

VEGA TERRÓN

Puerta de Arribes del Duero

PLAN DIRECTOR



Diputación
de Salamanca

VEGA TERRÓN
Puerta de Arribes del Duero

PLAN DIRECTOR
DOCUMENTO EJECUTIVO

**VEGA TERRÓN. Puerta de Arribes del Duero
PLAN DIRECTOR(*)
DOCUMENTO EJECUTIVO**

Diputación de Salamanca

Presidente
Javier Iglesias García

Diputada de Proyectos Estratégicos
Pilar Sánchez García

Diputado de Turismo
Juan Carlos Zaballos

Edita:

Diputación de Salamanca
Unidad de Proyectos Estratégicos
Abril 2026

Depósito Legal: DL S 65-2026
Imprime: Graficas Lope S.L.

Este documento ha sido impreso en papel reciclado 100% con certificación FSC® Recycled, que garantiza el origen responsable de las fibras y contribuye a la reducción del impacto ambiental en su producción, en coherencia con los principios de sostenibilidad del Plan Director Vega Terrón.

El Plan director de Vega Terrón se ha llevado a cabo, de manera conjunta, entre las Delegaciones de Proyectos Estratégicos y Turismo de la Diputación de Salamanca. Su elaboración ha sido fruto de 11 meses de trabajo contrastando diferentes visiones, documentos y conversaciones con especialistas de diversos ámbitos: ingenieros, biólogos, arquitectos, economistas, historiadores, paisajistas, gestores turísticos, periodistas, gestores culturales, y agentes del territorio (guías turísticos, grupos de acción local, asociaciones de empresarios, emprendedores, productores y miembros del club Salamanca en Bandeja).

Se desarrolló entre enero y diciembre de 2025, con reuniones de contraste en Vega Terrón: 16 de enero, 24 de abril, 21 de mayo, 23 de junio, 23 de Julio y 23 de septiembre y más de 20 entrevistas individuales con distintos agentes. Reuniones quincenales de revisión del documento final en los meses de octubre a diciembre de 2025. Los meses de enero y febrero de 2026 se dedicaron a la maquetación del documento, corrección de pruebas y edición.

Enfoque y coordinación general: Javier Valbuena Rodríguez

Redacción y Documentación: Nicolás Martín Marcos

Aportación de contexto y lectura enriquecida: Ruralízate (Fuensanta Martín, Laura Corchado)

Lectura inspiradora: Informe para el desarrollo potencial de Vega Terrón, de Eusebio Leránoz.

Equipo de contraste: M.ª Isabel Bartol, Pedro Lucas Zambrano, Raúl García, Jorge Caijao, José María Calderón, Raúl Tapia, Diana Domínguez, David Monaguillo, Roberto Bodes, y Ricardo Domine.

Fotografías:

Portada: © Vicente Sierra Puparelli

Interior: © Nicolás Martín, © Raúl Abril, © Maribel Bartol, © David Arranz, © Archivo del Departamento de Turismo de la Diputación de Salamanca

Infografías: © Abril Arquitectura

(*) Su elaboración es fruto de un encargo de la Diputación de Salamanca a la empresa Tragsatec.

Índice

Plan director

Documento Ejecutivo

1. Pórtico del territorio	7
1.1. Fundamentos de una nueva mirada territorial	11
1.2. Alineación multiescalar: del territorio local a la estrategia nacional y europea	11
2. Claves del diagnóstico territorial y socioeconómico	12
2.1. Un territorio de naturaleza singular y alto valor ecológico	12
2.2. Espacio de infraestructuras limitadas, pero con un nodo fluvial estratégico	12
2.3. Un tejido demográfico crítico y una economía frágil, pero con activos estratégicos de futuro	12
2.4. Turismo y patrimonio: fortalezas sólidas, infraestructuras todavía insuficientes	12
2.5. Síntesis DAFO: destino emergente, vulnerable a la falta de cohesión y estructura territorial	13
3. Estrategia integrada para Vega Terrón – Arribes del Duero	14
3.1. Cuatro ejes estratégicos	14
3.2. Visión integrada de Vega Terrón	15
3.3. Mapa estratégico integrado	15
4. Plan de actuación en Vega Terrón-Arribes del Duero	17
4.1. Centro de Recepción de Visitantes (CRV)	20
4.2. Muelle fluvial	20

4.3. Puerto deportivo	21
4.4. Aparcamiento exterior renaturalizado	21
4.5. Consolidación de la ladera y renaturalización	21
4.6. Anfiteatro de conexión con Muelle-Zona Superior	22
4.7. Museo Ampelográfico	22
4.8. Centro de Densidades	22
4.9. Conexión final de Camino de Hierro con el CRV	23
4.10. Casa final de ruta Camino de Hierro	23
4.11. Pantalán en el río Duero	23
4.12. Vía <i>Trivium Art: Land Art</i> y senderos de conexión	24
4.13. Playa fluvial mejorada con servicios náuticos	24
4.14. Camino de Hierro	24
5. Fases y cronograma	26
6. Modelo de Gobernanza y gestión	29
6.1. Gobernanza estratégica	29
6.2. Plan de comunicación y marketing	31
7. Seguimiento y evaluación	31
7.1. Instrumentos de seguimiento	31
7.2. Cuadro de distribución de responsabilidades	32
7.3. Tabla de Indicadores del PDVT-Arribes del Duero	32
8. Ruta financiera	34
9. Referencias bibliográficas	40



1. Pórtico del territorio

En un recodo del Duero, allí donde Castilla y León se asoma al horizonte de Portugal, el agua parece detenerse un instante antes de continuar su viaje. En este punto, donde el río contempla más que fluye, donde abraza a sus incomparables "Arribes", encuentra su destino como Douro Internacional, en presencia de un testigo solemne e hipnótico, llamado Vega Terrón. No nos encontramos en un simple puerto, sino en un territorio de memoria,

en una encrucijada de densidades, de agua y hierro, de historia y paciente espera, en una puerta que se abre hacia ambos lados de la frontera.

Desde siglos atrás, los hombres y mujeres de estas tierras han mirado al río como quien mira un espejo de futuro: en su corriente vieron un camino posible hacia el mar, una arteria de conexión con Europa, una promesa de prosperidad. Aquel sueño fluvial nació pronto: ya en el siglo XVI, visionarios de Salamanca y del norte portugués imaginaban al Duero como un corredor navegable que uniera Castilla con el Atlántico.



