

Los caminos históricos en áreas rurales metropolitanizadas: pérdida de valor, nuevas funcionalidades y retos

ANNA BADIA PERPINYÀ

ÀNGEL CEBOLLADA FRONTERA

MONTSERRAT PALLARÈS-BARBERÀ

ENRIC MENDIZÀBAL RIERA

FRANCESCO FERRARI

DALILA SERUSI

Departament de Geografia.
Universitat Autònoma de Barcelona

Resumen

Los caminos han sido desde siempre un elemento estructurador del territorio y han permitido la conexión e intercambio de bienes y el desplazamiento de personas entre las distintas áreas. Históricamente, las actividades relacionadas con la agricultura, la ganadería y el uso forestal constituían su principal función. En la segunda década del siglo veintiuno, sus funciones se han diversificado, multiplicado o desaparecido. Si perviven, constituyen, a veces, elementos esenciales para el ocio y para la reivindicación de una nueva cultura sostenible. Ésta incluye el uso de caminos para una movilidad alternativa al uso del coche o del transporte público. La pérdida de su funcionalidad tradicional y la modificación o desaparición de su trazado ha comportado la disminución de la estructuración histórica del territorio, y del valor asociado al patrimonio cultural y paisajístico; especialmente en aquellas *áreas rurales metropolitanizadas*, este hecho menoscaba funcionalidades emergentes en el siglo veintiuno, además de que el derecho a la movilidad y al disfrute de la naturaleza usando los caminos históricos entra a menudo en conflicto con el derecho a la propiedad privada.

La pregunta estructural de este trabajo es como la transformación de los caminos históricos para satisfacer las necesidades de crecimiento urbano y periurbano ha comportado la pérdida del valor de los mismos. Esta comunicación surge de la preocupación por la progresiva desaparición o modificación de caminos históricos, que forman parte de la memoria cultural, a causa del crecimiento urbano disperso. El objetivo final es poner en valor los caminos históricos para que puedan constituir elementos estructurantes de la identidad colectiva de la sociedad postindustrial. En esta comunicación se identifican las transformaciones de los mismos y se analiza un caso concreto, el *Camí dels Monjos*, cuyo recorrido va desde Sant Cugat del Vallès a Sant Llorenç del Munt (Vallès Occidental, Barcelona).

Metodológicamente, se realizará una revisión de la literatura y de la legislación en materia de caminos. Se analizarán los cambios en los usos y cubiertas del suelo a partir de herramientas SIG. Las fuentes principales serán los mapas de cubiertas del suelo de los años 1956 y 2009 (Centre de Recerca Ecològica i Aplicacions Forestals, CREAF) y la búsqueda de bibliografía sobre caminos en los repositorios bibliográficos habituales. Estas fuentes se convierten en una herramienta fundamental para visualizar, analizar, cuantificar y explicar la pérdida del valor de los caminos históricos en tanto que se han ido modificando para satisfacer las necesidades del crecimiento urbano. Los resultados esperados estarán dirigidos a políticas de ordenación de zonas rurales metropolitanizadas y a la sensibilización de propietarios, usuarios y administración.

Palabras clave

Valor de los caminos, dispersión urbana, movilidad, patrimonio, SIG.

Abstract

Historic roads in rural metropolitan areas: loss of value, new features and challenges

Roads have always been a structural keystone in the making of territory which allowed connection and exchange of goods and people. Historically, activities related to agriculture, livestock and forestry constituted its primary function. In the second decade of the twenty-first century, the roads' roles have diversified and multiplied. Leisure and new ways of mobility as an alternative to the use of car or public transport constitute new functions of historic roads. The loss of their traditional functionality in most rural areas, and their trace modification or disappearance has led to the decline of the historic road values associated with cultural and landscape heritage; specifically, in rural metropolitan areas. Moreover, the right to mobility and enjoyment of nature often comes into conflict with the right to private property. The structural question of this work is how the transformation of historic roads placed in urban and suburban growth areas has led to the loss of historic road values; and how this fact does not concern society and institutions.

This paper wants to analyze and find solutions to how the gradual removal or alteration of historic roads by urban sprawl would enforce loss of cultural memory and, at the end, the disappearance of them. The ultimate goal is to highlight that the historic trails could be important elements to structure the collective identity of the postindustrial society. This requires identifying their transformations. To do so, in this paper we analyze a particular case called Camí dels Monjos, from Sant Cugat del Vallès to Sant Llorenç del Munt (Vallès Occidental, Barcelona).

