



PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural

ISSN: 1695-7121

info@pasosonline.org

Universidad de La Laguna
España

Carbonell, Eliseu

La patrimonialización de un paisaje marítimo: de la arena de la playa a la arena política

PASOS. Revista de Turismo y Patrimonio Cultural, vol. 8, núm. 4, octubre, 2010, pp. 569-581

Universidad de La Laguna

El Sauzal (Tenerife), España

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=88115181011>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

redalyc.org

Sistema de Información Científica

Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal

Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto

La patrimonialización de un paisaje marítimo: de la arena de la playa a la arena política

Eliseu Carbonellⁱ

Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural (España)

Resumen: En este artículo exploramos los significados y usos sociales que tiene la playa en una población de la costa central catalana. Consideramos de forma especial los procesos de patrimonialización que se están llevando a cabo en esta playa por parte de una asociación de amantes de la navegación tradicional, proceso que está afectando a otros usuarios de la playa. El conflicto vivido a raíz de la oposición ciudadana a un proyecto de rehabilitación del frente marítimo pone de relieve que la playa es considerada patrimonio en sí misma e incide de lleno en los discursos y representaciones de la identidad local. El proceso de patrimonialización de la playa se verá inmiscuido en las dinámicas de inclusión/exclusión como sujeto y objeto.

Palabras clave: Procesos de patrimonialización; Antropología marítima; Playa; Paisaje; Identidad.

Abstract: The paper explores the social meaning and uses of a beach located in the central coast of Catalonia (Spain). We focus on the heritage process or “patrimonialization” carried on in this beach by an association devoted to traditional sailing, and how this process affects to other beach users. A conflict generated around the project to construct a seafront promenade in the same place showed up that the beach itself is considered heritage by local people and that it fall into the discourses and representations of local identity. The heritage process of the beach will be involved in the inclusion/exclusion practices both as subject and object.

Keywords: Heritage process; Maritime anthropology; Beach; Landscape; Identity.

ⁱ Institut Català de Recerca en Patrimoni Cultural. Email: eliseuc@icrpc.cat.

Introducción

En los últimos años estamos asistiendo a un creciente interés de la antropología en España por los procesos de patrimonialización de la naturaleza, centrados mayormente en estudios etnográficos sobre espacios naturales protegidos (Pascual y Florido del Corral, 2005; Frigolé y Roigé, 2006; Beltran, Pascual y Vaccaro, 2008). A la luz de estos y otros trabajos resulta bastante claro que los procesos de patrimonialización de la naturaleza tienen que ver con la producción de localidad e identidad cultural (Pereiro, 2003; Prats, 2006; Frigolé, 2007). El presente artículo pretende contribuir a este debate mostrando un caso de estudio un tanto singular puesto que centra su atención en una playa, espacio que tiene un fuerte componente tanto de espacio natural como de espacio público/urbano, y los conflictos surgidos alrededor de su uso social, uso que comprende específicamente su patrimonialización y uso patrimonial.

El trabajo que presentamos está basado en un trabajo de campo realizado de forma intensiva durante el año 2007 aunque todavía no ha concluido, por lo que se trata de una investigación en marcha y las conclusiones deben ser tomadas como preliminares¹. La playa estudiada se encuentra situada frente al centro urbano de una población de la costa central catalana², conocida como “playa de los pescadores” puesto que allí varaban las barcas de pesca hasta 1985, fecha en que se retiró el último patrón. Hasta el momento nuestra investigación nos lleva considerar que el proceso de patrimonialización al que estamos asistiendo puede haber seguido un camino similar al que ha sido descrito por Joan Frigolé (2005) para el caso de las “trementinaires” de ciertos valles pirenaicos: la desaparición de un oficio tradicional muy residual en los últimos años de actividad y hasta un cierto punto marginal, que reaparece con fuerza en forma de patrimonio cultural en un contexto de creación de localidad y negociación de identidades.

Tratándose de los procesos de patrimonialización que tienen lugar en una playa, a primera vista podría pensarse que el objeto de patrimonialización serán los bienes muebles e inmuebles ligados a la pesca, la construcción naval y la navegación tradicional ubicados sobre la playa o colindantes, pero la aproximación etnográfica nos muestra que lo que está en juego es la patrimonialización de la playa en sí, de la arena misma, ya que como se verá en ella recae en buena medida la representación identidad local. Así pues, nuestra investigación nos muestra como un elemento

geomorfológico y muy inestable, la arena de la playa, es concebida socialmente como elemento esencial de su patrimonio e identidad y los cambios en los usos de la misma son interpretados como amenazas a la identidad local. Todo ello genera naturalmente un conjunto de tensiones por la competencia y apropiación de la arena que actúa como verdadera arena política de la vida local. Observado bajo esta perspectiva, el proceso de patrimonialización de la playa adquiere una clara dimensión política donde las dinámicas de inclusión y exclusión toman un especial relieve.

El patrimonio cultural en la playa

El interés por la navegación tradicional recreativa se remonta a la segunda mitad del siglo XIX, cuando surge la práctica del “yachting” y el turismo náutico (Esteban Chapapriá, 2000). Más recientemente ésta actividad ha ido adquiriendo una dimensión patrimonial ligada también al turismo (Knafou, 2002). Dejando aparte los museos navales, la consideración de la navegación tradicional como patrimonio cultural es bastante reciente. Por ejemplo, en la Polinesia, en los últimos treinta años se está llevando a cabo un esfuerzo de recuperación de las técnicas náuticas y constructivas de embarcaciones tradicionales como una forma de reafirmación de la identidad cultural y confraternización entre distintos archipiélagos del Pacífico (Esteban, 2007). El mismo proceso ha podido observarse en distintos puntos de Europa, donde a raíz de iniciativas públicas y privadas se han ido recuperando embarcaciones de madera y organizando eventos como el encuentro de embarcaciones tradicionales que se celebra desde 1992, cada cinco años, en el puerto de Brest, en la Bretaña francesa.

Esto podría llevarnos a hablar de la relación entre patrimonio y turismo, y específicamente en el caso del patrimonio marítimo. Aunque no es fundamentalmente el objeto de este artículo discutir las implicaciones de tal relación, el caso que aquí expondremos muestra como una operación patrimonial basada en la búsqueda de lo auténtico coincide con la búsqueda de lo auténtico de la experiencia turística (Wang, 1999), especialmente en el marco del llamado “turismo cultural”. Además nuestro estudio se centra en una operación patrimonial situada precisamente en un espacio turístico por antonomasia, como es la playa.