Esa esperanza resurgió en el siglo XIX con la fuerza del progreso, cuando el hierro prometió acortar distancias. La línea ferroviaria La Fuente de San Esteban-Barca d'Alva se construyó con un heroísmo técnico que aún hoy asombra, suspendida entre viaductos de vértigo y túneles imposibles. Pero esa misma modernidad de hierro desplazó al agua como materia, el ferrocarril sustituyó al río y la velocidad a su corriente natural, agua y hierro, dos modernidades que nunca se tocaron...

Durante más de un siglo, Vega Terrón quedó suspendido en ese desencuentro. Fue puerto sin comercio, muelle sin tráfico, promesa sin cumplimiento. Sin embargo, cada generación mantuvo encendida la idea de que algún día el río y el territorio volverían a reconocerse, y, ese momento ya ha llegado. Hoy, este Plan director, nace precisamente de esa reconciliación, para que agua y hierro vuelvan a hablarse, para convertir su antigua distancia en actual alianza.

Vega Terrón, por encima de un enclave físico, es un relato donde la raigambre pasada se conecta al presente reclamando su voz. Por ello, el Plan director se construye desde la voz que todo lo envuelve: sus pueblos que resisten, sus oficios que perviven y sus nuevos pobladores que regresan, buscando su sentido y su ser. El territorio habla en las manos de quienes producen vino, miel, queso o barro; en quienes trabajan el aceite y la madera; en quienes han aprendido a convivir con el silencio fértil del Duero. Esa es la materia prima de este proyecto, una **red de cómplices** que, sin saberlo, ya está transformando el lugar.

Este pórtico territorial, tan rico en paisaje y memorias, ha conocido la fatiga de los futuros prometidos. Ha sido escenario de planes, estrategias y programas que nunca arraigaron del todo. En años pasados, el **Plan de Excelencia Turística de Arribes del Duero (2006-2009)** representó un esfuerzo importante, impulsado por la Administración central, autonómica y la propia entidad local (Diputación de Salamanca). Se promovieron la **Ruta de los Castros**, el **proyecto básico del Camino de Hierro**, o la recupera-

ción del **Conjunto Histórico de San Felices de los Gallegos**. Actuaciones valiosas, sí, pero diversas, sin una visión unificadora, ni continuidad en el tiempo. Como el agua en piedra seca, no lograron empapar el territorio: el balance fue limitado, y el territorio, una vez más, siguió esperando.

De ahí surge este nuevo enfoque, no se trata de planificar -sin más-, sino de **“pensar con otros”**, con humildad, con paciencia y colaboración, y, con la constancia de la lluvia fina. Lo que el territorio necesita no son fuegos de artificio, sino una transformación silenciosa, constante y acumulativa. Este Plan director no se concibe como un catálogo de obras, sino como un **proceso vivo**, capaz de evolucionar al ritmo de quienes habitan y participan del territorio, de manera más dinámica e interconectada.

Hoy, Vega Terrón es ya mucho más que una aspiración. Su muelle fluvial recibe cada año a más de **50.000 cruceristas internacionales**, procedentes de Europa, América y Oceanía, y, el **Camino de Hierro**, trazado sobre el antiguo ferrocarril, ha atraído a más de **80.000 visitantes** desde su apertura en 2021. Agua y hierro, por fin, se han reencontrado. Este Plan propone consolidar esa incipiente alianza, articulando ambos recursos dentro de una misma estrategia territorial, donde la movilidad, la cultura, el turismo y la naturaleza convergen en un mismo horizonte.

La oportunidad es evidente, pero el reto es mayor: **convertir la oportunidad en permanencia**. Por eso este Plan no mira solo al turismo, lo hace hacia el territorio. Pretende que el visitante no sea un consumidor fugaz, sino un cómplice del paisaje: cada experiencia turística ha de reforzar la economía local, y, cada infraestructura ha de servir para cuidar y preservar el entorno. Se trata de desestacionalizar y diversificar, de crear un turismo que no agote, sino que regenere, que busque la pausa y la contemplación y no alimente la fugacidad.

Dicha regeneración no se limita a lo visible, bajo el suelo, en el corazón del proyecto, late una **infraestructura tecnológica** que convierte a Vega Terrón en un nodo inteligente del Duero. Sensores fluviales para monitorizar

la navegabilidad, el clima y la calidad del agua; sistemas de prevención de incendios y control ambiental con inteligencia artificial (IA), que transmiten datos en tiempo real; la gestión óptima de residuos, el uso del agua y la energía, integrados en una plataforma digital abierta e inteligente. Vega Terrón y Barca d'Alva se preparan para convertirse en un **territorio laboratorio**, en un espacio piloto de innovación situada, donde la ciencia, la tecnología y la naturaleza dialogan en igualdad.

Este impulso encuentra respaldo en las estrategias de los gobiernos de **España y Portugal**, alineadas con la **Estrategia de Investigación e Innovación para una Especialización Inteligente (RIS3)** en ambas regiones. Castilla y León y el Norte de Portugal comparten un mismo horizonte: avanzar hacia un desarrollo sostenible basado en la innovación, la digitalización y la cooperación territorial. Vega Terrón y Barca d'Alva encaran esa visión europea: pequeños puertos que pueden convertirse en ejemplo de **especialización inteligente rural**, en plataforma de colaboración hispano-lusa y en nodo de experimentación para políticas europeas de cohesión.

A esta dimensión transfronteriza se suma la renovación física del espacio, marcada por la renaturalización del entorno fluvial: proyectar la consolidación de la ladera, el diseño de espacios de interconexión, la reforma real del Centro de Recepción de Visitantes, un futuro museo ampelográfico, un “Centro de Densidades”, para comprender la dimensión de Vega Terrón y Arribes del Duero, o la exploración de un parking subterráneo para mejorar la movilidad del entorno, no son piezas aisladas, sino partes de una misma arquitectura del cuidado. Cada intervención se proyecta con respeto al paisaje, pues lo acompaña y lo celebra, la naturaleza no es sustituida, sino prolongada. Se contempla un diseño de bajo impacto, con materiales sostenibles y renaturalizados, garantizando su integración con el Parque Natural de Arribes del Duero y el Douro Internacional.

Esta alianza entre naturaleza, tecnología y comunidad requiere también de un modelo de gobernanza nueva, compartida, cooperativa. La gestión de Vega Terrón no puede depender de la improvisación ni de la distancia



administrativa, más al contrario, necesita una presencia permanente, una estructura operativa 24/7, capaz de gestionar el muelle, el puerto deportivo y los servicios de movilidad, pero también de activar economías de escala en restauración, cultura y logística fluvial. Se ha de prever la participación del gestor especializado en entornos portuarios y náuticos, con conocimiento operativo y arraigo en el territorio, para convertir este singular puerto de interior en un sistema abierto, eficiente y sostenible.