Methodologically, a review of the historical literature and roads legislation will take place. Changes in land use and land cover using GIS tools will be used. The main sources are the land cover maps of 1956 and 2009 (Centre for Ecological Research and Forestry Applications, CREAF), and bibliographic and legislation about roads. These sources become an essential tool to visualize, analyze, quantify and explain the loss of value of the historic roads.

Keywords

Value of roads, urban sprawl, mobility, natural environment and heritage, GIS.

1. Introducción

Este trabajo es el inicio de un proyecto mucho más ambicioso que es poner en valor el patrimonio histórico y cultural de los caminos que ha ido desapareciendo a causa del desarrollo económico y urbano actual. No se trata de pensar el territorio como un museo sino valorizar lo que permanece del patrimonio social histórico y cultural para una nueva cultura más sostenible. En esta fase del proyecto se pretende reconstruir el camino a partir de la fotointerpretación de la primera cartografía aérea disponible en Cataluña, las ortofotografías del año 1956, tomando como base el trazado actual.

2. Contexto teórico

2.1. Una breve reflexión de la bibliografía sobre caminos

Desde la geografía y ciencias sociales afines, los caminos se pueden estudiar de diversas maneras. Por ejemplo se ha reflexionado sobre el hecho mismo de caminar (Hazlitt Y Stevenson, 2004; Le Breton, 2011; Schelle, 2013): el placer que supone esta actividad, la posibilidad de aprehender el entorno e interpretarlo se encuentra en la base del trabajo de campo geográfico. También los problemas y potencialidades de los caminos entendidos como parte fundamental de la red viaria, así como las posibles estrategias de gestión para la movilidad de los ámbitos rurales (Campillo y López-Monné, 2010) son puntos de partida para una geografía aplicada centrada en los caminos.

De los caminos se ha estudiado la historia de su creación y evolución así como también se han realizado estudios de geografía histórica de los caminos. En el primer caso se encuentran textos que explican la formación de una red de caminos a lo largo del tiempo (Font i Garolera, 1999; Martínez Esteban, 1992; Moreno Medina, 1997; Navas Ferrer, 2012). En el segundo caso, se encuentran los textos que explican cómo se han utilizado los caminos en algún momento del pasado (Ávila Granados, 1996; BAS, 1989; Ferreira Priegue, 1988; Hindle, 1982; Piqueras y Sanchis, 2005). Dentro de estos dos tipos de estudios, las cañadas de trashumancia españolas han sido ampliamente estudiadas; una de las series importantes sobre esta temática es la que editó ICONA entre 1992 y 1995 bajo el título “Cuadernos de la trashumancia”, con un primer volumen dedicado a las generalidades de la vías pecuarias (Mangas Navas, 1992) y luego más de una veintena de monografías regionales que cubren gran parte de España. Se debe resaltar también en Cataluña la documentación y la base cartográfica acerca los caminos ganaderos (Generalitat de Catalunya).

También cabe destacar los trabajos realizados para excursionistas, viajeros y turistas así como para personas interesadas donde un camino es el eje temático.

Hay multitud de estos trabajos sobre rutas históricas como el Camino de Santiago o la Ruta de la Seda. Si se acude a casos más locales, las rutas del Cid han sido ampliamente estudiadas (García Pérez, 2000; Marrero y Fraile Ruiz de Ojeda, 1995).

En la comunicación que presentamos tenemos presente este tipo de trabajos citados, a los que nosotros añadimos la perspectiva de los cambios de los usos del suelo y el paisaje alrededor de un camino, el Camí dels Monjos.

2.2. Los caminos en la legislación española

En España y Cataluña hay poca legislación sobre los caminos. En la legislación existente, el término *camino* queda definido jurídicamente por la negación de lo que es carretera y de lo que es urbano (calles, travesías, etc.). Esta definición, construida a partir de un sentido excluyente, queda recogida en la Ley 7/1993, de 30 de septiembre, de carreteras de la Generalitat de Catalunya. Por lo tanto, lo que podemos entender jurídicamente como camino hace referencia a pistas forestales y caminos rurales, así como caminos de acceso y servicio. En cambio, en la legislación no existe ninguna definición ni clasificación legal de las distintas clases de caminos (Campillo, 2010). No obstante, en 1921 la Mancomunitat de Catalunya editó un texto sobre usos y costumbres tradicionales de los caminos (Oficina d'Estudis Jurídics Mancomunitat de Catalunya, 2014) que aunque no sea legislación oficial sí tiene una importante tradición consuetudinaria.

