens, 2004; MacLeod, 2015; Moreno et al., 2020), hecho que ha sido notoriamente discutido sobre sus características propias en España y en Europa (Hernández, 2011; Morère, 2012). Dentro de esta tipología, existe una modalidad consistente en el aprovechamiento turístico de vías de comunicación rodadas de carácter histórico, en conjunto con los elementos patrimoniales y/o naturales que atraviesa a lo largo de su recorrido. El máximo exponente de esta modalidad turística es el desarrollo de itinerarios y productos turísticos en torno a la estadounidense y mundialmente conocida Ruta 66 (Caton y Almeida, 2007; Hurt et al., 2012; Payne y Hurt, 2015), pero también es posible encontrar ejemplos en países de Europa, como Portugal y su Nacional 2 (Paiva et al., 2019) o Francia y la Nacional 7 (Thierry, 2014). En el caso español, esta modalidad turística no dispone actualmente de productos turísticos consolidados. A pesar de ello, las carreteras nacionales españolas más icónicas disponen de un notable atractivo patrimonial y paisajístico susceptible de ser aprovechado turísticamente. Por ello, han surgido interesantes proyectos que tienen por objetivo recuperar el patrimonio viario español existente y dotarle de uso turístico-cultural (Ruiz et al., 2014; Navareño et al., 2022).

De esta forma, el objetivo principal de este trabajo es realizar un análisis de situación del turismo de carretera en España, así como presentar las principales carreteras nacionales españolas que podrían ser susceptibles de aprovechamiento turístico, con el fin de generar nuevos productos turísticos de carácter sostenible en torno a dichas vías.

2. Revisión teórica y estado de la cuestión

El aprovechamiento turístico de infraestructuras viarias de carácter histórico se encuentra presente en países de gran tradición en cuanto a desplazamientos mediante el transporte por carretera, no obstante, las investigaciones que han tratado de profundizar en esta materia son escasas. Únicamente se aprecia una mayor

proliferación de trabajos en torno al fenómeno de la Ruta 66, ya que se trata del principal ejemplo de turismo de carretera a nivel mundial y un fenómeno cultural especialmente presente en el imaginario colectivo estadounidense (Payne y Hurt, 2015).

De este modo, desde el punto de vista turístico, la Ruta 66 ha sido analizada especialmente desde la perspectiva de la demanda y de la imagen transmitida desde los espacios turísticos presentes en la ruta hacia los turistas. Así, Carden (2006) examina el propio concepto que los turistas disponen de la carretera y las motivaciones internas que los llevan a emprender un viaje a lo largo de la ruta. La autora destaca en su trabajo las distintas fases por las que ha pasado la mítica vía de comunicación desde la década de 1920 (apertura, periodo durante la Gran Depresión, auge como destino turístico a partir de la década de 1940, declive en las décadas de 1950 y 1960, y renacimiento como destino turístico a partir de la década de 1980). Asimismo, Carden (2006) indica que las mencionadas fases que ha atravesado la Ruta 66 han influenciado en las motivaciones actuales que poseen los turistas a la hora de recorrerla. Estas motivaciones son:

- Viajar por la Ruta 66 como forma de evasión.
- Viajar por la Ruta 66 por motivos culturales.
- Viajar por la Ruta 66 como forma de reconocer un nivel social.

Finalmente, la autora determina que estas implicaciones pueden resultar de utilidad para los destinos turísticos implicados en la ruta, y utilizar el marketing y la imagen de marca para atraer a los turistas, en función de las motivaciones principales que los propios visitantes disponen para sus viajes.

Por su parte, Caton y Almeida (2007) exploran el hecho de si verdaderamente las motivaciones que llevan a los turistas a recorrer la Ruta 66 están basadas en la nostalgia del pasado de esplendor que obtuvo esta vía durante varias décadas. En su análisis, los autores determinaron que la nostalgia por el pasado no estaba entre las motivaciones presentes, mientras que las siguientes motivaciones actuales sí lo estaban:

- Obtener mayor conocimiento de la Historia de Estados Unidos.
- La experiencia de conducción.
- Visitar lugares únicos.
- Interactuar con otras personas.
- Llevar a cabo un viaje en forma de "Odisea".

Por otro lado, Hurt et al. (2012), analizan la imagen que determinados atractivos turísticos a lo largo de la Ruta 66 en el Estado de Oklahoma transmiten a los turistas sobre este territorio en concreto. En línea con lo anterior, Payne y Hurt (2015) estudian las temáticas y el discurso que son transmitidos desde los museos y centros de interpretación ubicados en la Ruta 66 hacia los turistas. Estas líneas interpretativas son las siguientes:

- La Ruta 66 como flujo natural de personas de este a oeste.
- El automóvil y la carretera como símbolo de libertad.
- Nostalgia de la década de 1950, considerada como la época dorada de la ruta.
- Declive económico de las comunidades situadas a lo largo de la ruta.
- Reflejo de testimonios orales de aquellas personas que vivieron la historia de la carretera a lo largo de los años.