Todo ello, además, se sustenta en una metodología de escucha: el Plan se ha construido desde la observación directa, el trabajo de campo, el diálogo con los agentes locales y la coordinación institucional entre la Diputación de Salamanca, La Junta de Castilla y León, la Autoridad Portuaria del Duero y los municipios de ambas orillas, La Fregeneda y Barca d'Alva. Cada aportación ha sido un cauce del mismo río, y, así se ha tejido un documento que no se limita a describir, sino que propone y acompaña.



Vega Terrón junto a Barca d'Alva, con más 127.000 visitantes en 2024, no sólo son ya puertos de recepción y/o salida de visitantes, sino que han de pasar a ser cabeceras de ruta, convirtiéndose en puntos estratégicos de retroalimentación, de abastecimiento para todos los cruceros que tienen como origen este muelle fluvial castellanoleonés, y su convecino, con destino Oporto. Ambos puertos tienen la oportunidad de aprovechar los recursos e industrias locales de Arribes del Duero para convertirse en un nodo logístico conjunto. Todo ello implica el incremento de la demanda en la gestión de bienes y servicios a las navieras, en diferentes aspectos, para revitalizar el territorio: productos de alimentación, servicios de limpieza, de abastecimiento a los barcos (electricidad, combustible, agua); en definitiva, convertirse en espacios hermanos para la conexión e interacción social, económica, comercial y cultural.

Pero la idoneidad de este Plan no se mide sólo en cifras, sino en razones, y, la principal es que este territorio merece una estrategia que lo reconozca como lo que es, no como lo que le falta. Vega Terrón no es un punto remoto en la frontera, sino un lugar donde se reencuentran dos países, dos ríos y dos maneras de entender el tiempo; un lugar donde el futuro no se promete, sino que se construye.

Este Plan director no nace de la improvisación, sino del reconocimiento, reconocimiento del pasado y de sus errores, de los intentos previos que no lograron transformar el potencial del puerto en una palanca real de desarrollo. Reconocimiento también del presente, de su capacidad para reinventarse, de la fuerza silenciosa de quienes siguen cuidando el territorio. Y, sobre todo, reconocimiento del futuro, que ya no puede venir de fuera, sino emerger desde dentro, desde el propio cauce.

Porque Vega Terrón ya no espera ser rescatado por grandes gestos, su transformación será lenta, progresiva, sostenida. Su fuerza está en la permanencia, en la cooperación transfronteriza entre Portugal y España, en la alianza entre densidades que transitan de lo sólido a lo líquido.

Este Plan director Vega Terrón, en adelante PDVT, presenta una hoja de ruta para esa reconciliación: la forma tangible de que el sueño verde y azul, por fin, empieza a cumplirse.

El Duero deja de ser frontera para ser puerta abierta, el pórtico del territorio.

Y Vega Terrón, ¡su umbral!

1.1. Fundamentos de una nueva mirada territorial

Todo territorio que se propone renacer necesita una justificación que lo ancle a la realidad y, al mismo tiempo, lo proyecte hacia un futuro posible. El PDVT nace precisamente de esa doble pulsión: la de comprender el pasado para reordenar el porvenir. No se trata solo de planificar infraestructuras o itinerarios turísticos, sino de recomponer una relación rota entre el río y la tierra, entre el desarrollo y el equilibrio, entre lo local y lo transfronterizo.

La justificación del Plan se sostiene en una constatación incontestable: la **sostenibilidad** —en sus tres dimensiones, medioambiental, socioeconómica y territorial— ya no es una opción, sino la única vía posible de permanencia. Vega Terrón y Arribes del Duero no pueden entenderse como un destino turístico más, sino como un **laboratorio de convivencia entre conservación y desarrollo**, donde el turismo actúe como catalizador de un modelo productivo de bajo impacto y alta identidad.

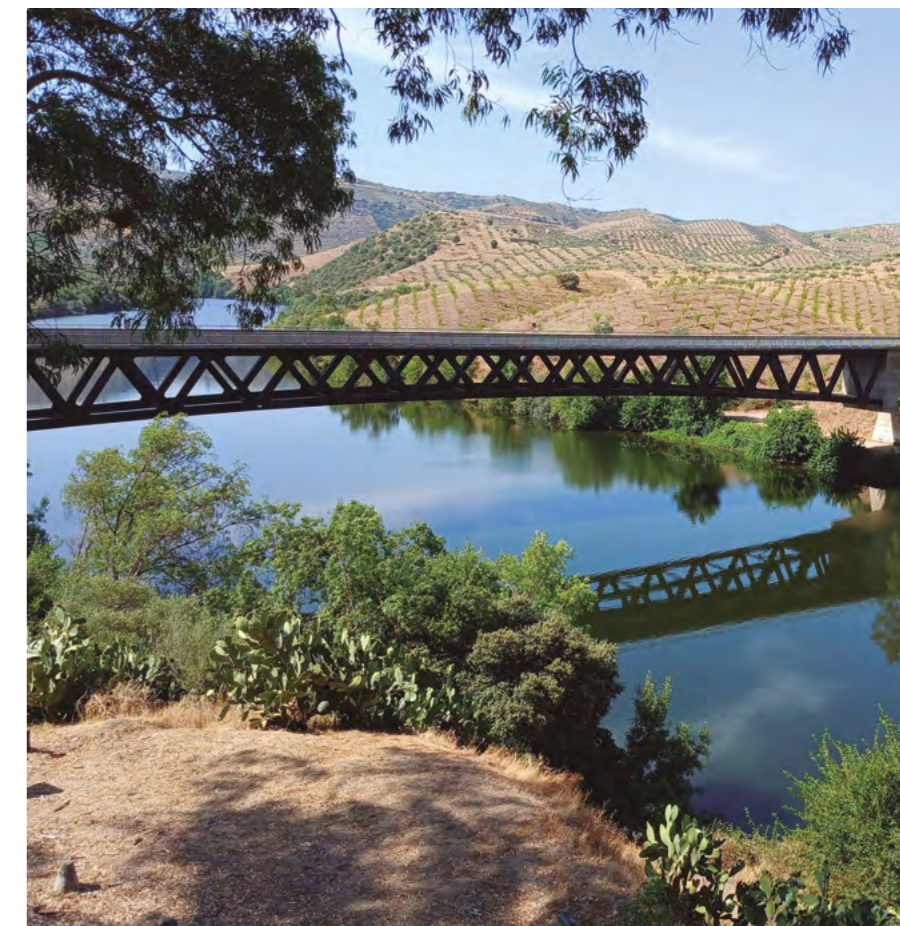
El Plan asume, además, los grandes desafíos que atraviesan al territorio: la pérdida de población, el envejecimiento, la estacionalidad económica, la digitalización desigual, y la dificultad de articular un modelo de gestión compartida. Frente a ellos, propone una hoja de ruta que combine **infraestructuras de nueva generación, inteligencia tecnológica, cooperación institucional, innovación situada y participación social**.