Según Chias (2002) el turismo cultural consiste en un viaje que responde al interés por “conocer otras culturas

contemplando recursos culturales, principalmente relacionados con la historia y el arte". Bonet (2005) añade que el turismo cultural emerge en el contexto de un mercado turístico que busca diversificarse debido a "la creciente importancia de la nueva clase media urbana, con un alto nivel de estudios, interesados en conocer y experimentar algo especial diferente de la oferta turística masiva". En cambio, Moragues (2006: 69) advierte que hablar de "turismo cultural" implica suponer que el turismo, en términos generales, no es una actividad cultural –lo cual sería más que discutible–, o en cualquier caso que "existe una especie de graduación de culturalidad del viaje en función de las motivaciones del sujeto y de las opciones que tiene su periplo". Ya Agustín Santana nos advirtió sobre las complejas relaciones entre patrimonio y turismo. Si por un lado, el patrimonio tiene unas bases identitarias, políticas y educativas, el uso turístico del patrimonio difiere de las mismas y "si bien se mantiene su componente simbólico, el ente presumiblemente patrimonial ha de ser frecuentemente recreado, acompañado con una escenografía apropiada y, de forma esporádica, espectacularizado" (Santana, 1998), para satisfacer la demanda turística. Finalmente, Núria Galí, en su tesis doctoral sobre las miradas turísticas a la ciudad de Girona, defiende que la manera en que los turistas se relacionan con el patrimonio debe ser considerada como única y específica y que se explica "por la naturaleza singular de la propia experiencia turística" (Galí, 2004: 58-59). Galí sostiene que el consumo turístico del patrimonio tiene cuatro características propias: 1. Ausencia de un factor identitario; 2. El contexto extra-ordinario de la experiencia turística; 3. El valor simbólico del patrimonio; y 4. El consumo fragmentado.

En el caso concreto de la relación entre patrimonio marítimo y turismo deberíamos partir de los mismos principios generales expuestos anteriormente. Por ejemplo, Knafou (2002) comenta el caso del mítico transatlántico *Queen Mary* uno de los mayores elementos del patrimonio flotante norteamericano, tanto por su relevancia en la historia naviera como por su tamaño, a pesar de haber sido profundamente transformado en su interior para reconvertirlo en hotel. Así, el uso turístico del patrimonio marítimo implica por un lado, producción de patrimonio, lo cual crea las bases para su conservación, pero por otro lado implica también su falsificación (Knafou, 2002:318). Lo mismo sucede con la conservación y uso turístico y patrimonial de los buques militares. Así, Alain Roques (2002)

expone que en Francia, según un acuerdo entre los Ministerios de Defensa y Cultura, la Marina debe facilitar el acceso del público, entendiéndose de los turistas, a su patrimonio. Pero aunque la Marina, añade el autor, desee asegurar la valorización turística de su patrimonio, esto no entra dentro del cuadro de sus misiones, más bien al contrario, el uso turístico del patrimonio naviero militar implica que esos buques de guerra se "repliegan" a la reconversión turística. En definitiva, como advierte Bernard (2002:323) "las relaciones que se establecen entre turismo y patrimonio marítimo reposan sobre la ambigüedad de conciliar la preservación con la explotación del patrimonio". Un ejemplo de ello sería las dificultades de mantener grandes veleros de época para transportar turista adaptándolos a las normativas de seguridad actuales. Ello, aunque bastante complejo, no es en absoluto imposible. Y de hecho, incluso para el caso concreto de la pesca artesanal, no es solo posible sino que incluso resulta deseable plantear la convergencia de intereses de la poblaciones locales de pescadores con la industria turística, encontrando el punto de confluencia en la patrimonialización de la actividad pesquera (Santana y Pascual, 2003; Alegret, 2003; García-Allut, 2003).

Volviendo a nuestro estudio, este no se ha centrado de forma exclusiva en una actividad tradicional, como puede ser la pesca artesanal, así como la navegación o la construcción naval en sus formas tradicionales, sino que hemos tomado como punto de partida el estudio de un espacio público, una playa, donde actualmente se está llevando a cabo un proceso de patrimonialización de dichas actividades. Antes de centrarnos en la descripción de este proceso en la actualidad, ofreceremos una breve descripción general de la playa.

La playa que estamos estudiando se encuentra ubicada frente al centro histórico de un pueblo de unos cinco mil habitantes de la provincia de Barcelona. Es una playa pequeña, con una extensión de unos trescientos metros de longitud y anchura variable en función de la acción del mar. El límite urbano del centro histórico por el frente marítimo lo traza la vía del tren. Superada ésta, por un paso a nivel, se accede a la una avenida con apartamentos a un lado y el mar enfrente. Al inicio de la avenida, una plaza sombreada con bancos y una fuente sirve de lugar de reunión de ancianos durante el día y jóvenes por la noche. Desde ella se accede a la playa de los pescadores.

Los pescadores abandonaron la playa en los años ochenta. Hasta entonces faenaban cuatro barcas de arrastre más una

docena aproximadamente de laúdes de rederos. Todos ellos varaban en la arena de la playa. Un historiador local (Rodríguez, 1977) sitúa la época de esplendor de la pesca a mediados del s.XIX, cuando las embarcaciones del pueblo se aventuraban hasta aguas del golfo de Cádiz y el golfo de León. La pesca local tuvo un último repunte en la postguerra, pero en los años cincuenta esta actividad será paulatinamente reemplazada por la industria textil. Las últimas barcas que varaban en la playa o bien se trasladarán a un puerto vecino o bien resistirán hasta la jubilación del patrón. La imagen de decadencia quedará fijada en los anales ocultos de historia local con el abandono de una gran barca de madera sobre la arena, que se irá deteriorando hasta que a finales de los ochenta el alcalde decide mandar a la brigada municipal con un bidón de gasolina.

La imagen de la vieja barca de madera ardiendo sobre la playa contrasta con el movimiento de recuperación del pasado marítimo de la población que actualmente, pasados veinte años de aquella hoguera, está llevando a cabo una asociación local con el apoyo de las administraciones. Todo resto material ligado a la pesca y la navegación tradicional es ahora objeto de protección patrimonial y a falta de grandes barcas de pesca a restaurar se construyen réplicas con un esfuerzo material y humano considerable. Pero no se construyen réplicas de las embarcaciones de pesca tal como eran en los años ochenta (construidas las más antiguas a principios de los años treinta), sino unos modelos más antiguos, los que se usaban a finales del siglo XIX, antes de la introducción del motor, aparejados con vela latina, con una silueta más estrecha, se diría que más "auténticos". Y es que la búsqueda de autenticidad será, como veremos, uno de los elementos que impulsan el proceso de patrimonialización.