Como ya se ha comentado con anterioridad, dejando de lado aquellos trabajos centrados en la Ruta 66 estadounidense, resulta difícil encontrar en la literatura turística ejemplos de investigaciones en este campo. En el caso portugués, Paiva et al. (2012) analizan, junto a otro itinerario, el atractivo de la histórica Nacional 2 como producto turístico. Los autores destacan que, dicha vía, que recorre el país de norte a sur, es perfectamente compatible para su aprovechamiento turístico y viable en términos de mercado, así como un recurso capaz de desarrollar productos susceptibles de distanciarse del turismo masivo y apostar por el turismo de proximidad y sostenible. De forma añadida, Paiva et al. (2019) destacan las actividades que los turistas preferirían realizar durante su viaje a lo largo de la ruta, siendo éstas:

- Actividades y eventos culturales.
- Actividades vinculadas al turismo gastronómico y enológico.
- Actividades vinculadas al disfrute de los recursos acuáticos.
- Actividades y visitas relacionadas con la Historia y el Patrimonio Cultural.

En el caso español, las investigaciones realizadas acerca del turismo de carretera resultan ser prácticamente inexistentes. Por un lado, hay que destacar el trabajo de Rodríguez y Ceresuela (2015), que analiza la situación de los antiguos albergues de carretera estatales, surgidos en la década de 1920 y desarrollados en décadas posteriores, para pasar en su mayoría al abandono o a otros usos distintos del turístico. En este caso, destacan los autores la mala situación de estos bienes, susceptibles de ser recuperados como elementos patrimoniales con capacidad de ser aprovechados para su uso turístico.

Por otra parte, existen investigaciones y trabajos vinculados a la recuperación y puesta en valor del patrimonio viario español, teniendo entre sus objetivos su futuro aprovechamiento turístico. Destaca en primer lugar el trabajo de Rodríguez et al. (2007) donde se sientan las bases para la realización de un análisis y posterior valorización del patrimonio viario en España desde el siglo XVIII hasta el siglo XX. Esta propuesta se materializa en las investigaciones de Ruiz (2014) y Ruiz et al. (2014), en donde se realiza una identificación de los principales tramos de carreteras susceptibles de ser recuperados patrimonialmente y puestos en valor (Tabla 1) para ser dotados de nuevos usos, relacionados con el ocio y la cultura. De entre todos los casos expuestos en la Tabla 1, Ruiz (2014) destaca como prioritario para su

recuperación el tramo histórico de la Carretera de Madrid a Valencia por Alarcón y el puerto de Contreras en el antiguo trazado de la N-III, hoy bajo titularidad de la administración autonómica valenciana.

Tabla 1. Tramos de la Red de Carreteras del Estado identificados para su recuperación y susceptible puesta en valor patrimonial.

Carretera original	Tramo	Provincias	Titularidad
N-I	Honrubia de la Cuesta	Segovia	Provincial
N-II	Medinaceli-Arcos de Jalón	Soria	Estatal
N-II	Puerto de Morata	Zaragoza	Estatal
N-II	Alhama de Aragón-Calatayud	Zaragoza	Estatal
N-II	La Muela	Zaragoza	Estatal
N-III	Embalse de Alarcón	Cuenca	Estatal, autonómica
N-III	Puerto de Contreras	Cuenca, Valencia	Estatal, autonómica
N-IV	Paso de Despeñaperros y otros elementos singulares	Ciudad Real, Jaén	Estatal, provincial
N-V	Puerto de Miravete y otros elementos singulares	Cáceres	Estatal
N-323	Campotejar-Embalse de Cubillas	Granada	Provincial
N-331	Antequera-Málaga	Málaga	Autonómica
N-611	Reinosa-Torrelavega	Cantabria	Estatal
N-630	Puerto de Vallejera	Salamanca	Estatal

Fuente: Elaboración propia, a partir de Ruiz, R. (2014).

A partir de esta identificación, Ruiz (2014) y Ruiz et al. (2014) proponen una serie de criterios de valoración patrimonial (valor histórico, valor tecnológico, valor social, singularidad y valor documental) y para la evaluación de la viabilidad de la recuperación (posibilidad de actuación, estado de conservación, titularidad y potencial de explotación patrimonial) de los tramos reconocidos como tal.

Por otro lado, en el trabajo de Navareño et al. (2018) también se determina la necesidad de establecer una valoración e identificación del Patrimonio Cultural del que dispone la Red de Carreteras del Estado. Estos autores destacan que no sólo debe tenerse en cuenta como elementos patrimoniales actuaciones singulares como puentes o túneles, sino también a lo que denominan el “patrimonio lineal”, es decir, los trazados de los caminos históricos y las carreteras. Dentro de este tipo de patrimonio, destacan la prioridad a la hora de recuperar y conservar las calzadas romanas, vías medievales como el Camino de Santiago, vías pecuarias y cañadas reales, y los caminos históricos o caminos reales, surgidos en el siglo XVIII y considerados como el primer ejemplo de una red de carreteras estatal y radial con origen en Madrid hacia

la periferia española. Dentro de estos ejemplos, el autor destaca como de actuación prioritaria la recuperación patrimonial de tramos que hayan sido marginados de la red de carreteras principal por la posterior construcción de actuaciones alternativas, coincidiendo en su mayoría con los tramos detectados e inventariados por Ruiz (2014). También debe destacarse el trabajo de Navareño et al. (2022), donde presentan un proyecto en colaboración con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana para elaborar un inventario de tramos y actuaciones singulares dentro de la Red de Carreteras del Estado de interés patrimonial. El objetivo de dicho inventario sería verificar la viabilidad y las posibilidades de recuperación de dichos tramos, permitiendo “establecer un orden de oportunidad y prioridad para la elaboración de proyectos de conservación, recuperación y refuncionalización en los tramos de mayor interés” (Navareño et al., 2022: p. 69).