1.2. Alineación multiescalar: del territorio local a la estrategia nacional y europea

El Plan director se alinea con los principales marcos estratégicos europeos, nacionales y regionales (España Turismo 2030, RIS3, Plan Socioeconómico de La Raya, POCTEP y FEDER), integrando sostenibilidad, digitalización y cohesión territorial como ejes estructurales. En este contexto, reconoce a los Grupos de Acción Local como instrumentos clave de conexión entre políticas públicas y realidad territorial, destacando el papel de **ADEZOS**,

en Arribes del Duero-Abadengo y de ADECO CIR en el ámbito de La Raya y su conexión funcional con Ciudad Rodrigo.

- Vega Terrón se configura como un laboratorio ibérico de cooperación, innovación aplicada y activación socioeconómica en un entorno rural de frontera.



2. Claves del diagnóstico territorial y socioeconómico

2.1. Un territorio de naturaleza singular y alto valor ecológico

Arribes del Duero conforma uno de los paisajes más excepcionales del oeste ibérico: un sistema de cañones profundos labrados por el Duero y sus afluentes, donde los contrastes geológicos han generado un mosaico de laderas aterrazadas, bosques mediterráneos y galerías ribereñas que sustentan más de 1.100 especies florísticas, cien de ellas catalogadas de endemismos peninsulares. La presencia del almez, los bosques aluviales de fresnos y alisos, y comunidades rupícolas únicas -como el Dragón de Arribes- sitúan el entorno de Vega Terrón en un enclave ambiental de referencia dentro de la Red Natura 2000.

El territorio alberga una de las mayores concentraciones de aves rupícolas del país -águila real, cigüeña negra, halcón peregrino, alimoche-, junto con una elevada diversidad de peces, reptiles, anfibios y mamíferos como la nutria. Este patrimonio natural, apoyado en un paisaje espectacular y bien conservado, constituye una de las bases más sólidas para el desarrollo de un turismo de naturaleza, bajo criterios de sostenibilidad y control de carga.

2.2. Espacio de infraestructuras limitadas, pero con un nodo fluvial estratégico

La Fregeneda y su entorno presentan una accesibilidad reducida, dependiente de carreteras secundarias sinuosas, un transporte público escaso y una conectividad digital irregular. Este aislamiento explica parte del retraso socioeconómico del territorio.

Sin embargo, el **Muelle Vega Terrón** constituye una excepción estratégica: es el **único puerto fluvial internacional de Castilla y León**, con conexión navegable directa desde Oporto hasta la provincia de Salamanca. Su

infraestructura, pese a ser funcional, aún carece de servicios complementarios, digitalización integrada e intermodalidad eficiente.

La antigua línea ferroviaria La Fuente de San Esteban-Barca d'Alva, hoy fuera de servicio, se ha recuperado parcialmente como Camino de Hierro, transformándose en uno de los grandes atractivos turísticos de la provincia. La falta de cobertura móvil y la debilidad de las telecomunicaciones completan un escenario de vulnerabilidad que, paradójicamente, refuerza el potencial de Vega Terrón como nodo de transformación: un espacio donde infraestructuras modernas, sostenibles y digitales pueden redefinir la conectividad de toda la comarca.

2.3. Un tejido demográfico crítico y una economía frágil, pero con activos estratégicos de futuro

La comarca de El Abadengo presenta una densidad de población entre las más bajas de España y Europa, y una estructura demográfica muy envejecida: en La Fregeneda, el 45 % de la población supera los 65 años, la natalidad es prácticamente nula y la emigración juvenil sostenida. Esta situación, común en municipios como Sobradillo, Vilvestre o San Felices de los Gallegos, genera pérdida de servicios, debilitamiento del tejido productivo y riesgo de abandono del territorio.

La economía se sustenta en pequeñas explotaciones agroganaderas, con escasa diversificación y limitada presencia del sector terciario. No obstante, emergen signos de reactivación vinculados al turismo rural, al Camino de Hierro, a la proximidad al Douro Internacional y a la posición fronteriza del municipio. La integración del territorio en el **Plan Socioeconómico de La Raya** y su potencial acceso a programas europeos, lo sitúan como un espacio con capacidad para experimentar modelos innovadores de desarrollo rural sostenible.

2.4. Turismo y patrimonio: fortalezas sólidas, infraestructuras todavía insuficientes

El territorio dispone de un patrimonio cultural de alto valor, con varios Bienes de Interés Cultural de distinta naturaleza: la línea férrea La Fuente de San Esteban-Barca d'Alva, declarada Monumento; el Conjunto Histórico de San Felices de los Gallegos; y las Zonas Arqueológicas de Yecla la Vieja y Las Merchanas. A este sistema patrimonial se suma un amplio repertorio de miradores y senderos integrados en el paisaje protegido de Arribes del Duero, que refuerzan la dimensión territorial, paisajística y experiencial del destino.

El Camino de Hierro se ha consolidado como el gran atractivo de la comarca, superando los 80.000 visitantes desde su apertura en 2021, y, generando una narrativa identitaria que conecta paisaje, ingeniería y emoción. El

<ul style="list-style-type: none"> ✓ Infraestructuras insuficientes. ✓ Digitalización mínima. ✓ Baja profesionalización. ✓ Escasa articulación empresarial. 	D
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Patrimonio cultural único. ✓ Crecimiento del turismo fluvial y ferroviario. ✓ Impulso de la identidad transfronteriza recuperada. 	F

Tabla 1. DAFO Vega Terrón-Arribes del Duero.

El conjunto de estos factores confirma la necesidad de una estrategia territorial sólida, sostenida y cooperativa, capaz de convertir recursos dispersos en un sistema turístico integrado y competitivo.

Parque Natural Arribes del Duero ofrece un potencial extraordinario para actividades de turismo activo, ornitología y ecoturismo.

Sin embargo, la oferta estable, como potencial destino turístico sostenible, es aún escasa: falta alojamiento, la estacionalidad es alta, la conectividad digital limitada, la señalización desigual y la integración con la oferta portuguesa insuficiente. Vega Terrón tiene la oportunidad de convertirse en el **centro logístico, tecnológico y cultural** que organice este ecosistema turístico emergente y lo proyecte con coherencia territorial.