Desde el punto de vista jurídico, es importante distinguir la titularidad del camino, que puede ser pública o privada. En el primer caso, el código civil establece que los caminos son bienes de dominio público afectados por uso público. El carácter público de un camino histórico se define jurídicamente a partir del concepto de prescripción inmemorial: se trata de una infraestructura destinada a un uso público desde tiempos inmemoriales y ello les otorga la categoría de bien de dominio público. Estos caminos son inalienables, inembargables e imprescriptibles aun cuando hayan sido abandonados o hayan desaparecido.

Jurídicamente, no hay un marco legislativo que defina y proteja específicamente a los caminos históricos *per se*, con la excepción de los caminos ganaderos que cuentan con ley propia (Ley 3/1995, de Vías Pecuarias), sino es en la consideración de “caminos públicos” anteriormente comentada. Podría aducirse que los caminos históricos, por el hecho de tratarse de la red viaria de uso común de la sociedad preindustrial, pueden considerarse en su práctica totalidad como públicos. Si esta consideración debería ser suficiente, ¿cómo es que en muchas ocasiones, también en el Camí del Monjos, encontramos tramos cortados por intereses privados y privativos? La respuesta está en la no aplicación de la Ley Municipal y de Régimen Local que obliga a las corporaciones municipales a

inventariar los caminos públicos; en muchas ocasiones no se ha realizado o se ha realizado incompletamente. Esta falta de inventario posibilita la privatización o desaparición (total o parcial) de los mismos.

En los últimos años están surgiendo normas que de una forma u otra afectan, o pueden hacerlo, la red de caminos históricos. Esta nueva legislación surge a la luz de los nuevos intereses de la sociedad postindustrial como son el acceso al medio natural, la protección del medio ambiente y la aparición de nuevas actividades relacionadas con el ocio como es el senderismo. La Ley 45/2007, de 13 de diciembre, para el Desarrollo Sostenible del Medio Rural, sería un ejemplo. Ahora, desde la planificación, los esfuerzos se dirigen a la creación de redes de caminos para un uso recreativo que favorezca el desarrollo rural. Para ello, se cuenta con la amplia y densa red de caminos públicos y la atención normativa se dirige hacia la regulación de la señalización para la creación de redes de uso turístico o deportivo y hacia la regulación de la actividad senderista (cupos de personas, autorizaciones de paso, etc.) en espacios naturales protegidos. Así, es escasa la legislación de caminos que tenga objetivos no relacionados con las actividades de ocio y/o deportivas acabadas de mencionar. Una de estas escasas leyes es la Ley 12/2001, de 15 de noviembre de Caminos Públicos de Extremadura, directamente relacionada con el acceso a las actividades agrarias. Además de esta, hay otros pocos ejemplos de caminos protegidos por sus valores histórico-patrimoniales, declarados Bien de Interés Cultural al amparo de la Ley 16/1985 de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Español y de caminos protegidos como Monumentos Naturales al amparo de la Ley 42/2007, de 13 de Diciembre, del Patrimonio Natural y de la Biodiversidad. Mención aparte debe hacerse de los caminos de acceso en áreas de dominio público, como son riberas de mar y riberas de ríos. Al amparo de las normativas correspondientes (Ley 22/1988, de 28 Julio, de Costas y Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de Julio, que aprueba el Texto Refundido de la Ley de Aguas) se ha protegido el acceso público a estas zonas y se han recuperado, conservado y señalado numerosos caminos litorales (*camins de ronda*) y fluviales (Observatorio de caminos naturales e itinerarios no motorizados, s.f.).

Pero donde sea más dificultosa la conservación de los caminos históricos es en las áreas de nueva urbanización. Probablemente, debido al hecho de que urbanización y camino sean términos disociados, en el urbanismo casi nunca aparece el término camino. Una vez más, la principal excepción son las Vías Pecuarias que se mantienen como tal aun dentro del trazado urbano. En el artículo 10 de la Ley del Suelo (RDL 2/2008) aparece la única referencia normativa sobre caminos donde se establece “que solo aquellos caminos pintorescos o que tengan características destacadas y especiales, pueden ser prioritarios y protegidos o fomentados respecto al planeamiento”. Evidentemente, se trata de la protección del camino-infraestructura y no del derecho de paso y uso, en tanto que cuando

el área por el que transcurre un camino histórico se integra y transforma en un área urbanizada, las calles del mismo son de titularidad público y acceso, en principio, libre.