Por último, y al margen de estas investigaciones desarrolladas con el objetivo de recuperar el uso de distintos tramos de carreteras españolas de importante valor patrimonial, en el ámbito turístico se está actuando de forma paralela para desarrollar productos turísticos vinculados al turismo de carretera, sin que esto esté implicando una recuperación patrimonial de dichas vías. En este aspecto es necesario destacar la iniciativa “Ruta de la N-VI”, un proyecto desarrollado por una start-up y la aceleradora de proyectos de la Xunta de Galicia, TurisLab, el cual tiene como objetivo crear un producto turístico de turismo cultural que permita recorrer la carretera N-VI entre Madrid y A Coruña mediante distintos paquetes establecidos, de forma similar a lo realizado en Estados Unidos en la ya mencionada Ruta 66 (Ruta N-VI, 2021; Silva, 2021). En la actualidad, dicha iniciativa se encuentra en fase de desarrollo, y únicamente unos pocos turistas han tenido la oportunidad de probar el producto de forma pionera.

3. Metodología

Como se ha podido comprobar, en ocasiones la realidad investigadora difiere de las iniciativas de marketing de productos que pueden ser desarrolladas, en este caso, en el ámbito turístico, especialmente en cuanto a los tiempos de materialización de las iniciativas se refiere. De este modo, mediante este trabajo se pretende aunar ambos aspectos, y presentar una propuesta que compatibilice, al mismo tiempo, la investigación y recuperación del patrimonio viario, con la generación de productos turísticos vinculados a dicho patrimonio. Para ello, se tiene en cuenta la metodología seguida por Ruiz (2014) y Ruiz et al. (2014) para identificar y valorar la recuperación de tramos de carreteras históricos, y se pretende adaptar a corredores y tramos de carreteras nacionales mucho más extensos, más allá de los identificados por Ruiz (2014) y Navareño et al. (2022), construidos entre el siglo XVIII y principios del siglo XX.

En este sentido, en este trabajo se propone identificar itinerarios viables para poder desarrollar en ellos productos turísticos de turismo cultural y sostenible, siguiendo los

preceptos de la Ruta 66 en Estados Unidos, o del proyecto de la “Ruta de la N-VI” antes mencionado. Para esta labor, se ha considerado el caso de las carreteras nacionales, pertenecientes al Inventario de la Red de Carreteras del Estado (Ministerio de Fomento, 2008) y al Catálogo Oficial de Carreteras 2021 (Mitma, 2022), con sus distintos trazados y rectificaciones realizadas a lo largo del tiempo, que actualmente permiten ser recorridas a través de distintos vehículos rodados. Para esta labor, se proponen los siguientes criterios de clasificación de las carreteras nacionales españolas con el fin de ser adaptadas a un uso turístico:

1. Titularidad de la vía: Para comenzar, se propone incluir únicamente aquellos tramos de carretera que actualmente son titularidad del Estado Español, o que, al menos, mantuvieran la denominación de carretera nacional. Ello simplifica notablemente la labor de inventariado de las vías, aunque, sin embargo, complica a priori el seguimiento de la ruta. Esto es debido a que actualmente existen discontinuidades en las vías nacionales, encontrándose tramos bajo titularidad municipal, provincial o autonómica que han perdido en su mayoría la denominación de carretera nacional original.

2. Longitud de la vía: Es necesario determinar una longitud mínima de las carreteras que podrían incorporarse a un uso turístico, con el objetivo de que los productos turísticos desarrollados en torno a ellas resulten viables económicamente, y permitan itinerarios flexibles determinados en etapas de varios días. Por ello, se ha tomado como mínimo de referencia el recorrido de la N-III, la primera vía propuesta para su recuperación por Ruiz (2014), con aproximadamente 125 km bajo titularidad estatal, según el Catálogo Oficial de Carreteras 2021 (Mitma, 2022).

3. Itinerarios medios, largos y muy largos: Partiendo del mínimo de 125 km de longitud de la vía bajo titularidad estatal, se han diferenciado tres tipos de carreteras nacionales, según el Catálogo Oficial de Carreteras 2021 (Mitma, 2022): aquellas consideradas como itinerarios de recorrido medio, de entre 125 y 300 km; itinerarios largos, de entre 301 y 500 km; e itinerarios muy largos, de más de 501 km de distancia. Debe destacarse que la longitud real de la vía en la actualidad, en algunos casos, difiere notablemente de la que se dispuso en su origen, debido a que muchas de ellas han sido absorbidas por autovías en numerosos tramos, o su titularidad ha sido transferida a otras administraciones.

4. Trazado alternativo a través de autovías/autopistas: Para evitar, en la medida de lo posible, conflictos de uso con el tráfico regular de vehículos que recorren estas carreteras nacionales, se propone como itinerarios prioritarios de empleo para uso turístico aquellos que poseen una vía de alta capacidad paralela como alternativa de recorrido. Esto permite diferenciar en buena medida el uso turístico de la vía del resto de usos. No obstante, no todas las vías disponen de alternativa en todo su recorrido, por lo que, en base al Catálogo Oficial de Carreteras 2021 (Mitma, 2022), podríamos distinguir entre vías con alternativa total, vías con alternativa parcial, y vías con alternativa mínima.