2.5. Síntesis DAFO: destino emergente, vulnerable a la falta de cohesión y estructura territorial

A	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Competencia creciente. ✓ Vulnerabilidad ambiental y riesgos climáticos. ✓ Fragilidad institucional. ✓ Despoblación.
O	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Cooperación con Portugal. Estrategia de Investigación e Innovación para una Especialización Inteligente de la JCYL 2021-2027 (RIS3) / Planes específicos de La Raya, Estrategia del Espacio NORCYL. ✓ Convergencia de fondos europeos. ✓ Creación de productos turísticos competitivos integrados.

3. Estrategia integrada para Vega Terrón – Arribes del Duero

3.1. Cuatro ejes estratégicos

1. DESTINO TURÍSTICO CONECTADO

- **Qué persigue:** Convertir Vega Terrón en un territorio inteligente, donde la digitalización mejore la gestión del puerto, del flujo de visitantes y del entorno natural mediante datos en tiempo real, sensorización fluvial y herramientas de interpretación turística avanzadas.
- **Qué resuelve:** Supera la desconexión digital existente y la fragmentación de servicios turísticos, mejorando la información, la seguridad, la accesibilidad y la planificación operativa.
- **Qué transformará:** Hará posible un destino interoperable con Portugal, capaz de anticipar necesidades, optimizar recursos y ofrecer experiencias personalizadas que eleven la calidad del destino Arribes-Douro a los estándares europeos de turismo inteligente.

2. ECONOMÍA FLUVIAL DEL DUERO Y DEL ÁGUEDA

- **Qué persigue:** Impulsar Vega Terrón como un nodo logístico, cultural y turístico conectado con Barca d'Alva, integrando productos locales, servicios portuarios y cooperación transfronteriza en un mismo ecosistema económico.
- **Qué resuelve:** Aborda la desconexión histórica entre ambos puertos, la baja incidencia económica del turismo fluvial y la falta de estructuras que permitan que la actividad turística genere retorno real en el territorio.
- **Qué transformará.** Activará un corredor Duero-Douro que potencie la economía rural, refuerce la identidad compartida y consolide una red

de servicios cruzados -transporte, logística, cultura, gastronomía- que genere un valor añadido a ambos lados de la frontera.

3. ARQUITECTURA SOSTENIBLE DEL DUERO

- **Qué persigue:** Desarrollar infraestructuras de bajo impacto -renaturalización, diseño bioclimático, eficiencia energética y movilidad limpia- que garanticen que cada intervención se integre en la geografía y en el carácter del Parque Natural Arribes del Duero.
- **Qué resuelve:** Mitiga la obsolescencia de instalaciones existentes, la fragilidad ambiental del entorno y la falta de espacios adecuados para acoger flujos turísticos de forma ordenada y segura.
- **Qué transformará:** Creará un espacio modélico donde arquitectura, paisaje y biodiversidad coexisten, construyendo un muelle que no sustituye la naturaleza, sino que la acompaña: movilidad ordenada mediante aparcamientos, conexión con rutas fluviales, senderistas y cicloturistas, anfiteatro, laderas estabilizadas y CRV renovado.

4. ESPACIOS PARA EL TURISMO FLUVIAL, SOCIAL Y VERDE

- **Qué persigue:** Impulsar un modelo turístico que combine naturaleza, cultura, accesibilidad universal y bienestar, donde el visitante participe de un territorio auténtico, diverso y protegido.
- **Qué resuelve:** Reduce la estacionalidad del destino, amplía los segmentos de mercado, incluido el turismo familiar; mejora la experiencia del visitante, corrige la dispersión de la oferta y genera un sistema turístico más equitativo y distribuido en el territorio.
- **Qué transformará:** Consolidará productos integrados -Camino de Hierro, turismo fluvial, miradores, gastronomía, arte en el paisaje y tren turístico portugués- que permitan posicionar a Vega Terrón-Arribes del Duero como un destino de calidad, baja densidad y fuerte componente emocional.



3.2. Visión integrada de Vega Terrón

Vega Terrón avanza hacia un modelo territorial donde turismo, cultura, naturaleza y tecnología se integran en una misma arquitectura estratégica. En este esquema, el **Camino de Hierro** actúa como eje emocional y dinamizador: un producto turístico singular que combina ingeniería histórica, paisaje profundo y experiencia inmersiva. Su éxito -más de **80.000 visitantes** desde 2021- lo convierte en el principal catalizador de flujos y en el punto de encuentro que articula la red de servicios del territorio.

El PDVT unifica todas las actuaciones en un único relato: la creación de un **corredor fluvial-territorial** donde el muelle, el puerto deportivo, el CRV, el anfiteatro, los accesos, la ladera recuperada y los nuevos espacios

culturales conforman un sistema continuo que ordena la llegada de cruces, organiza la experiencia del visitante y fortalece la relación entre Vega Terrón, La Fregeneda y Barca d'Alva.

La **visión territorial a 2030** proyecta un modelo de destino:

- ✓ **Interconectado**, con plataformas digitales comunes hispano-lusas.
- ✓ **Sostenible**, gracias a infraestructuras eficientes y a una renaturalización que multiplica el valor paisajístico.
- ✓ **Competitivo**, con una oferta legitimada por su autenticidad, su baja densidad y el valor añadido de una identidad transfronteriza única.
- ✓ **Social**, integrando a productores locales, nuevos pobladores y redes económicas emergentes como agentes protagonistas.

Esta visión permite que Vega Terrón se convierta en el **corazón operativo, cultural y ambiental de Arribes del Duero**, capaz de generar oportunidades reales, fijar población y ofrecer un modelo replicable de desarrollo rural innovador en la frontera ibérica.

3.3. Mapa estratégico integrado

El nuevo ecosistema planteado para Vega Terrón, con horizonte 2030, no se concibe únicamente como una intervención física, sino como un **modelo integral de transformación**. Se trata de un proyecto de escala territorial y transfronteriza que combina infraestructuras de soporte, servicios turísticos inteligentes y un modelo de gobernanza compartida, capaz de articular un nuevo sistema de turismo fluvial, cultural y de naturaleza.