3. El Camí dels Monjos

Antoni Vergés i Mirassó escribe en el año 1871: “La dependència del abat de Sant Llorens del monastir de Sant Cugat tal vegada fench la causa del error que anà cundint en lo poble y que avuy encara està en boga entre alguns habitants de las poblacions circumvehinas, a saber: que cansats los monjos de víurer en aquella soledat acudiren al papa per a què los permetés trasladar-se a altre punt més còmodo a lo que accedí, diuhen, lo summo pontífice ab la condició de que no passassen riu ni riera, y que los dits monjos, examinant fins a hont podria arribar, segons la concessió, anaren des del Munt fins a Sant Cugat del Vallès. Y efectivament, se ha observat, segons he oït dir a varios (que jo no m’he prè la molèstia d’examinar-ho), que pot anar-se de un a altre punt sense passar-los.” (Soler, 2009, p. 14).

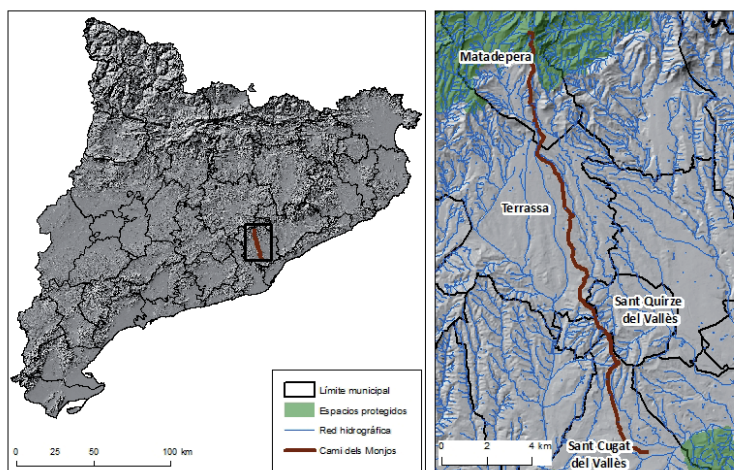
El sacerdote Joan Solà en el año 1935 hace una particular versión de la leyenda en la que se da protagonismo al obispo de Barcelona: “Contradint la història, es conta que temps era temps, l’abat i els monjos de Sant Llorenç s’avorrien de tristor i soledat en el cim de la Mola i van demanar al bisbe que els permetés traslladar-se a un altre lloc. El bisbe hi accedí amb la condició que podien anar allà on vulguessin mentre no travessessin cap torrent ni riera. Ells, seguint aquestes indicacions pogueren arribar a Sant Cugat, on fundaren aquest monestir.” (Soler, 2009; p. 22).

Estas son las dos versiones de la leyenda sobre el *Camí dels Monjos* que han llegado hasta nuestros días aunque la segunda ha sido la más aceptada, de forma que actualmente es la que se difunde a través de la documentación oficial de promoción turística.

El *Camí dels Monjos* transcurre de norte a sur a través de cuatro municipios de la comarca del Vallès Occidental: Matadepera, Terrassa, Sant Quirze del Vallès y Sant Cugat del Vallès (Figura 1). El camino recorre actualmente poco más de 25 km, desde los 1100 metros de altitud en la cima de la Mola, en el municipio de Matadepera (en pleno parque natural de Sant Llorenç del Munt i de l’Obac) y culminada por el monasterio románico de monjes benedictinos, al monasterio de Sant Cugat, en el centro de la ciudad de Sant Cugat del Vallès con una altitud aproximada de 100 m. A pesar que se trata de una leyenda, su recorrido actual no cruza ningún río ni riachuelo: baja de la montaña de Sant Llorenç en Matadepera entre la riera de las Arenas (cuenca del Llobregat) y el río Ripoll (cuenca del Besós), pasa por campos de cultivo, se introduce entre las zonas urbanas y polígonos industriales, rodea el cementerio de Terrassa y vuelve a entrar por los márgenes de los campos de cultivos, cruza la autopista C-58, atraviesa nuevamente zonas

urbanas para llegar a las pistas forestales que se adentran a la Serra de Galliners hasta llegar a un polígono industrial, desde el que se accede a la ciudad de Sant Cugat el Vallès y a través de sus calles se llega al monasterio.