Este proceso está siendo llevado a cabo por una asociación de amantes de la vela latina y la navegación tradicional, nacida el año 2001 con el objetivo de "promover la conservación y difusión del patrimonio marítimo", según se recoge en su página web. Actualmente cuenta con medio centenar de socios que se han encargado de la restauración de diversos laúdes de madera a los que se dota del aparejo para navegar a vela latina, la construcción de una réplica de un barco sardinero del s.XIX de diez metros de eslora y la organización y participación en los distintos eventos de navegación tradicional a vela que tienen lugar en verano en varios puntos de la costa catalana, así como otras actividades relacionadas con la promoción del patrimonio marítimo. El

proyecto más emblemático de la asociación ha consistido en la restauración de una pequeña construcción situada en la playa, destinada originariamente a albergar los dos motores que se usaban para remolcar las barcas en la playa, instalación conocida popularmente como "la caseta del motor" o "de la maquinilla".

Se trata de un edificio de 30 m² que preside la playa de los pescadores en la zona superior central, adosada por la parte posterior al andén de la estación de ferrocarril. Las tres paredes restantes están dotadas de grandes ventanales para procurar la máxima visibilidad. Desde su interior se domina toda la playa a levante y poniente y, enfrente, el horizonte marino. La caseta fue construida en 1931 para albergar el motor o "maquinilla" -según la terminología local-, que permitía sacar las barcas del mar y remolcarlas arena arriba con la ayuda de palos o traviesas untadas con sebo. En caso de alerta por temporal, las barcas se subían hasta la parte más alta de la playa y antiguamente, incluso se subían hasta la vía secundaria del tren. Este mecanismo vino a reemplazar la pareja de bueyes que se usaban desde antaño para cumplir esta función. En el interior de la caseta se dispusieron dos motores y un cabrestante. El motor principal funciona con corriente alterna trifásica y hay un motor secundario, diesel, que se usaba en caso de avería del motor principal o por interrupción del suministro eléctrico. Ambos motores fueron adquiridos en la Exposición Universal de Barcelona en el año 1929 y nunca dejaron de funcionar. En los últimos treinta años, desaparecidas las barcas de pesca, han sido mantenidos en funcionamiento por los miembros de otra asociación que también usa la playa para sus actividades, una asociación formada por gente mayor que tiene su pequeño bote de fibra de vidrio en la playa para salir a pescar.

La caseta fue rehabilitada tanto en su parte exterior como interior. La cubierta y los ventanales se renovaron. Se acondicionó el acceso. Viejos cabos y pedazos de cadena se retiraron y en su lugar se dispusieron nuevas traviesas de madera como las que se usaban para la varada y cabos perfectamente enrollados. En el interior se eliminó el chapapote, se hizo la puesta a punto de los motores, se instaló un sistema de iluminación adecuado, se tiraron viejos cachivaches y se dispusieron sobre las paredes recién pintadas objetos decorativos relacionados con la pesca, fotografías y paneles didácticos que explican el oficio tradicional de la varada. El día de la inauguración pude oír a una mujer ma-

yor lamentar que se hubiera retirado de la caseta la mesa de jugar a la butifarra (mallilla) donde se reunían los pescadores para jugar a naipes cuando hacía mal tiempo. Este pequeño detalle es una muestra del contraste entre la cultura marítima como experiencia de vida y la cultura marítima como patrimonio cultural.

El exterior de la caseta también fue acondicionado y aquí encontramos un contraste más serio sobre lo que acabamos de anotar. Adosada a una de las paredes laterales de la caseta, un pescador de unos sesenta años, perteneciente a una antigua familia de pescadores del pueblo, habiendo perdido todas sus posesiones, según dijeron mis informantes por causa del juego, había dispuesto una lancha deportiva cubierta con unas lonas y pernoctaba allí desde hacía varios años. La caseta del motor protegía su cobertizo del viento y le procuraba cierta discreción. Con motivo de la restauración de la caseta del motor la lancha fue desplazada lo bastante lejos de su campo de visión y allí sigue, abierta al viento y a las miradas de los curiosos, aunque este hecho, según he podido comprobar, despierta más ironía que compasión entre la gente del lugar. Se trata de la “víctima” más directa del proceso de patrimonialización de la pesca y la navegación tradicional: un pescador fracasado que vive no precisamente en un viejo laúd de madera sino en una moderna lancha de fibra de vidrio.

Con todo ello se pone de manifiesto que la rehabilitación de la caseta del motor y su transformación en instalación patrimonial, forma parte de un proyecto de patrimonialización que no se limita a una infraestructura en concreto sino que se extiende a su entorno. Dicho de otro modo, el proyecto de patrimonialización incluye la playa y el conjunto de la fachada marítima, dando al paisaje una consideración de patrimonio.

La patrimonialización de la arena de la playa

Como ha mostrado Christopher Tilley, identidad, paisaje y patrimonio están muy estrechamente relacionados. Los procesos de patrimonialización del paisaje tienen por finalidad “la preservación de una identidad romantizada, la búsqueda de la pureza de grupos étnicos y la continuidad frente al cambio” (Tilley, 2006: 14). La patrimonialización del paisaje actúa como retorno simbólico al pasado, a menudo como una estrategia de defensa ante las incertidumbres del presente. El paisaje proporciona autenticidad, representa la estabilidad frente al cambio, lo cual resulta bastante complejo de gestionar en un mundo tan

cambiante como el nuestro. La singularidad del lugar aparece como una pieza clave del capital cultural local a ser preservado en forma de patrimonio. Tilley (2006:15) añade que el tipo de paisaje que se acaba produciendo está inextricablemente ligado a las políticas de identidad, a las ideas sobre con quien se quiere vivir y a quien se quiere excluir, quien forma parte del grupo y quien queda fuera de él. Hemos podido constatar estas dinámicas en el proceso de patrimonialización de la playa al que estamos asistiendo. Abordaremos esta cuestión de forma específica en el último apartado del artículo.

Nos centraremos ahora en tres afirmaciones que aparecen recurrentemente en nuestras entrevistas sobre la playa. La primera hace referencia a la singularidad de la playa, singularidad que recae en la calidad que la gente atribuye a la arena. La segunda es más bien un lugar común, todo el mundo al hablar de la playa remarca su función de plaza pública, de espacio de sociabilidad veraniega por excelencia. Y en tercer lugar, la afirmación de que la playa es el elemento principal de la identidad del pueblo. Esta afirmación, también recurrente en nuestras entrevistas, se verá reforzada por un discurso político ciudadano surgido a raíz de unos hechos acontecidos en verano de 2007 que comentaremos en el próximo epígrafe.

La gente mayor del lugar se refiere a la playa como “la sorra” (arena en catalán). La playa está compuesta de sablón, descomposición de granito. Cuando preguntamos a la gente su opinión sobre la playa responden de forma unánime que en este pueblo la arena es de la mejor calidad porque siempre está limpia, no tiene polvo como en otros pueblos: “la arena es siempre nueva” —dicen todos. La gente habla de su playa desde el patriotismo local, de modo parecido al que en otros lugares hablan de su gastronomía, sus fiestas o sus monumentos, es decir, la playa, la arena, forma parte de su patrimonio cultural.