5. Existencia de suficientes atractivos turísticos atravesados por la vía en cuestión: Al tratarse de una iniciativa de desarrollo de nuevos productos turísticos en torno a las carreteras nacionales, es necesario que éstas supongan un atractivo para los turistas a

lo largo de todo el recorrido, por lo que la existencia de recursos turísticos con suficiente atractivo es un elemento clave para su transformación (Paiva et al., 2019).

4. Resultados

Una vez reconocidos los distintos criterios de valoración de las carreteras nacionales expuestos con anterioridad, se establecen las carreteras nacionales españolas que cumplen con todos los requisitos mencionados, y que serían susceptibles de ser aprovechadas para su uso turístico. Como puede comprobarse en la Tabla 2, es clara la disparidad de situaciones en las que se encuentran las vías que cumplen con los criterios seleccionados. Todas ellas suponen un atractivo turístico potencial por sí solas, ya sea por su recorrido, o por los elementos y espacios patrimoniales a nivel cultural y natural que atraviesan a lo largo de la geografía española. No obstante, debido a las notables diferencias apreciadas entre unas y otras vías, se ha visto necesario determinar una serie de vías prioritarias frente al resto para dotarlas de un uso turístico consolidado. Para ello, se ha prestado especial atención a los criterios 3 y 4, priorizando las vías con una longitud mayor a 301 km, y que, al mismo tiempo, dispongan de una alternativa viaria de gran capacidad en la totalidad de su recorrido. Esto nos lleva a seleccionar las siguientes vías: N-525, N-6 (N-VI), Corredor Mediterráneo (N-332, N-340, N-340A), Ruta de la Plata (N-630, N-630A), y Corredor Cantábrico (N-632, N-632A, y N-634).

Analizando la situación de estas vías a partir de los datos del Catálogo Oficial de Carreteras 2021, se observa que, en el caso de la N-525, su uso turístico y el desarrollo de productos en torno a ella es muy favorable, ya que la vía es de titularidad estatal en prácticamente todo el recorrido, y no existen discontinuidades en su trazado, por lo que puede recorrerse al completo. De forma añadida, esta vía dispone de una alternativa viaria de gran capacidad en todo su recorrido. Entre la localidad zamorana de Benavente y la ciudad de Ourense, la autovía A-52 canaliza la mayor parte del tráfico en este itinerario, y entre Ourense y Santiago de Compostela se encargan de ello las autopistas AP-53 y AG-53. Además, es necesario destacar que el recorrido de esta carretera nacional coincide en buena parte del trazado con el ramal del Camino de Santiago procedente de la “Ruta Vía de la Plata” (Alonso, 2009). En el caso de la N-6, a pesar de que la titularidad también es íntegra de carácter estatal, sí existen discontinuidades en su trazado, especialmente en la Comunidad de Madrid (Tramo Madrid-Collado Villalba) y entre Adanero (Ávila) y Benavente (Zamora), donde la antigua nacional ha sido absorbida por la autovía A-6. A pesar de ello, en este último tramo existen travesías de poblaciones y antiguos trazados semiabandonados de la carretera nacional que gozan de un excelente estado de conservación, que pueden ser recuperados patrimonialmente y dotados de uso turístico.

Tabla 2. Carreteras nacionales con capacidad de disponer de uso turístico.

Carretera	Recorrido original de la vía	Titularidad de la vía	Tipo de itinerario	Trazado alternativo	Longitud (actual estatal)
N-110	San Esteban de Gormaz-Plasencia	Estatal	Largo	Mínimo	315,353 km
N-111	Medinaceli-Logroño	Estatal	Medio	Parcial	151,020 km
N-120	Logroño-Vigo	Estatal	Largo	Parcial	498,730 km
N-122	Zaragoza-Frontera Portugal (por Zamora)	Estatal	Largo	Parcial	411,340 km
N-2 (N-II)	Madrid-Frontera francesa (La Jonquera)	Estatal	Medio	Total	250,310 km
N-232	Vinaròs-Las Cabañas de Virtus	Estatal	Largo	Parcial	460,730 km
N-234	Sagunto-Burgos	Estatal	Largo	Parcial	419,460 km
N-240	Tarragona-Bilbao	Estatal, autonómica	Medio	Parcial	249,879 km
N-260	Frontera francesa (Portbou)-Sabiñánigo	Estatal	Largo	Mínimo	442,616 km
N-3 (N-III)	Madrid-Valencia	Estatal	Medio	Total	125,500 km
N-301	Ocaña-Cartagena	Estatal	Medio	Total	258,355 km
N-322	Bailén-Requena	Estatal	Largo	Mínimo	325,703 km
N-323 N-323A	Bailén-Motril	Estatal	Medio	Total	129,215 km
N-330	Alicante-Frontera francesa (Somport)	Estatal	Largo	Parcial	387,849 km
N-332 N-340 N-340A	San Fernando-Barcelona (Corredor Mediterráneo)	Estatal, autonómico, local	Muy largo	Total	874,906 km
N-400	Toledo-Cuenca	Estatal	Medio	Parcial	143,520 km
N-403	Toledo-Adanero	Estatal	Medio	Mínimo	158,500 km
N-420	Córdoba-Tarragona	Estatal	Muy largo	Mínimo	535,782 km
N-430	Badajoz-Albacete	Estatal	Largo	Parcial	396,020 km
N-521	Trujillo-Frontera portuguesa (Valencia de Alcántara)	Estatal	Medio	Parcial	149,084 km
N-525	Benavente-Santiago de Compostela	Estatal	Largo	Total	308,333 km
N-550	A Coruña- Frontera portuguesa (Tui)	Estatal	Medio	Total	134,244 km
N-6 (N-VI)	Madrid-A Coruña	Estatal	Largo	Total	370,394 km
N-601	Adanero-León	Estatal	Medio	Mínimo	210,100 km
N-611	Palencia-Santander	Estatal	Medio	Total	181,400 km
N-620	Burgos-Frontera portuguesa (Fuentes Oñoro)	Estatal	Medio	Total	190,035 km
N-630 N-630A	Gijón-Sevilla (Ruta de la Plata)	Estatal	Muy largo	Total	693,413 km
N-632 N-632A N-634	Irún-Santiago de Compostela (Corredor Cantábrico)	Estatal, autonómica	Muy largo	Total	573,210 km