Figura 1. Mapa de localización



La denominación del *Camí dels Monjos* no aparece hasta finales del siglo XVIII, aunque ya hay algunas referencias del siglo XIII, poco claras, que hacen pensar que podrían referirse a este camino. En el siglo XVI se empieza a disponer de noticias relativas al *Camí dels Monjos* a partir de documentos de notarios, payeses y arrieros. Durante el siglo XVIII aparece mayor documentación acerca del camino, precisamente en un momento en que el monasterio de Sant Llorenç había reducido su actividad parroquial. Por la manera que aparece descrito (según SOLER, 2009) parece que la vía tenía gran vitalidad como conector en el interior del Vallès. En 1792 aparece la primera mención del Camí dels Monjos. Su mención, de forma casi súbita, hace pensar que su origen se fundamentaba en la voz popular. Esta denominación convive con las más habituales: “camí real de Sant Cugat del Vallès a Sant Llorenç del Munt” (1797), “camí de Sant Llorenç del Munt a Sant Cugat del Vallès” (1801), “camino real que va de San Lorenzo del Munt a la villa de Sant Cugat del Vallés” (1822) o “camino que va de San Cucufate a San Lorenzo” (1823) (Soler, 2009). Siempre que se hace referencia al Camí dels Monjos se utiliza la lengua catalana, esto es lo que da solidez a la consideración que su denominación proviene directamente de la voz popular.

El *Camí dels Monjos* no se convierte en un camino de interés para los centros excursionistas hasta los años 20 del siglo XX, cuando Joan Montllor lo cita en una conferencia en el Centre Excursionista de Sabadell (Soler, 2009). Pero no

es hasta los años 60 del siglo XX que se populariza definitivamente. Parece discutible que los monjes de Sant Llorenç pudieran fundar el monasterio de Sant Cugat dado que las primeras noticias del monasterio de Sant Cugat (finales del s. IX) preceden a las de Sant Llorenç del Munt (958) (Soler, 2009).

Para describir y analizar el Camí dels Monjos es necesario conocer la red de caminos que conectaban las distintas fincas y masías de la zona. El camino tiene sentido por su uso como conector y para la movilidad.

4. Metodología

La metodología seguida en esta comunicación tiene tres fases:

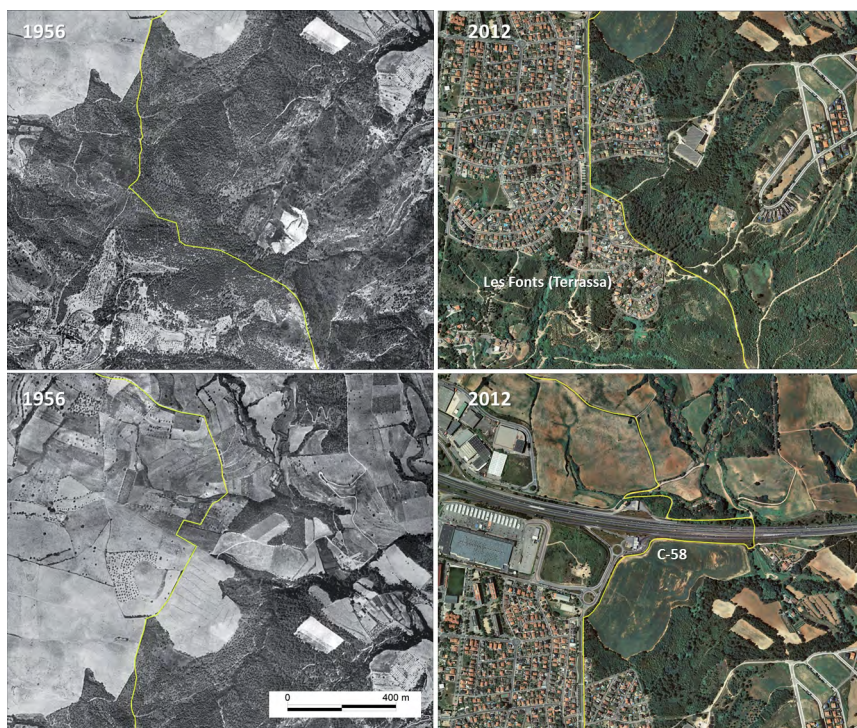
- a. Recopilación de bibliografía sobre caminos en general y específicamente sobre el *Camí dels Monjos*, y compendio de legislación en materia de caminos en distintas escalas territoriales (véase el apartado 2).
- b. Trabajo de campo: recorrido a pie de todo el tramo del Camí dels Monjos (desde el monasterio de Sant Llorenç en Matadepera hasta el monasterio de Sant Cugat en Sant Cugat del Vallès) y captura con un GPS del recorrido actual (véase el apartado 5).
- c. Utilización de los sistemas de información geográfica (SIG) en todas las fases de manipulación y análisis de la cartografía digital, tanto para la captura y edición del tramo del camino, como para el análisis de los cambios en las cubiertas del suelo durante el período 1956 – 2009. Este proceso ha consistido en distintas fases: 1) digitalización del tramo actual a partir de un plano-guía editado conjuntamente por los municipios por donde transcurre dicho camino; 2) modificación del tramo de la guía a partir de la captura del GPS y de algunas variaciones de calles, caminos y senderos superpuestos a los ortofotomapas del año 2012; 3) digitalización del tramo del año 1956 a partir de la superposición del tramo actual y su modificación a partir de los ortofotomapas del 1956; 4) creación de un área de influencia de 3 km desde el camino, para analizar los cambios en las cubiertas del suelo a partir de los mapas disponibles del año 1956 (Pino *et al.*, 2008) y del año 2009 (MCSC); 5) funciones de geoproceso para homogeneizar los dos mapas de cubiertas (mosaicos de hojas, cambios de resolución, reclasificación, etc.); 6) combinación analítica de capas para cuantificar los cambios de las distintas cubiertas del suelo (véase el apartado 6).