A diferencia de otras playas más protegidas por la orografía, la playa de los pescadores es sumamente inestable. Los temporales de NE, las “llevantades”, van absorbiendo la arena de la playa hasta vaciarla por completo. Esto causaba grandes inconvenientes a los pescadores que se veían obligados a varar sus barcas en otra playa del municipio cuando esto sucedía. En cambio, cuando sopla fuerte el viento ábrego, el temporal de SW o “garbinada” devuelve la arena a esta playa, que complementa sus aportaciones con la arena proveniente de la sierra litoral transportada por una rambla que desemboca a poniente de

la playa de pescadores. Los temporales que engullen y devuelven alternativamente la arena provocan un efecto auto-lavado, por lo que el polvo no llega a acumularse. Pero siendo el Mediterráneo el mar con más residuos plásticos del planeta (Linde, 2007), si no hay polvo en la arena, lo que encontramos después de un temporal son todo tipo de desechos, sobretudo en invierno cuando los servicios municipales no limpian la playa, dato que se elude en las entrevistas. La playa, en los discursos de los habitantes del pueblo, siempre está limpia y nueva.

Hay otro dato curioso a destacar en relación a la arena de la playa. Acabamos de comentar que una rambla es responsable de la aportación complementaria de arena. Esta rambla discurre paralela a una carretera local que conecta el pueblo de la costa con sus vecinos situados a tan solo cinco kilómetros al interior. La gente de este pueblo interior suele estacionar sus coches al lado de la rambla cuando van a la playa, donde hay un gran estacionamiento. Allí la playa es más ancha y se extiende más de un kilómetro hacia el sur, siendo pues un lugar de baño habitual y espacioso para la gente que accede en coche. Como he podido constatar en mis entrevistas, la gente de la costa considera que aquella playa pertenece en cierto modo al pueblo del interior. Antes de llegar a la costa arrastrada por la rambla, la arena pasa por el pueblo del interior y es como si les perteneciera a ellos, como si hubiera sido arrancada de sus montes antes de llegar a la playa, del mismo modo que a ellos les pertenece la arena de la playa de los pescadores situada frente al centro del casco urbano. La arena es patrimonio tanto en sentido cultural como en sentido notarial. Así se comprende mejor que cuando la gente de fuera del pueblo planta sus sombrillas en la playa de los pescadores, los locales lo interpretan como una verdadera usurpación, como he podido observar y oír en más de una ocasión. Todo ello da una idea del sentimiento de propiedad y apropiación que hay sobre la arena de la playa.

Es importante subrayar que no estamos hablando de una apropiación privada de la playa sino de una apropiación pública. La segunda consideración que aparece recurrentemente al hablar de la playa con la gente del pueblo es que la playa es una plaza pública. La playa es un lugar privilegiado para la sociabilidad informal durante los meses de verano. En el clímax del verano, durante la Fiesta Mayor, la mayoría de actividades festivas se celebran en la playa, donde se instala una gran carpa para celebrar bailes y conciertos. En ocasión de los fuegos artificiales que clausuran las fiestas,

la gente se reúne a cenar o beber en la playa. Muchos de los actos veraniegos organizados por el Ayuntamiento o por entidades locales tienen lugar en la playa de los pescadores o bien en una plaza colindante. También la asociación que impulsa el proyecto de patrimonialización de la playa lleva a cabo sus actividades durante el verano, como el encuentro de embarcaciones de vela latina u otras actividades relacionadas con sus proyectos. A parte de estas actividades organizadas formalmente no hay que olvidar que la playa es el escenario de todo tipo de relaciones espontáneas e informales. La playa es realmente una plaza pública. Y en este aspecto de la vida social en la playa el quiosco de refrescos o chiringuito tiene un protagonismo que hay que considerar de forma particular.

En la playa de los pescadores, el chiringuito era conocido popularmente como el “tumulto”, nombre que describe muy bien la gran concurrencia que atraía. Hablo en pasado porque el chiringuito cambió de dueños hace unos pocos años y ha entrado en una cierta decadencia, aunque sigue reuniendo mucha gente actualmente. El “tumulto” fue inaugurado en los años sesenta por los operarios encargados del funcionamiento de la maquinilla y lo situaron justo al lado de la caseta del motor. Estos operarios recibían el nombre de “palés”, en relación al palo o traviesa con el que se traslada las barcas sobre la arena, puesto que además de atender el motor de varar eran los encargados de poner la primera traviesa al varar y asistir al patrón en la delicada operación de botar y varar. Los palés se jubilaron cuando la última barca de pesca dejó de precisar sus servicios, pero siguieron explotando el chiringuito hasta que lo traspasaron hace algunos años. Cuando las barcas de pesca empezaron una tras otra a abandonar la playa para trasladarse a un puerto cercano, los palés vieron reducidos sus ingresos, puesto que se les remuneraba con un 40% de parte de cada barca. De este modo, el aumento del turismo fue aprovechado por los palés mediante el chiringuito como forma de compensar las pérdidas en su oficio al irse reduciendo el número de barcas de pesca y poder así continuar practicándolo, en lugar de abandonarlo por la construcción o los servicios como hacían otros pescadores. De modo que el turismo, paradójicamente, permitió en esta playa el mantenimiento de la pesca tradicional todavía un par de décadas, puesto que sin palés hubiera sido inviable y ellos no hubieran podido vivir de su trabajo en la playa sin el complemento econó-

mico que les aportaba turismo a través del chiringuito.

Desde un punto de vista económico y social, el chiringuito permite pues explicar la historia reciente de la pesca tradicional en este pueblo. Pero en cambio el chiringuito no entra dentro de los planes de patrimonialización de la playa. Nadie por el momento ha propuesto restaurarlo en su estado original, aunque sin él no se entiende la historia reciente de la pesca. Al contrario, para los promotores del proyecto patrimonial, el chiringuito es algo a suprimir. Así lo pude constatar a mediados de julio de 2007 cuando faltaba poco más de un mes para la inauguración del Centro de interpretación. Algunas tardes me acercaba a la caseta del motor para observar como avanzaban los trabajos. Estos eran llevados a cabo con esmero por los miembros de la asociación de amantes de la vela latina, que destinaban sus horas libres a la rehabilitación, pintando, arreglando los últimos detalles, preparándolo todo para que estuviera listo el día de la inauguración. Cuando se acercaba la fecha, los nervios de la última hora se iban haciendo más patentes. Una de aquellas tardes se me ocurrió decir, simplemente para dar ánimos, que todo iba a quedar muy bonito y uno de los socios más activos se volvió hacia mí y me dijo con voz grave: “Sí, sobre todo cuando quiten el chiringuito, el puesto de la Cruz Roja, la carpa de la Fiesta Mayor y las duchas”, y siguió con su trabajo.