Fuente. Elaboración propia a partir de datos del Catálogo Oficial de Carreteras 2021 (Mitma, 2022)

Por otro lado, los tramos existentes en la actual nacional son de gran longitud, y atraviesan pasos de montaña de gran trascendencia por su valor patrimonial, como lo es el Alto del León entre Madrid y Segovia, por lo que su aprovechamiento también resultaría viable para configurar un producto turístico sólido. Prueba de ello es que es la primera carretera nacional española en ser objeto de propuesta de un producto turístico de estas características (Ruta N-VI, 2021).

Figura 1. Mapa de España con el itinerario de las carreteras nacionales seleccionadas.



Fuente: Elaboración propia.

En el caso de las distintas vías del Corredor Mediterráneo, siendo la principal la N-340, su aprovechamiento turístico también sería muy favorable, al ser la vía de mayor longitud original (más de 1000 km), y por recorrer todo el litoral Mediterráneo español, uno de los principales destinos turísticos a nivel mundial. Sin embargo, existen distintas problemáticas con esta vía, y la mayoría tienen que ver precisamente con la saturación de esta en temporada alta vacacional. Por otro lado, otro problema detectado en esta vía es su progresiva descatalogación de la Red de Carreteras del Estado, habiéndose traspasado su titularidad a las comunidades autónomas, diputaciones y ayuntamientos en numerosos tramos. Una tercera problemática detectada en torno a la N-340 es que dicha vía ha sido renombrada y absorbida por sus vías alternativas, especialmente por la autovía A-7, lo que genera una amplia discontinuidad en su trazado. Esta situación se produce, especialmente, en los accesos a las grandes ciudades como Valencia, Alicante o Málaga, así como en otros puntos de la Comunidad Valenciana y en Andalucía. Concretamente, en la Comunidad Valenciana la N-340 es absorbida por la A-7 entre Valencia y los alrededores de Xàtiva, y entre Albaida y Muro de Alcoi. A partir de este punto y hasta Alicante, la

vía pasó a tener denominación de carácter autonómico. En el caso de su alternativa costera, la N-332, se mantiene prácticamente íntegra en su recorrido desde Valencia hasta Cartagena, pero a partir de aquí la vía toma la denominación autonómica murciana. Por último, en Andalucía la N-340 es considerada una vía de carácter local entre Málaga y Fuengirola, así como a su paso por Marbella, y es renombrada como A-7 desde Fuengirola hasta Algeciras. Además, son numerosos los tramos en los que, aunque la vía mantenga la titularidad estatal, su denominación es distinta, por tratarse de accesos a grandes ciudades o bien trazados alternativos al actual principal, que hacen que disponga de la numeración N-340-A, situación que se da, especialmente, en la Región de Murcia y en la provincia de Almería. No obstante, las problemáticas detectadas en este caso serían fácilmente solucionables si desde las distintas administraciones que cuentan con la titularidad de los tramos originales de la N-340 deciden emprender un proyecto común de recuperación de la denominación de la vía en su práctica totalidad. Este proyecto dotaría de nuevo de una identificación común a todo el itinerario y permitiría seguir fácilmente su recorrido por todo el litoral mediterráneo desde Barcelona hasta la provincia de Cádiz.

Respecto a la N-630, debe destacarse que, de entre todas las seleccionadas, se considera como la vía con mayor nivel de prioridad para su aprovechamiento turístico, principalmente por disponer de titularidad estatal y continuidad del itinerario prácticamente íntegra en todo su recorrido, siendo además la carretera nacional con mayor número de kilómetros catalogados en la actualidad. Esta mencionada discontinuidad únicamente se encuentra en el tramo Gijón-Oviedo, transferido a la red de carreteras autonómica y, por tanto, renombrado; y en el tramo Mieres-Campomanes, también en Asturias, absorbido por la autovía A-66. Es importante destacar que esta vía también dispone de uno de los tramos detectados por Ruiz (2014) como de especial interés para su recuperación patrimonial, el del Puerto de Vallejera en la provincia de Salamanca, que cuenta con la denominación N-630-A al tratarse de un tramo previo a la construcción de una variante de la N-630 que quedó posteriormente absorbido por la A-66. Asimismo, otra de las potencialidades de esta carretera nacional es que coincide en buena parte de su trazado con el itinerario cultural “Ruta Vía de la Plata”, que ya cuenta con instituciones que vienen impulsando el desarrollo de turismo cultural en el mencionado itinerario. Es el caso de la Red de Cooperación de Ciudades en la Ruta de la Plata (Ruta Vía de la Plata, 2022), cuya finalidad va incluso más allá de la actuación en el ámbito turístico. Por tanto, el hecho de que este itinerario cuente ya con un desarrollo turístico iniciado, a pesar de las problemáticas existentes desde hace años (García, 2004), es un aliciente para dotar a la N-630 de este uso turístico.