5. Delimitación del trazado actual y del año 1956

Para la delimitación del trazado del Camí dels Monjos hemos partido del trazado actual disponible en la documentación oficial de los cuatro municipios por el que transcurre el municipio, que en abril de 2005 firmaron un convenio de colaboración en materia de fomento y promoción del Camí dels Monjos, basada en el patrimonio histórico, arquitectónico, natural y cultural.

La figura 2 muestra el detalle de algunos tramos en los que los cambios han sido significativos, sea por la estructura del territorio sea por el trazado del mismo camino. En la parte superior derecha de la figura, la ortofotografía del año 2012, muestra como la zona urbanizada ha integrado el camino entre sus calles modificando el trazado de 1956. De la misma forma, en la parte inferior derecha, se visualiza el recorrido de la autopista C-58, que nuevamente modifica el trazado del camino.

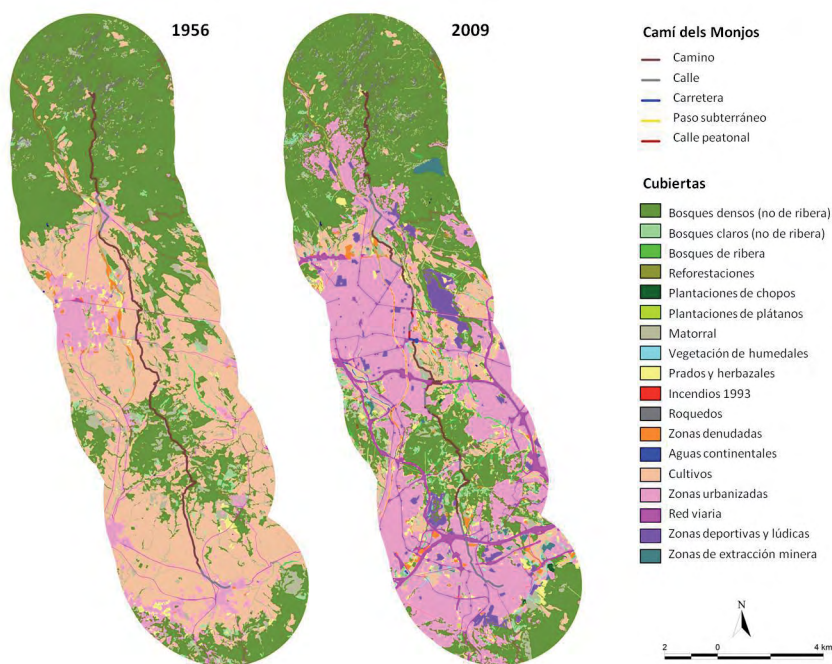
Figura 2. Detalle de algunos tramos del Camí dels Monjos de los años 1956 y 2012



6. Análisis de los cambios en los usos y cubiertas del suelo y discusión de los resultados

El análisis de los cambios en las cubiertas del suelo permite identificar la dinámica de los cambios en el paisaje durante los años 1956 – 2009, período para el cual se dispone de este tipo de información cartográfica: el mapa de cubiertas del año 1956 realizado por un grupo de investigación del CREAM (Pino et al., 2009) y el mapa de cubiertas del suelo de 2009 del mismo CREAM (MCSC) (Figura 3).