Este comentario denota un claro sentimiento de apropiación de la playa para el proyecto de patrimonialización. Cabe decir que esta playa detenta el distintivo de “Bandera Azul” otorgado por la Fundación Europea de Educación Ambiental a las playas que cumplen una serie de condiciones ambientales e instalaciones, como duchas, letrinas, papeleras de reciclaje, puesto de vigilancia y primeros auxilios, acceso para minusválidos hasta la orilla, etc., elementos en todo caso que nada tienen que ver con la navegación y la pesca tradicional. Así, la playa tiene que compaginar el proyecto de patrimonialización con otros usos que comportan otras exigencias a veces contradictorias con tal proyecto. El proyecto de patrimonialización de la playa, como tal, tiene como hemos visto ciertas aspiraciones de pureza y autenticidad y todo lo que no encaja con él –nos hemos referido antes el caso de las barcas de fibra y la lancha del pescador arruinado– es claramente un estorbo. Se entra pues en una situación de competencia de usos y concepciones de la playa.

Los promotores del proyecto patrimonial pretenden moldear la playa en una direc-

ción que, como hemos visto con el ejemplo del chiringuito o el tipo de embarcaciones que se restauran, no es totalmente coherente a nivel histórico, sino que más bien responde a un modelo idealizado de pesca y navegación tradicional y reconstrucción del pasado marítimo de la población, operando así la patrimonialización de un paisaje marítimo como retorno simbólico al pasado. En la búsqueda de autenticidad se recae en contradicciones. El pasado idealizado se sitúa aproximadamente en lo que se considera la época del esplendor de la pesca, en la segunda mitad siglo XIX, cuando los pescadores se aventuraban en aguas lejanas, ya que se reconstruye un tipo de embarcaciones anterior a la aparición del motor para las barcas de pesca, con una sublimación de la vela latina. No deja de ser paradójico erigir un pequeño museo a un motor o “maquinilla” para un proyecto patrimonial que menosprecia la mecanización de la pesca. Pero, como ha mostrado Frigolé (2007: 80), las reconstrucciones del pasado que tienen por finalidad la producción de patrimonio corren siempre el riesgo de caer en este tipo de contradicciones.

Por un lado observamos un sentido de apropiación de la playa para su patrimonialización, que entra en conflicto con otros usos de la playa. Pero por otro lado observamos que la apropiación de la playa como paisaje de gran valor simbólico es algo bastante generalizado en la población. A continuación veremos cómo entran en juego las dialécticas de identidad relacionadas con la playa y su patrimonialización. Anteriormente nos referíamos a los tres elementos que surgen de forma recurrente en nuestras entrevistas sobre la playa: la singularidad de su arena siempre limpia, su carácter de plaza pública y finalmente la playa como signo de identidad del pueblo. Para abordar este último aspecto, nos detendremos a analizar las prácticas y discursos sobre la identidad ligados a la playa y su patrimonialización.

De la arena de la playa a la arena política

La playa ha jugado siempre un papel importante en la vida económica de esta población, y seguramente a consecuencia de ello ha sido siempre también un lugar donde se han visualizado conflictos sociales de raíz política y económica. Históricamente porque era la base de la flota pesquera y por lo tanto un punto crucial para la supervivencia de una parte importante de la población, y actualmente porque se sigue dependiendo de ella en tanto que en buena medida la economía local está basada en

el turismo residencial, donde el “sol y playa” es su principal activo. Como veremos en este apartado, la arena de la playa se identifica de forma metonímica al conjunto de la población, actuando como seña de la identidad local. Los discursos sobre la identidad, local y nacional, toman la playa como símbolo y patrimonio a defender de las amenazas exteriores.

Se acercaba el verano de 2007 cuando un hecho inesperado vino a romper la aparente calma de este pueblo de la costa. Una mañana del mes de junio apareció, junto a la caseta del motor, una gran valla publicitaria del Ministerio de Medio Ambiente, anunciando la rehabilitación del frente marítimo de la población con un presupuesto de cerca de dos millones de euros. La reacción no se hizo esperar y al cabo de pocos días el cartel fue objeto de grafitis de protesta donde se leía: No más piedras.

El proyecto de rehabilitación del frente marítimo consistía en reforzar el muro de protección de la vía del tren con una plataforma de 4 metros de anchura y 400 de longitud. Esta plataforma sería habilitada en forma de paseo peatonal, separada de la vía del tren por un muro de 1,20 metros, y conectando la playa de los pescadores con la playa situada a poniente de la población, en el lugar donde desemboca la rambla, con sendos pasos subterráneos a cada extremo. Se trataba de un proyecto acordado entre el Ayuntamiento, la Demarcación de Costas del Ministerio de Medio Ambiente y Renfe, la compañía española del ferrocarril.

Los opositores al proyecto empezaron a organizarse en forma de plataforma ciudadana y la movilización contra el proyecto rápidamente adquirió un aire de conflicto abierto. Uno podía escuchar a diario discusiones sobre el tema en los bares, la tiendas, incluso en las calles. Se organizaron manifestaciones, asambleas, happenings, recogidas de firmas, etc., en contra del proyecto. Los plenos municipales pasaron a ser multitudinarios, con abucheos y descalificaciones personales dirigidas sobre todo al alcalde y al concejal de urbanismo. Se creó un foro de discusión en internet donde, tras el anonimato, insultos, descalificaciones e incluso amenazas, fueron subiendo de temperatura. La prensa también se hizo eco de las protestas, “La política destrozará la playa” o “Consigna: salvar la playa”, fueron algunos de los lacónicos titulares que publicaron aquél verano periódicos del ámbito territorial de habla catalana como *Avui* o *El Punt Diari*.

Los opositores argumentaban que la playa desaparecería enterrada bajo las

piedras de un muro que tenía por único objeto proteger la vía del tren de los temporales marítimos. En efecto, los temporales fuertes, frecuentes sobretudo en otoño e invierno, provocan la interrupción de la circulación de trenes en este punto con bastante frecuencia, esta es la razón fundamental por la que se vio la necesidad de elaborar dicho proyecto. Se trata de un problema que se arrastra desde que se creó esta línea litoral de ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX. Más adelante volveremos sobre esta cuestión. Sus defensores argumentaban la necesidad de esta protección, las ventajas del paseo marítimo que surgiría y que la obra no afectaría a la playa puesto que la falta progresiva de arena se debía a otras causas de mayor alcance, como los cambios en las dinámicas del fondo marino causadas por la construcción de puertos deportivos en la comarca. Encontramos también una posición intermedia representada por la Asociación de Vecinos, de carácter ecologista y muy pendiente de aspectos urbanísticos, que evitaba posicionarse a favor o en contra del proyecto, reclamando un estudio técnico más detallado de los efectos de la obra sobre la playa.