Por último, en cuanto al Corredor Cantábrico, en el que su vía principal es la N-634, su situación se asemeja de forma notable a la mencionada en la N-630, encontrándose también prácticamente íntegro el trazado de dichas vías, salvo en el tramo Llanes-Ribadesella (Asturias), en donde la vía fue absorbida por la autovía A-8 y el tramo original previo reconvertido en una vía de titularidad autonómica. En el caso de su alternativa costera en el centro de Asturias, la N-632, su principal discontinuidad es la existente entre las ciudades de Gijón y Avilés, también en el

Principado de Asturias, donde la vía ha sido renombrada y transferida a la red autonómica de carreteras. No obstante, esta vía plantea alguna problemática en cuanto a su denominación en el oriente asturiano, al identificarse como N-632-A tras desaparecer la variante de la N-632 absorbida por la autovía A-8. A pesar de estos escasos ejemplos, existe en este itinerario una predominancia de la titularidad estatal, salvo los tramos atravesados en las provincias de Gipuzkoa y Bizkaia, cuya titularidad reside en las respectivas diputaciones forales y donde se mantiene la denominación N-634. Este último hecho, particular de los tramos dependientes de las diputaciones forales vascas, sería una posible solución para todas aquellas vías que mantengan distintas titularidades, manteniendo la denominación de la carretera original en todo momento. Por último, debe destacarse que este itinerario se corresponde en buena medida con el recorrido seguido por el Camino de Santiago del Norte, declarado Patrimonio Mundial por la UNESCO e incluido dentro de los Itinerarios Culturales del Consejo de Europa (Lois et al., 2015), por lo que su potencial turístico es elevado. Por tanto, este último itinerario en torno a la Cornisa Cantábrica, por sus características mencionadas, sería el otro con máxima prioridad para su aprovechamiento turístico, junto con la N-630, y desarrollar productos turísticos consolidados vinculados a la carretera en España.

5. Conclusiones

A través del presente trabajo, se ha podido comprobar que aún queda un largo camino para poder implantar el turismo de carretera en España. La identificación y recuperación del patrimonio viario español se encuentra aún en un proceso de inventariado y análisis de actuaciones prioritarias. Igualmente, los productos turísticos que se han iniciado en este ámbito se encuentran todavía en una fase experimental, en la que la comercialización de éstos todavía se presenta lejana a corto plazo. Es por ello por lo que, mediante la presente investigación, se han propuesto una serie de criterios que permitan identificar aquellos itinerarios de largo recorrido que resultaría viable implantar en un periodo de tiempo más corto y con una inversión menor. De esta forma, se propone dotar de uso turístico prioritario a las carreteras nacionales N-630 y N-634, vinculadas a la Ruta Vía de la Plata, y al Corredor Cantábrico, respectivamente, por suponer un complemento adecuado a iniciativas de turismo cultural ya existentes y basadas en dos itinerarios culturales, uno de ellos reconocido a nivel mundial, como es el Camino de Santiago del Norte.

No obstante, debe destacarse que también es necesario realizar múltiples actuaciones para dotar de contenido a estos dos itinerarios. En primer lugar, resulta clave la recuperación patrimonial, no sólo de aquellos elementos patrimoniales vinculados al trazado de las carreteras en cuestión, sino de otros elementos que, en el caso de la Ruta 66 en Estados Unidos, suponen un atractivo turístico que logra dotar de contenido a toda la ruta: albergues de carretera, hoteles, estaciones de servicio, talleres de reparación de vehículos, señalización histórica, etcétera. Para ello, es

necesaria una importante labor de interpretación de todos estos elementos, con el objetivo de que el turista conozca la historia de la vía, así como de los espacios que atraviesa.

En segundo lugar, es necesario dotar de homogeneidad y señalización continuada para todos los itinerarios aprovechados para su uso turístico. En este ámbito, destacan dos aspectos a desarrollar: la recuperación de la denominación original de la carretera nacional en todos los tramos transferidos a otras administraciones, y la implantación de señalización turística con la denominación original para facilitar el seguimiento completo de la vía.