Figura 3. Mapa de cubiertas del suelo años 1956 – 2009



Fuente: elaboración propia

Un primer análisis visual de la figura 3 muestra claramente los cambios que se han dado en la zona de estudio durante más de 50 años. En los mapas se observan los cambios derivados de las transformaciones socioeconómicas que tuvieron lugar especialmente a partir de la segunda mitad del siglo XX. Los más significativos son los referentes al crecimiento urbano, que es el que ha hecho variar y desviar el trazado del camino. Este crecimiento urbano se produce a expensas de prados y herbazales, zonas denudadas, campos de cultivo, bosques

claros y bosques de ribera. Se puede afirmar, y así lo apunta Antrop (2004) que la urbanización es la fuerza inductora de los cambios en el paisaje que hace que los valores de su herencia natural y cultural se pierdan irreversiblemente.

Tabla 1. Superficie de los usos y cubiertas del suelo años 1956 y 2009

Cubierta	Camí dels Monjos (área influencia 3 km)				
	1956		2009		Variación
	ha	%	ha	%	
Bosques densos (no de ribera)	6350,9	41,1	5885,2	38,1	-465,7
Bosques claros (no de ribera)	117,5	0,8	198,7	1,3	81,2
Bosques de ribera	11,0	0,1	47,5	0,3	36,5
Reforestaciones	5,1	0,0	0,0	0,0	-5,1
Plantaciones de chopos	0,3	0,0	12,0	0,1	11,7
Plantaciones de plátanos	0,0	0,0	6,6	0,0	6,6
Matorral	1112,8	7,2	973,5	6,3	-139,3
Vegetación de humedales	0,0	0,0	78,1	0,5	78,1
Prados y herbazales	154,2	1,0	373,4	2,4	219,2
Incendios 1993	0,0	0,0	0,5	0,0	0,5
Roquedos	250,5	1,6	232,6	1,5	-17,9
Zonas denudadas	101,7	0,7	189,7	1,2	88,0
Aguas continentales	1,3	0,0	8,6	0,1	7,3
Cultivos	6240,1	40,4	1416,6	9,2	-4823,5
Zonas urbanizadas	977,9	6,3	4874,5	31,6	3896,6
Red viaria	111,8	0,7	645,9	4,2	534,1
Zonas deportivas y lúdicas	2,7	0,0	406,8	2,6	404,1
Zonas de extracción minera	0,0	0,0	87,5	0,6	87,5

Fuente: elaboración propia

7. Conclusiones

La cultura social sobre los caminos ha variado durante el siglo veinte y el siglo veintiuno. Anteriormente, los elementos que reforzaban la existencia y creación de caminos también eran diversos; y se basaban en la estructura económica, cultural y social predominante. Por tanto, la existencia, modificación y desaparición/creación de caminos es una variable dependiente de en qué momento se ubican.

Desde el punto legal, la legislación acostumbra a surgir muchas veces, a caballo del problema que ha surgido sobre caminos, más que establecer un marco que responda a unos objetivos concretos.

En una cultura agraria, los caminos y sus reglas se establecían más por acuerdos entre los usuarios sobre qué cargas y qué derechos tenían sobre los caminos que a partir de una legislación existente y precisa. En la sociedad industrial, la menor importancia de la función de los caminos ha posibilitado conductas de apropiación indebida, que en algunos casos han debilitado el derecho de la utilización pública del camino, a favor del derecho privado, algunas veces con la connivencia de los gobiernos locales.

En la sociedad postindustrial, el nacimiento de una cultura sostenibilista, más próxima al uso de la naturaleza para el ocio y a la sensibilización hacia la recuperación de los elementos del paisaje “natural”, ha llevado a grupos sociales a intentar identificar aquellas estructuras locales que formaban parte de la sociedad y que fueron pilares de lo que es la sociedad actual, para recuperar las raíces y no perder la identidad de la dualidad sociedad – territorio. Desde la academia, una postura activa respecto a la transferencia de conocimientos a la sociedad se basa en elaborar argumentos científicos sobre el territorio y, en este caso, en poner en valor los caminos históricos como una forma de reivindicar una sociedad más sostenible. En este proyecto se proponen las bases de la discusión, empezando por el marco teórico y legal y por el análisis comparativo histórico. Los resultados de este inicio ya han dibujado un primer escenario, donde se comprueban algunas de las hipótesis de partida, como son la desaparición o desviación de algunas partes del Camí dels Monjos a partir, básicamente de la política de un urbanismo de edificación extensiva e invasiva, que ha identificado el desarrollo de España en los últimos años.