A continuación, se ofrece en forma de tabla la visión estratégica de Vega Terrón, con **objetivos, líneas de actuación, resultados esperados e impacto estratégico**:

Eje Estratégico	Objetivos	Líneas de acción	Resultados esperados	Impacto territorial
1. Destino turístico conectado	<ul style="list-style-type: none"> -Integrar una capa tecnológica de gestión del territorio. -Mejorar información, seguridad y accesibilidad. -Conectar digitalmente España y Portugal en el corredor fluvial. 	<ul style="list-style-type: none"> -Sensorización fluvial ambiental. -Plataforma digital 24/7 para el puerto. -Señalización inteligente y apps turísticas. -Monitorización de visitantes y movilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> -Toma de decisiones basada en datos. -Reducción de riesgos ambientales. -Experiencia turística personalizada. 	<ul style="list-style-type: none"> -Posicionamiento como destino inteligente. -Mayor interoperabilidad con Barca d'Alva y navieras. -Gestión turística eficiente y sostenible.
2. Economía del Duero fluvial	<ul style="list-style-type: none"> -Activar un nodo logístico y cultural transfronterizo. -Generar retorno económico local. -Conectar puerto, territorio y productos locales. 	<ul style="list-style-type: none"> -Servicios portuarios ampliados. -Integración logística con Barca d'Alva. -Red de productores y economía circular. -Paquetización turística conjunta. 	<ul style="list-style-type: none"> -Aumento del gasto turístico en territorio. -Nuevas economías rurales vinculadas al río. -Mayor cooperación empresarial. 	<ul style="list-style-type: none"> -Corredor Duero-Douro operativo. -Reactivación económica rural. -Marca "La Raya" fortalecida.
3. Arquitectura sostenible del Duero	<ul style="list-style-type: none"> -Rehabilitar y crear infraestructuras de bajo impacto. -Garantizar eficiencia energética y adaptación climática. -Mejorar accesibilidad y ordenación de flujos. 	<ul style="list-style-type: none"> -Conexión con rutas senderistas y cicloturistas. -CRV rehabilitado y bioclimático. -Parking exterior renaturalizado (parking subterráneo a m-l/p). -Anfiteatro y ladera consolidada. -Puerto deportivo sostenible 	<ul style="list-style-type: none"> -Reducción de presión sobre el entorno rural. -Movilidad ordenada. -Espacios seguros y accesibles. 	<ul style="list-style-type: none"> -Integración plena con el Parque Natural. -Modelo replicable de arquitectura del cuidado. -Territorio resiliente y preparado para 2030.

Eje Estratégico	Objetivos	Líneas de acción	Resultados esperados	Impacto territorial
4. Espacios para el turismo fluvial, social y verde	<ul style="list-style-type: none"> -Diversificar la oferta turística. -Reducir estacionalidad y aumentar calidad. Integrar cultura, naturaleza y accesibilidad. 	<ul style="list-style-type: none"> -Camino de Hierro + CRV. -Miradores y rutas. -Playa náutica sostenible y Land Art (función espejo con Barca d'Alva). 	<ul style="list-style-type: none"> -Experiencias integradas de alto valor. -Mayor permanencia del visitante en el territorio. -Cohesión cultural hispano-lusa. 	<ul style="list-style-type: none"> -Destino emocional y de baja densidad. -Turismo responsable y no extractivo. -Bienestar social y dinamización cultural.

Tabla 2. Líneas de acción estratégica.

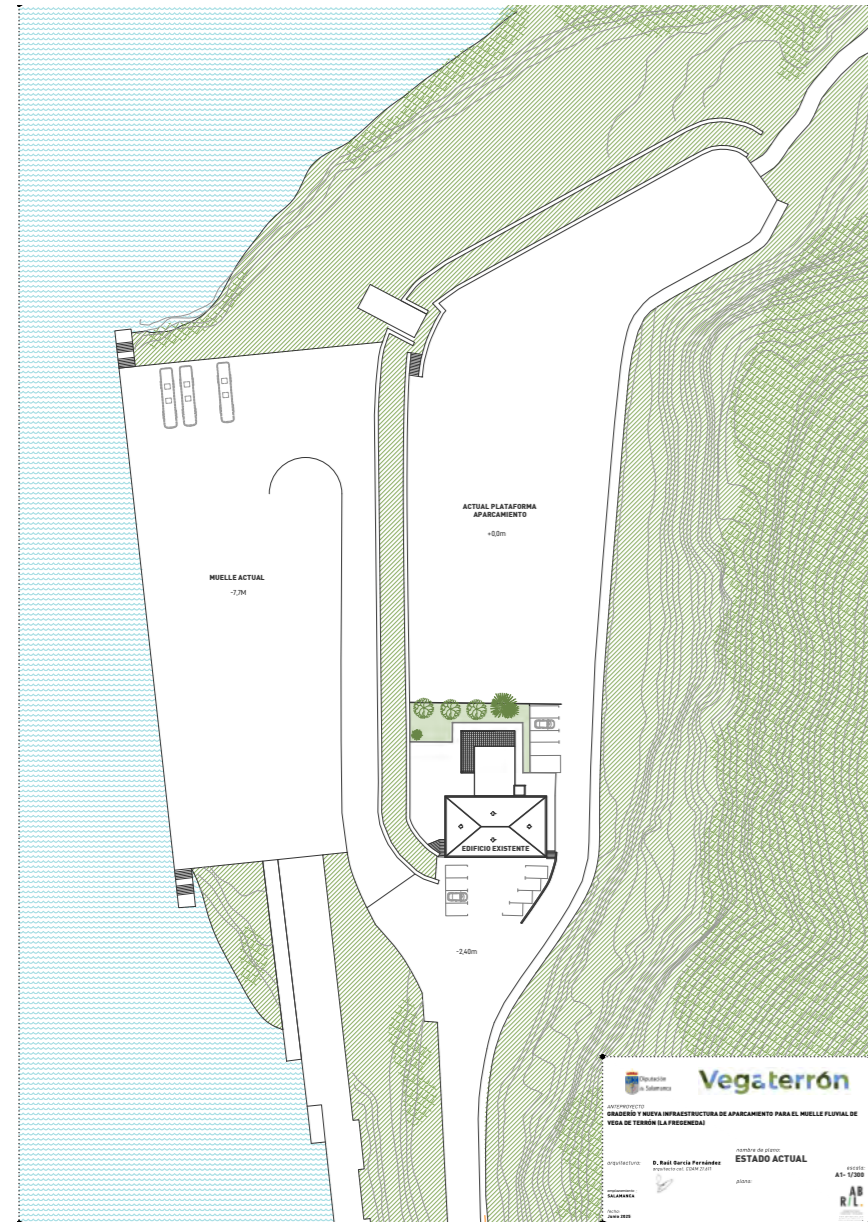
4. Plan de actuación en Vega Terrón-Arribes del Duero

El Plan de actuación en Vega Terrón constituye el núcleo operativo del proyecto, transformando la visión estratégica del PDVT en actuaciones concretas, ordenadas y evaluables. Su objetivo es activar, de manera coherente y progresiva, las infraestructuras, servicios y experiencias que permitirán consolidar a Vega Terrón como la puerta de entrada de Arribes del Duero y como nodo de referencia en turismo fluvial, cultural y sostenible.