Esta fue la posición que se impuso finalmente, después de un verano caliente a nivel político, puesto que las dos posiciones se polarizaron fuertemente entorno al gobierno y la oposición municipal. A finales de septiembre se llegó a un acuerdo unánime de todas las partes implicadas solicitando la suspensión del proyecto a la Demarcación de Costas de Catalunya por un periodo de seis meses y la creación de una comisión especial con la asesoría de técnicos de la Universidad Politécnica de Catalunya, que ayudaran a buscar la mejor solución al polémico proyecto. Pero la solución llegó de forma inesperada antes de cumplirse el periodo de moratoria concedido, cuando Costas comunicó al Ayuntamiento que suspendía de forma definitiva la ejecución del proyecto. La noticia fue recibida con evidente euforia por parte de los opositores, que lo interpretaron como una victoria de su presión. Por el contrario, el Ayuntamiento, en un comunicado lo interpretaba como el rescate de una inversión del Estado para destinarla a otras actuaciones en el contexto del debate sobre el déficit de las infraestructuras en Catalunya.

Para entender el contexto político en que esto se produce debemos recordar que 2007 fue el año de las obras de entrada del tren de alta velocidad a Barcelona, lo que provocaba constantes incidencias y retrasos en la red de trenes de Cercanías

que presta servicio a una área metropolitana con tres millones de habitantes. Estos hechos sumados a otras graves incidencias, como el apagón que dejó a Barcelona con 300.000 abonados sin electricidad durante 60 horas en julio de 2007 o el colapso de aeropuertos y autopistas catalanas el mismo verano, puso sobre la mesa el debate sobre el estado de las infraestructuras. Desde Catalunya, y en especial desde los partidos nacionalistas, la lectura que se hacía era en términos del déficit de inversiones acumulado durante años, como resultado del desinterés del Gobierno central hacia Catalunya. Para ilustrarlo bastará con recordar uno de los eslóganes electorales que el partido independentista Esquerra Republicana de Catalunya colgó en las inmediaciones de todas las estaciones de la red de cercanías donde se podía leer: “He vuelto a llegar tarde al trabajo por culpa de la Renfe, por eso quiero la independencia”; o el más sutil del partido nacionalista moderado Convergència i Unió, visible también en todas las estaciones, donde sobre un reloj se leía: “Renfe te roba... el tiempo”, asimilable al eslogan nacionalista “España nos roba”, como traducción de una balanza fiscal considerada desfavorable para Catalunya. La idea de una red ferroviaria que conecta Catalunya con el resto de España y que se gestiona desde Madrid, opera a nivel simbólico como representante del Estado opresor. A nivel local de lo que sucedió en verano de 2007, Renfe representaba el Estado, como elemento externo, que amenazaba la playa y con ella la misma esencia del pueblo.

Hagamos ahora un paréntesis para retroceder en el tiempo y contar brevemente un conflicto que aconteció en esta misma población en la década de 1890, que se dio a conocer como “la cuestión del carril”. Este conflicto enfrentó también entonces a dos sectores de la población con intereses económicos distintos, aunque en la memoria popular se recuerda como un enfrentamiento del pueblo entero contra la compañía de ferrocarril. En efecto, los opositores al proyecto de rehabilitación del verano de 2007 citaban frecuentemente la “cuestión del carril” como antecedente histórico a su lucha actual, que enfrentó el pueblo a la amenaza externa que suponía los intereses de la compañía ferroviaria. Este tema, que ha sido poco estudiado³, enfrentó a los pescadores con la compañía del ferrocarril por unas obras que ésta pretendía realizar con el fin de reforzar la vía del tren a su paso por la población. Los pescadores consideraban que esta obra les perjudicaba porque afectaría negativamente a la playa. La falta de acuerdo llevó a un profundo malestar entre los pescadores que decidieron enfrentarse a la

compañía mediante sabotajes, entre otras acciones. Entre 1890 y 1892, la Guardia Civil tuvo que intervenir en seis ocasiones a requerimiento de la compañía. Ante esta situación de conflictividad, el alcalde y cacique local decidió tomar parte a favor de los pescadores. Creó un semanario de ideología catalanista y conservadora, donde el ferrocarril aparecía como símbolo de todos los males que comportaba el progreso y los pescadores sus víctimas.

Frente a esta posición encontramos a otro sector de la población, principalmente artesanos, industriales y comerciantes, interesados prioritariamente en el buen funcionamiento del ferrocarril del que se depende cada vez más. Estos fundaron también su semanario, al que titularon *La playa*, de orientación liberal-republicana, para defender sus posiciones. El enfrentamiento fue pues entre dos sectores con intereses económicos diferentes y de ideología también distinta. No deja de ser curiosa la posición del principal propietario agrícola, el alcalde, que llegó a ser condenado a abandonar el pueblo durante algunos meses por desobediencia pública, convirtiéndose así en una especie de héroe local. Según la interpretación de Pomés (1992:323), su posición se corresponde con una actitud general de los grandes propietarios rurales catalanes ante la crisis finisecular y la amenaza del sindicalismo agrario, los cuales optan por una estrategia de hacerse con la adhesión de los sectores populares frente a los intereses industriales y tratar así de mantener su hegemonía social, más tomando en cuenta la instauración del sufragio universal en 1890.

“La cuestión del carril” se fue desinflando por sí sola y la Compañía finalmente desistió de sus pretensiones. Los pescadores ganaron la batalla y los trenes siguieron sufriendo interrupciones hasta día de hoy. Resulta bastante chocante comparar dos opiniones escritas con 120 años de diferencia sobre este asunto. El 23 de septiembre de 1887, después de un temporal que interrumpió la circulación de trenes el *Semanario de Mataró* publicaba: “Son tan frecuentes los percances de esta clase que parece que sería el caso que la Compañía del ferrocarril de Francia tomara alguna resolución definitiva y eficaz con el fin de evitar para siempre tales desperfectos”. 120 años más tarde, en un boletín informativo municipal distribuido en julio de 2007, encontramos: “El proyecto de rehabilitación del frente marítimo... pretende acabar con la provisionalidad de la protección actual, que ha de renovarse cada cierto tiempo a causa de los temporales, y solucionar la protección de la vía de una forma definitiva”.