El valor que pueden tener los caminos está asociado al uso que se haga de ellos, sea con finalidades de movilidad o para el ocio. La puesta en valor de los caminos históricos debe favorecer la conciencia de la herencia cultural que en muchos casos esconden. El principal reto es cómo compatibilizar las necesidades económicas de la sociedad, que dejan una huella profunda sobre el territorio, con herencia cultural e histórica.

8. Bibliografía

- Antrop, M. (2005): Why landscape of the past are important for the future. *Landscape and urban planning*, n. 70 (1-2), p. 21-34.
- Ávila Granados, J. (1996): Senderos históricos de Andalucía, Málaga, Aljaima, 166 p.
- Bas, B. (1989): Camiños, pasos e fontes, Vigo, Ir Indo, 122 p.
- Campillo, X., López-Monné, R. (2010): El llibre dels camins, Barcelona, Arola Editors, 121 p.

- Ferreira Priegue, E. (1988): Los caminos medievales de Galicia, Ourense, Boletín Avriense, 257 p.+5 mapas
- Font i Garolera, J. (1999): La formació de les xarxes de transport a Catalunya (1761-1935), Vilassar de Mar, Oikos-tau, 454 p.
- García Pérez, G. (2000): Las rutas del Cid. Guía práctica y cultural para recorrer – andando, en coche o en bicicleta– los caminos del Cantar del Myo Çid, Madrid, Polifemo, 474 p.
- Hazlitt, W.; Stevenson, R.L. (2004): El arte de caminar, México D.F., Universidad Nacional Autónoma de México, 56 p.
- Generalitat De Catalunya: Els camins ramaders a Catalunya, <http://www20.gencat.cat/portal/site/DAR> (sección “Medi Ambient”) [última consulta 05/06/2014]
- Hindle, B.P. (1982): Medieval Roads, Aylesbury (UK), Shire Archaeology, 64 p.
- Le Breton, D. (2011): Elogio del caminar, Madrid, Siruela, 171 p.
- Mangas Navas, J.M. (1992): Vías pecuarias, Madrid, ICONA, 191 p.
- Marrero, J.A.; Fraile Ruiz de Ojeda, A. (1995): Por los caminos de el Cid, León, Lancia, 203 p.
- Martínez Esteban, A. (1992): Vies de comunicació i poblament rural del terme des Mercadal, Maó, Institut Menorquí d'Estudis, 137 p.
- MCSC, Mapa de Cobertes del sòl de Catalunya, Generalitat de Catalunya, CREAM, <http://www.cream.uab.es/mcsc/> [última consulta 05/06/2014]
- Moreno Medina, C. (1997): Los caminos de Gran Canaria, Las Palmas de Gran Canaria, Cabildo Insular de Gran Canaria, 174 p.
- Navas Ferrer, T. (ed.) (2012): Els carrers del territori. 150 anys de carreteres locals, Barcelona, Diputació de Barcelona, 85 p.
- Observatorio de caminos naturales e itinerarios no motorizados (s.f.): Análisis de la normativa y legislación aplicable en España a nivel comunitario, nacional y autonómico, Madrid, Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, 95 p.
- Oficina D'estudis Jurídics Mancomunitat de Catalunya (2014): Costums sobre termenals, camins i aigües, Barcelona, Societat Catalana de Geografia, XXVII+134 p.
- Pino, J., Basnou, C., Molowny, R. (2009): Anàlisi de les dinàmiques territorials i dels seus efectes sobre la biodiversitat del mapa de cobertes del sòl de 1956 de la província de Barcelona (MCS56_B), Diputació de Barcelona, Xarxa de municipis. Àrea d'Espais Naturals. Oficina Tècnica de planificació i Anàlisi Territorial.
- Piqueras, J.; Sanchis, C. (2005): Hostales y Ventas en los Caminos Históricos Valencianos, Valencia, Generalitat Valenciana, Conselleria d'Infraestructures i Transport, 272 p.
- Roca Fabregat, P. (2010): Soler Jiménez, Joan. Camí dels Monjos. El Tram de Terrassa. Reseña publicada en la revista Terme, 25, pp. 279-281.
- Schelle, K.G. (2013): El arte de pasear, Madrid, Díaz & Pons, 182 p.
- Soler Jiménez, J. (2009). El camí dels Monjos. Tram de Terrassa, Terrassa, Ajuntament de Terrassa, 133 p.
- Vergés i Mirassó, A. (1871): Sant Llorens del Munt: son passat, son present y venider en Historia de aquell antiquíssim monastir utilíssima als que s dedican a l'estudi de les antigüetats de Catalunya, y en especial als vehins de las més importants poblacions del Vallès, Barcelona, p. 67-68.