El plan articula un conjunto de intervenciones integradas -infraestructuras de base, actuaciones complementarias y el despliegue del Camino de Hierro como eje tractor- que actúan de forma coordinada para mejorar la accesibilidad, reforzar la identidad territorial y dinamizar la actividad económica y social del entorno.



Estado actual



Estado reformado



INFRAESTRUCTURAS DE BASE: Fichas técnicas de actuación**4.1. Centro de Recepción de Visitantes (CRV)**

Descripción	Rehabilitación del edificio existente para convertirse en punto neurálgico de acogida, información y gestión del visitante.
Objeto	Ordenar los flujos turísticos, articular la entrada al destino y favorecer el disfrute de experiencias inmersivas identitarias, de base tecnológica.
Beneficio	Mejora de experiencias, integración con el Camino de Hierro y turismo fluvial.
Coste estimado	~1,2 M €.
Encaje estratégico	Destino conectado • Turismo verde • Economía fluvial

4.2. Muelle fluvial

Descripción	Mejora del muelle, adaptación funcional, ampliación de servicios y sensorización fluvial.
Objeto	Convertir el muelle en infraestructura operativa y eficiente para cruceros y turismo fluvial.
Beneficio	Mayor capacidad, reducción de tiempos de operación y mayor retorno local.
Coste estimado	~1 - 1,5 M €.
Encaje estratégico	Economía del Duero • Destino conectado

4.3. Puerto deportivo

Descripción	Creación de un puerto náutico ligero para actividades deportivas, familiares y de naturaleza.
Objeto	Diversificar la oferta náutica y reducir la estacionalidad.
Beneficio	Nuevos públicos, actividades familiares, destino más versátil.
Coste estimado	~0,6-0,8 M €.
Encaje estratégico	Turismo verde • Economía fluvial

4.4. Aparcamiento exterior renaturalizado

Descripción	Aparcamiento exterior, vinculado al CRV (tratamiento paisajístico del espacio exterior con renaturalización).
Objeto	Ordenar la movilidad y minimizar el impacto visual.
Beneficio	Circulación controlada, paisaje restaurado, mayor seguridad.
Coste estimado	~1 M €.
Encaje estratégico	Arquitectura sostenible • Movilidad verde

4.5. Consolidación de la ladera y renaturalización

Descripción	Estabilización geotécnica, drenaje y revegetación de ladera.
Objeto	Proteger el enclave y asegurar la integración ecológica.
Beneficio	Reducción de riesgos de desprendimientos y mejora del paisaje del muelle.
Coste estimado	~0,8 - 1 M €.
Encaje estratégico	Arquitectura sostenible • Turismo verde

4.6. Anfiteatro de conexión Muelle-Zona Superior

Descripción	Espacio escalonado que conecta niveles y actúa como plaza pública cultural.
Objeto	Facilitar accesos y crear un espacio para eventos al aire libre.
Beneficio	Activación social del muelle y mejora de la accesibilidad.
Coste estimado	~0,6 - 0,8 M €.
Encaje estratégico	Arquitectura sostenible • Turismo social

4.7. Museo Ampelográfico

Descripción	Espacio de interpretación vitícola con jardines varietales y contenidos educativos.
Objeto	Valorar la cultura de la vid, los bancales y los paisajes productivos como elementos de identidad de Arribes del Duero.
Beneficio	Atractivo cultural singular y conexión con DO Arribes.
Coste estimado	~1,2 - 1,5 M €.
Encaje estratégico	Turismo social • Economía del Duero

4.8. Centro de Densidades

Descripción	Equipamiento que explica el paisaje, la frontera y la identidad del territorio de Arribes.
Objeto	Crear narrativa contemporánea y emocional.
Beneficio	Atractivo cultural singular y conexión con Agentes locales de Arribes.
Coste estimado	~2 M €.
Encaje estratégico	Turismo verde • Destino conectado

INTERVENCIONES COMPLEMENTARIAS: Fichas técnicas de actuación.

4.9. Conexión final de Camino de Hierro con el CRV

Descripción	Adecuación del tramo final, mejora de accesos y continuidad paisajística.
Objeto	Unificar el final del Camino de Hierro con el Centro de Recepción de Visitantes.
Beneficio	Experiencia completa, orientación clara y mayor seguridad en el tramo de conexión.
Coste estimado	~150.000 €.
Encaje estratégico	Competitividad • Turismo verde

4.10. Casa final de ruta Camino de Hierro

Descripción	Rehabilitación ligera de la caseta ferroviaria como punto de avituallamiento final, botiquín y descanso tras coronamiento de ruta larga del CH.
Objeto	Mejorar el servicio esencial al visitante al finalizar el recorrido.
Beneficio	Confort, seguridad y atención básica/primaria, sin necesidad de grandes equipamientos.
Coste estimado	~60.000 €.
Encaje estratégico	Turismo social • Competitividad

4.11. Pantalán en el río Duero

Descripción	Instalación de pantalán flotante para embarcaciones de pequeño calado, operable todo el año.
Objeto	Facilitar la transición entre actividades deportivas, playa fluvial y puerto deportivo.
Beneficio	Mayor conectividad náutica y diversificación de usos.
Coste estimado	~250.000 €.
Encaje estratégico	Economía del Duero • Competitividad

4.12. Vía Trivium Art: Land Art y senderos de conexión

Descripción	Itinerario artístico integrado en el paisaje, con piezas de <i>Land Art</i> y mejoras de accesibilidad ciclo-peatonal.
Objeto	Crear un corredor cultural entre muelle, puerto y playa fluvial.
Beneficio	Atractivo diferenciado y narrativa contemporánea del paisaje de Arribes y conexión con ribera de Barca d'Alva.
Coste estimado	~300.000 €.
Encaje estratégico	Turismo social • Destino conectado

4.13. Playa fluvial mejorada con servicios náuticos

Descripción	Colaborar con el Ayuntamiento de La Fregeneda: acondicionamiento de playa de uso controlado, control ambiental y servicios náuticos ligeros.
Objeto	Crear un espacio recreativo seguro y sostenible en torno al Duero.
Beneficio	"Producto turístico familiar", disfrute de centros educativos y federaciones deportivas. Implica la reducción de la estacionalidad y el uso equilibrado del medio natural.
Coste estimado	~400.000 €.
Encaje estratégico	Turismo verde • Competitividad

EJE TRACTOR CAMINO DE HIERRO

4.14. Camino de Hierro

El Camino de Hierro es mucho más que una senda recuperada: es la columna vertebral emocional y estratégica sobre la que se articula el futuro de Vega Terrón y Arribes del Duero.