Los paralelismos entre los acontecimientos de 1890 y 2007 son considerables y los opositores al proyecto de rehabilitación lo subrayaban constantemente en el foro de internet. Me gustaría describir algunas de sus acciones como ilustración del papel que jugó la noción de identidad ligada a la playa en la reivindicación de sus posiciones políticas. Una imagen muy gráfica que ofreció la protesta consistió, al cabo de una manifestación, en disponer un cubo de arena de la playa ante la puerta del ayuntamiento con una placa donde se leía "La playa 1574-2007". 1574 es la fecha de fundación del pueblo, cuando se segregó del pueblo interior del que hasta entonces había estado siendo un arrabal de pescadores. La playa, que es un elemento del paisaje con una escala temporal geológica, se hace coincidir con la escala temporal de la cronología histórica, al identificar el origen de la playa con el del pueblo. De modo que si en 2007 se destruyera su playa se sobreentiende que ello significaría también el fin del pueblo mismo. En otras acciones se dispusieron ataúdes en la playa, banderas catalanas y pancartas reivindicativas. Un cartel llamando a la manifestación convocada el 2 de agosto consistía en un fotomontaje donde aparecía el general Franco presenciando un desfile militar. En lugar de carros de combate se pusieron trenes de cercanías desfilando bajo la ermita románica, icono del pueblo, como lanzados a invadir el pueblo y "destruirla la playa". En otro fotomontaje aparecía el concejal de urbanismo en un anuncio de aceitunas "La Española" para señalar su complicidad con los intereses españoles, es decir la Renfe, en el pueblo. Un último ejemplo, en el foro de internet, en el punto álgido de las protestas, se llamó a "todos los que no queremos más PIEDRAS y si queremos ARENA", a boicotear la inauguración de la restauración de la caseta del motor aprovechando la asistencia del alcalde y autoridades provinciales: "Cuando los temporales se lleven la poca arena que nos queda, los espabilados de (nombre de la asociación de amantes de la vela latina), ¿dónde vararán sus barcas?"

Esta propuesta no prosperó, ya que fue inmediatamente contestada en el foro por otros opositores al proyecto, defendiendo la implicación de la asociación para con la conservación del patrimonio marítimo de la localidad. Pero me interesa destacar el uso del calificativo "espabilados", que creo que sintoniza con una opinión, quizás minoritaria, pero que efectivamente existe. El término "espabilados" se está usando aquí, según mi interpretación, como sinónimo de "oportunistas", es decir, de aquellos que

aprovechan una coyuntura política favorable para obtener un beneficio. Y esta opinión, insisto, aunque es sólo una percepción etnográfica, flotaba en el ambiente aquél verano.

Apuntes finales: inclusión y exclusión en los procesos de patrimonialización

Con motivo de la inauguración de la restauración de la caseta del motor, los palés, dos señores de ochenta años cumplidos en 2007, recibieron todo tipo de atenciones. Periódicos y televisiones se acercaron a entrevistarles y ellos explicaban orgullosos su oficio a todo aquél que les preguntara. Al fin y al cabo, la restauración y musealización de la caseta bien podía considerarse un homenaje a su oficio y ellos dos verdaderos "trésors vivants". Por eso me sorprendió cuando el hijo de uno de ellos me comentó que a su padre le ofendía profundamente que la gente del pueblo se refiriera a él como "el oriundo". Oriundo era una palabra usada para referirse a los futbolistas latinoamericanos que jugaban en la liga española. A pesar de tener una connotación positiva no dejaba de señalar que su portador era un foráneo. Aquél señor, nacido en Barcelona, había llegado al pueblo con veinte años, pero su origen foráneo no se había borrado.

El día de la inauguración de la restauración de la caseta del motor pude recoger muchas opiniones y comentarios, entre ellos los que acusaban "al italiano" de haber estropeado el motor (pero dicho de forma muy grosera). "El italiano" también había vivido toda su vida adulta en el pueblo, aunque conservaba el acento y la gestualidad de su país natal. Había sido durante años presidente de la asociación de propietarios de las barcas de fibra de vidrio que hay en la playa de pescadores, usadas para pesca recreativa. En los últimos años habían utilizado, según parece sin demasiado cuidado, la maquinaria para varar sus barcas, hasta que se hizo cargo la asociación que ha llevado a cabo su restauración. En el pueblo he oído referirse a los miembros de las dos asociaciones, la de pesca recreativa y la de vela latina, como "domingueros", de forma genérica, para señalar que no es gente del pueblo, a pesar que en las dos asociaciones hay gente nacida en el pueblo, gente residente no nacida allí y residentes de temporada estival.

Como demostró Gilmore (1982), los "nicknames" en el Mediterráneo suelen ser una forma de agresión verbal. Al alcal-

de del pueblo se le llama “el maño” cuando quiere hablarse de él de forma despectiva. Pero no por que se considere despectivo el origen aragonés, italiano u “oriundo”, sino para señalar su origen foráneo, para excluir. “Dominguero” constituye un insulto bastante al uso. A mediados de septiembre se celebra en este pueblo una fiesta conocida como “La despedida del dominguero” que consiste en un pasacalle portando un monigote vestido de forma playera al que se monta en un tren con dirección a Barcelona. El tren aparece nuevamente, aunque los veraneantes suelen venir en vehículo privado. El tren es el agente invasor, el enemigo de la playa, la amenaza a la identidad del pueblo, el portador de gente de fuera, de domingueros.

El objetivo del proyecto de patrimonialización de la playa es poner de manifiesto una identidad marinera, recreada y no del todo compartida, pero al fin y al cabo una identidad que produce localidad, para distinguirse o singularizarse en un mundo globalizado, como han señalado también Frigolé y Del Marmol (2008). No importa que quien lo haga sea descendiente de una larga estirpe de pescadores locales o gente recién instalada en el pueblo sin relación con la pesca. De hecho, Tilley (2006:14) señala que a menudo son gentes de origen foráneo los que más insisten en subrayar la singularidad o “uniqueness” del lugar como una pieza clave del capital cultural a mantener. La cuestión es que la participación en el proyecto de patrimonialización permite situarse de forma ventajosa dentro de la dinámica de inclusión y exclusión, aunque se corra el riesgo de ser acusados de “espabilados”.

Los promotores del proyecto de patrimonialización de la playa se sienten herederos de los antiguos pescadores y con ello legitimados para devolver a la playa su antiguo aspecto de playa de pescadores, a sabiendas de que su proyecto entra en conflicto con otros usos sociales de la playa, como el uso por parte de los bañistas que disfrutan de las ventajas de la Bandera Azul, las barcas de fibra de pescadores aficionados y sobre todo la competencia por el uso de la playa en los discursos políticos sobre la identidad local frente a las amenazas externas.

Los veraneantes reemplazaron a los pescadores como actividad económica principal del pueblo, ocupando su espacio natural, la playa. Los veraneantes eran un elemento externo (domingueros) que aparecían en un contexto social donde ya preexistían las dinámicas de exclusión (oriundos, etc.). Como hemos anotado al principio del artículo, nuestra investigación está todavía en marcha, por lo que es prematuro aventurar

conclusiones. A este punto creo que bastará con señalar como hipótesis de trabajo que el retorno de las barcas en forma de actividad patrimonial, la patrimonialización de la playa, se enmarca en un contexto de inclusión/exclusión previamente existente y de hecho viene a reforzarlo, siendo un actor a la vez excluido y excluyente dentro de la dialéctica política por la configuración de la identidad local.