Por otro lado, resulta evidente que el desarrollo de productos turísticos ligados a las carreteras españolas no puede ser sinónimo de aumento de desigualdades territoriales, sino todo lo contrario, un elemento más en favor de la cohesión de territorios y el desarrollo a nivel local de las poblaciones que se ven afectadas por el mismo. Igualmente, no es posible plantear productos turísticos ligados a la carretera que impliquen un incremento de la contaminación atmosférica por un aumento del uso de vehículos a combustión en estos itinerarios. De este modo, es necesario que se planteen alternativas al uso de estos vehículos a lo largo de los recorridos analizados, y para ello, el papel del vehículo eléctrico juega un papel esencial. La necesidad de dotar de puntos de carga para estos vehículos a lo largo de estos itinerarios debe ser una prioridad de las administraciones impulsoras de estos productos turísticos. No debe olvidarse que, siguiendo los preceptos del Desarrollo Turístico Sostenible, la actividad turística debe ser una vía para mejorar la calidad de la experiencia de los visitantes, pero también la calidad de vida de la población local residente.

Finalmente, hay que destacar que ninguno de estos aspectos podrá ser alcanzado si los agentes presentes en este desarrollo no realizan actuaciones de colaboración y cooperación entre ellos, con especial mención a las distintas administraciones públicas de distinto nivel, que mantienen la titularidad de los trazados viarios en cuestión. Resulta fundamental que dichas administraciones actúen visualizando la carretera nacional como un itinerario único. Por tanto, aunque existan distintos actores implicados, debe respetarse la anteriormente mencionada homogeneidad que debe disponer la vía en todo su recorrido, con el fin de proporcionar productos turísticos consolidados a los visitantes.

6. Referencias bibliográficas

- Alonso, F. (2009): Santiago y los Caminos de Santiago: un paisaje cultural, una cultura del paisaje. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 51, 203-218. <https://bage.geografia.es/ojs/index.php/bage/article/view/1138>
- Benur, A. M. y Bramwell, B. (2015): Tourism product development and product diversification in destinations. *Tourism Management*, 50, 213-224.
- Briedenhann, J. y Wickens, E. (2004): Tourism routes as a tool for the economic development of rural areas-vibrant hope or impossible dream? *Tourism Management*, 25(1), 71-79. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(03\)00063-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(03)00063-3)

- Buhalis, D. (2000): Marketing the competitive destination of the future. *Tourism Management*, 21(1), 97-116. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(99\)00095-3](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(99)00095-3)
- Carden, A. R. (2006): Sign of the Times: An Examination of the Self-Concept and Emotional Motivation of Travelers on Route 66 (1926-Present). *Journal of Travel & Tourism Marketing*, 20(2), 51-61. https://doi.org/10.1300/J073v20n02_04
- Caton, K. y Almeida, C. (2007): Heritage Tourism on Route 66: Deconstructing Nostalgia. *Journal of Travel Research*, 45(4), 371-386. <https://doi.org/10.1177%2F0047287507299572>
- Cohen, E. (1988). Authenticity and Commoditization in Tourism. *Annals of Tourism Research*, 15(3), 371-386. [https://doi.org/10.1016/0160-7383\(88\)90028-X](https://doi.org/10.1016/0160-7383(88)90028-X)
- Custodio, M., Ferreira, A., Costa, C. y Santos, J. A. (2020): A Model for the Development of Innovative Tourism Products: From Service to Transformation. *Sustainability*, 12(11), 4362. <https://doi.org/10.3390/su12114362>
- Divisikera, S. y Nguyen, V. K. (2018): Determinants of innovation in tourism evidence from Australia. *Tourism Management*, 67, 157-167. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2018.01.010>
- García, L. (2004): Los grandes ejes territoriales turísticos peninsulares. La dificultad de planificar, articular y consolidar productos turísticos espaciales. El ejemplo de la Vía de la Plata. *Cuadernos Geográficos*, 34(1), 145-162. <https://revistaseug.ugr.es/index.php/cuadgeo/article/view/1825/2007>
- Haid, M. y Albrecht, J. N. (2021): Sustainable Tourism Product Development: An Application of Product Design Concepts. *Sustainability*, 13, 7957. <https://doi.org/10.3390/su13147957>
- Hassan, S. (2000): Determinants of Market Competitiveness in an Environmentally Sustainable Tourism Industry. *Journal of Travel Research*, 38, 239-245. <https://doi.org/10.1177%2F004728750003800305>
- Hernández, J. (2011): Los caminos del patrimonio. Rutas turísticas e itinerarios culturales. PASOS. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 9(2), 225-236. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2011.09.021>
- Hurt, D. A., Delvecki, A., Payne, A. y Gress, G. (2012): Oklahoma Tourism Along Route 66: Pioneers, Perseverance, Community, and Freedom. *Material Culture*, 44(1), 31-49.
- Lázaro, F. J., Coronado, J. M., Ruiz, R. y De la Vega, J. G. (2007): Análisis y valoración del patrimonio histórico de las carreteras españolas, 1748-1936. Madrid, España, Editorial CEHOPU.
- Lorenzo, H. y Morales, G. (2014): Del Desarrollo Turístico Sostenible al Desarrollo Local. Su comportamiento complejo. PASOS. *Revista de Turismo y Patrimonio Cultural*, 12(2), 453-466. <https://doi.org/10.25145/j.pasos.2014.12.033>
- Lois, R. C., Castro, B. M. y López, L. (2015): From Sacred Place to Monumental Space: Mobility Along the Way to St. James. *Mobilities*, 11(5), 770-788. <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2015.1080528>
- MacLeod, N. (2015): Cultural Routes, Trails and the Experience of Place. En M. Smith y G. Richards (Eds.), *The Routledge Handbook of Cultural Tourism* (pp. 369-374), Londres, Reino Unido, Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203120958.ch46>