Bibliografía

- Alegret, J.L.
2003 “Valoración patrimonial del sector pesquero”. *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 11(44): 34-41
- Beltrán, O.; Pascual J. J.; Vaccaro, I.
2008 *Patrimonialización de la naturaleza. El marco social de las políticas ambientales*. Donostia, Ankulegi.
- Bernard, N.
2002 “Turisme et patrimoine maritime: un marriage de raison?”. En Peron, F. (dir.) *Le patrimoine maritime* (pp. 323-327). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Bonet, L.
2005 “Mercat cultural i indústria turística. Paradoxes i reptes del turisme cultural”, *D CIDOB*, 93.
- Chias, J.
2002 “Del recurso a la oferta. Turismo cultural: Catálogo de Problemas”, En *I Congreso Internacional del Turismo Cultural*, Salamanca, 5 y 6 de noviembre 2002.
- Esteban Chapapría, V.
2000 “El planteamiento de infraestructuras para el turismo náutico”, *Cuadernos de Turismo*, 6: 29-44
- Esteban, C.
2007 “Las gentes del mar abierto”. En *Caosyciencia.com*. Recuperado el 14/02/2007 de: <http://www.caosyciencia.com/ideas/articulo.php?id=140207>
- Frigolé, J.
2007 “Producció cultural del lloc, memòria i terciarització de l'economia en una vall del Prepirineu”. *Revista d'Etnologia de Catalunya*, 30: 70-80
- Frigolé, J.; Del Marmol, C.
2008 “Los contextos en la producción del patrimonio”. En Prado, S.; Takenaka, H.; Pereiro, X. (Coords.) *Patrimonios culturales: educación e interpretación* (pp. 187-203). Donostia, Ankulegi.
- Frigolé, J.; Roigé, X.
2006 *Globalización y localidad: Perspectiva etnográfica*. Barcelona, Publicacions de

- la UB.
 Galí, N.
 2004 *Mirades turístiques a la ciutat. Anàlisi del comportament dels visitants en el Barri Vell de Girona*, Tesis Doctoral, Girona, Universitat de Girona.
- García-Allut, A.
 2003 "La pesca artesanal, el cambio y la patrimonialización del conocimiento". *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 11(44): 74-83
- Gilmore, D.
 1982 "Some Notes on Community Nicknaming in Spain". *Man*, 17(4): 686-700.
- Hernández, M. y Ruíz, E. 2005 "Apropiación patrimonial en contextos mineros en Andalucía". *Revista de Dialectología y Tradiciones Populares*, LX(2) : 103-127
- Knafou, R.
 2002 "La patrimoine maritime, un patrimoine inoxidable. Réflexions sur la relation tourisme-patrimoine". En Peron, F. (dir.) *Le patrimoine maritime* (pp. 315-321). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Linde, P.
 2007 "El mar más sucio del mundo", *El País* (23/07/2007), reportaje: http://www.el-pais.com/articulo/sociedad/mar/sucio/mundo/elpepusoc/20070723elpepusoc_1/Tes
- Moragues, D.
 2006 *Turismo, cultura y desarrollo*. Madrid, Agencia Española de Cooperación Internacional.
- Moreno Navarro, I.
 1999 "El Patrimonio Cultural como capital simbólico: valorización/ usos". En *Anuario Etnológico de Andalucía 1995-1997*. Sevilla: Consejería de Cultura, Junta de Andalucía.
- Pascual, J. y Florido del Corral, D.
 2005 *¿Protegiendo los Recursos? Áreas Protegidas, Poblaciones Locales y Sostenibilidad*. Sevilla: Fundación el Monte.
- Pereiro, X.
 2003 "Patrimonialização e transformação das identidades culturais". En Portela, J. y Castro, J. (Coords.). *Portugal Chao*. Oeiras: Celta.
- Pomés, J.
 1992 "Orígens del catalanisme en un entorn rural". En *Actes del Congrés Internacional d'Història de Catalunya i la Restauració 1875-1923*. Centre d'Estudis del Bages: Manresa.
- Prats, Ll.
 2006 "La mercantilización del patrimonio: entre la economía turística y las representaciones identitarias". *PH Boletín*, 58: 72-80.
- Rodríguez, J.
 1977 *Historias y leyendas de San Pol de Mar*, Mataró: Imp. Minerva
- Roques, A.
 2002 "Quand la Marine se replie, la re-conversion sur le tourisme s'impose". En Peron, F. (dir.) *Le patrimoine maritime* (pp. 319-321). Rennes: Presses Universitaires de Rennes.
- Santana, A.
 1998 "Patrimonio cultural y turismo: reflexiones y dudas de un anfitrión", *I Congreso Virtual de Antropología y Arqueología*, <http://www.naya.org.ar/congreso/ponencia3-10.htm> [consulta: 17/07/2009].
- Santana, A.; Pascual, J.
 2003 "Pesca y turismo: conflictos, sinergias y usos múltiples en Canarias", *Boletín del Instituto Andaluz del Patrimonio Histórico*, 11(44): 86-97.
- Sauleda, P. y Sauleda, J.
 2006 *El Tren i la Punta, Sant Pol de Mar*.
- Sierra Rodríguez, X. C. y X. Pereiro
 2005 (Coord.) *Patrimonio cultural: politizaciones y mercantilizaciones. Actas del X Congreso de Antropología*. Sevilla: FAAEE y Fundación El Monte.
- Tilley, C.
 2006 "Introduction: Identity, Place, Landscape and Heritage". *Journal of Material Culture*, 11(1/2): 7-32.
- Wang, N.
 1999 "Rethinking Authenticity in Tourism Experience". *Annals of Tourism Research*, 26(2), 349-370.

Notas

¹ Esta investigación ha podido llevarse a cabo gracias a un proyecto IPEC-Documentació 2007 (Ref. G651-N06/002) y que tendrá continuidad en el proyecto IPEC-Anàlisi 2009-2010 (Ref. G651-N08/001), ambos financiados por el CP-CPTC del Departament de Cultura i Mitjans de Comunicació de la Generalitat de Catalunya, dentro del programa "Inventari del Patrimoni Etnològic de Catalunya" (IPEC).

² No revelamos el nombre de la población para preservar el anonimato de nuestros informantes y de las asociaciones implicadas. Añadiremos que el proceso de patrimonialización de la cultura marítima aquí descrita no es en ningún caso exclu-

sivo de esta población, sino que se están produciendo procesos similares en otras poblaciones a lo largo de la costa catalana.

³ Nuestra fuente de información sobre “la cuestión del carril” son los trabajos de Pomés (1992), Sauleda (2006) y la prensa local de la época, El Sanpolench, semanario publicado entre 1890 y 1894 que contiene una sección dedicada exclusivamente al tema, titulada “Cosas de la playa”.

Recibido: 26/01/09

Reenviado: 04/08/09

Aceptado: 15/03/10

Sometido a evaluación por pares anónimos