- McKercher, B. y Du Cros, H. (2002): *Cultural Tourism: The Partnership between Tourism and Cultural Heritage Management*. Nueva York, Estados Unidos, The Haworth Press.
- Ministerio de Fomento, (2008): *Inventario de la Red de Carreteras del Estado*. Madrid, Centro de Publicaciones, Secretaría General Técnica, Ministerio de Fomento.
- Mitma, Catálogo de la RCE 2021. (2022, junio 15). Mitma.gob.es <https://www.mitma.gob.es/areas-de-actividad/carreteras/catalogo-y-evolucion-de-la-red-de-carreteras/catalogo-de-la-rce/catalogo-de-la-rce-2011-2012-2013-y-2014>
- Moreno, A., Costa, C. y Hernández-Mogollón, J. M. (2020): Value creation in the cultural routes of the european council through the design of military tourism products. *Journal of Tourism and Development*, 34, 53–64. <https://doi.org/10.34624/rtd.v0i34.22336>
- Morère, N. (2012): Sobre los Itinerarios Culturales del ICOMOS y las rutas temáticas turístico-culturales. Una reflexión sobre su integración en el turismo. *Revista de Análisis Turístico*, 1(13), 57–68.
- Morgan, M., Elbe, J. y De Esteban-Curiel, J. (2009): Has the Experience Economy Arrived? The Views of Destination Managers in Three Visitor-dependent Areas. *International Journal of Tourism Research*, 11, 201-216. <https://doi.org/10.1002/jtr.719>
- Navareño, A., Criado, J. E. y Galán, P. (2018): Valoración del patrimonio viario a partir de los inventarios de la RCE y puesta en valor del patrimonio puntual y lineal de carreteras (2 de 2). *RUTAS, Revista de la Asociación Técnica de Carreteras*, 174(1), 20-35.
- Navareño, A., Galán, P., Ruiz, R., Coronado, J. M. y Rodríguez, F. J. (2022): El proyecto “Identificación, valoración y análisis patrimonial de las carreteras históricas españolas de titularidad estatal”. *Revista de Obras Públicas*, 3633(1), 63-69.
- Otero, A. (2007): La importancia de la visión de territorio para la construcción de desarrollo competitivo de los destinos turísticos. *Cuadernos de Turismo*, 19, 91-104. <https://revistas.um.es/turismo/article/view/13811/13331>
- Paiva, O., Seabra, C. y Abrantes, J. L. (2019): Cultural Routes Crossing Portugal: history and traditions. *International Journal of Religious Tourism and Pilgrimage*, 7(4), 18-33. <https://arrow.dit.ie/ijrtp/vol7/iss4/4>
- Payne, A. y Hurt, D. A. (2015): Narratives of the Mother Road: Geographic Themes Along Route 66. *Geographical Review*, 105(3), 283-303. <https://doi.org/10.1111/j.1931-0846.2015.12074.x>
- Pine, J. B. y Gilmore, J. H. (1998): Welcome to the Experience Economy. *Harvard Business Review*, 76(4), 97-105.
- Recuero, N., Blasco, F. y García de Madariaga, J. (2016): *Marketing del turismo cultural*. Madrid, Editorial ESIC.
- Richards, G. y Wilson, J. (2006): Developing creativity in tourist experiences: A solution to the serial reproduction of culture? *Tourism Management*, 27(6), 1209-1223. <https://doi.org/10.1016/j.tourman.2005.06.002>
- Rodríguez, M. J. y Ceresuela, A. (2015): *Albergues de Carretera. La metamorfosis de un tipo hotelero*. *Estudios Turísticos*, 205(3), 35-70.
- Ruiz, R. (2014): *Identificación y valoración del patrimonio de las carreteras históricas españolas 1748-1967*. Tesis Doctoral. Universidad de Castilla-La Mancha. <http://hdl.handle.net/10578/5433>

- Ruiz, R., Rodríguez, F.J. y Coronado, J. M. (2014): Identification and assessment of engineered road heritage: A methodological approach. *Journal of Cultural Heritage*, 15(1), 36-43. <http://dx.doi.org/10.1016/j.culher.2013.01.001>
- Ruta N-VI. (2021, julio 27). Ruta N-VI. <https://rutanvi.com/>
- Ruta Vía de la Plata. (2021, junio 18). Rutadelaplata.com. <https://rutadelaplata.com/>
- Silva, T. (2021, agosto 8). Cómo hacer de la N-VI nuestra Ruta 66. *La Voz de Galicia*. https://www.lavozdegalicia.es/noticia/coruna/2021/08/08/n-vi-ruta-66/0003_202108H8C10991.htm
- Sims, R. (2009): Food, place and authenticity: local food and the sustainable tourism experience. *Journal of Sustainable Tourism*, 17(3), 321-336. <http://dx.doi.org/10.1080/09669580802359293>
- Stamboulis, Y. y Skayannis, P. (2003): Innovation strategies and technology for experience-based tourism. *Tourism Management*, 24(1), 35-43. [https://doi.org/10.1016/S0261-5177\(02\)00047-X](https://doi.org/10.1016/S0261-5177(02)00047-X)
- Thierry, N. (2014): *Histoire de la Nationale 7: De l'Antiquité à la route des vacances*. París, Francia, Pygmalion.