Suspendido entre túneles, viaductos imposibles y el eco del río, el CH condensa en 17 kilómetros la historia del territorio: la ambición ilustrada de conectar Castilla con el Atlántico, la ingeniería que retó a la geografía y la belleza abrupta que marca la identidad de La Raya. Es en esencia el lugar donde el territorio recuerda quién fue y descubre quién puede ser.

Hoy en día, este itinerario renacido se ha convertido en el **gran corredor de experiencias** de Arribes del Duero. Su fuerza no reside solo en el patri-

monio ferroviario -único en Europa- ni en el paisaje protegido por el que discurre, sino en su capacidad para **activar emociones**, generar relato y conectar recursos que antes vivían dispersos. Cada puente, cada túnel, cada mirador actúa como una estación de sentido: un punto donde el visitante comprende el territorio desde dentro, no como espectador, sino como protagonista.

Esta potencia simbólica se acompaña ahora de una nueva capa de innovación. El Camino de Hierro será un **corredor inteligente**, monitorizado mediante sensorización ambiental, control de flujos, prevención de incendios y análisis continuo del entorno. Será también un espacio pedagógico y creativo, gracias a las experiencias digitales inmersivas del Centro de Recepción de Visitantes, a la reinterpretación museográfica en el Museo Ampelográfico y al laboratorio territorial del Centro de Densidades.

El hierro del siglo XIX dialoga así con la tecnología del siglo XXI, convirtiéndose en un **laboratorio vivo** de sostenibilidad, gestión del paisaje y turismo inteligente.

Desde una perspectiva estratégica, el Camino de Hierro se configura como el eje vertebrador de la intervención en Vega Terrón. Su carácter tractor trasciende la retórica: concentra y redistribuye la demanda turística, orien-

ta las inversiones, cohesiona el relato territorial y actúa como hilo conductor que sirve de referencia común para las distintas actuaciones del Plan.

El Camino de Hierro es, en definitiva, el corazón narrativo y operativo del proyecto Vega Terrón, el lugar donde los visitantes empiezan a comprender los Arribes, donde la comunidad encuentra una nueva oportunidad y donde el territorio, por fin, se reconoce en un futuro compartido, sostenible y abierto.



Infraestructuras	Conecta el CRV, el muelle fluvial, el anfiteatro, el puerto deportivo y la futura playa fluvial.
Relatos turísticos	Une senderismo, turismo fluvial, cultura industrial, paisaje natural y gastronomía.
Comunidad	Activa a guías locales, productores, servicios turísticos y emprendedores vinculados al territorio.
Cooperación transfronteriza	Enlaza La Fregeneda con Barca d'Alva y con Portugal, proyectando un destino de frontera como un espacio común.

Tabla 3. Camino de Hierro y su condición de eje articulador.



5. Fases y cronograma

La transformación de Vega Terrón requiere una secuencia de ejecución ordenada, eficiente y coherente con la estrategia territorial de Arribes del Duero y con el Plan Socioeconómico de La Raya. Para ello, el plan propone una hoja de ruta estructurada en seis fases estratégicas, capaces de orientar la inversión, asegurar la coordinación institucional y garantizar la maduración progresiva del proyecto en un horizonte estimado de cinco años.

Cada fase agrupa actuaciones funcionalmente relacionadas, favoreciendo una implementación escalonada que combina impacto inmediato y sostenibilidad a largo plazo. Esta planificación resulta clave para:

1. Reducir riesgos operativos.
2. Facilitar la gobernanza y la búsqueda de financiación.
3. Mantener una narrativa coherente con el proyecto.
4. Garantizar que cada avance contribuya a la activación global del nodo Vega Terrón.

FASE 1. CENTRO DE RECEPCIÓN DE VISITANTES (CRV)

Objeto: Actuación inicial imprescindible para activar el nodo y ofrecer una primera imagen renovada del destino. Incluye:

- ✓ Mejora integral de la envolvente y eficiencia energética del edificio.
- ✓ Reordenación paisajística de exteriores (aparcamiento exterior y aseos).
- ✓ Ampliación y optimización de espacios interiores.
- ✓ Museografía inmersiva experiencial identitaria en el semisótano del propio CRV.
- ✓ Adecuación de la terraza y creación de un área de bienvenida unificada.

Resultado clave: Disponer del núcleo interpretativo, operativo y experiencial desde el que se articula el resto del plan.

FASE 2. REORDENACIÓN DEL APARCAMIENTO EXTERIOR Y ACCESIBILIDAD

Objeto: Mejorar la experiencia de llegada a Vega Terrón y ordenar la movilidad. Incluye:

- ✓ Rediseño del aparcamiento exterior.
- ✓ Mejora de accesos ciclo-peatonales.
- ✓ Renaturalización de zonas duras.
- ✓ Señalética básica e integración funcional con CRV y Camino de Hierro.

Resultado clave: Accesibilidad homogénea, eliminación de barreras y primera capa de renaturalización del entorno.

Tabla 4. Fases de actuación en Vega Terrón-Arribes del Duero.

FASE 3. SERVICIOS A LOS BARCOS Y MEJORA PORTUARIA

Objeto: Fase orientada a fortalecer la operatividad del muelle y su competitividad en la red de cruceros del Duero. Incluye:

- ✓ Ampliación y modernización de suministros (agua, electricidad y puntos de carga).
- ✓ Sistema integral de gestión de residuos para cruceros.
- ✓ Mejora de atraques y servicios complementarios.
- ✓ Estudio de viabilidad para suministro de combustibles y equipamientos asociados.

Resultado clave: Muelle funcional, seguro y eficiente que incremente la calidad del servicio a navieras y cruceristas.

FASE 4. CAMINO DE HIERRO Y SU INTEGRACIÓN CON VEGA TERRÓN

Objeto: Fase destinada a consolidar el eje tractor del territorio. Incluye:

- ✓ Mejora de accesibilidad en acceso final a Vega Terrón.
- ✓ Señalética inteligente, seguridad y sensorica ambiental.
- ✓ Contenidos interpretativos integrados en CRV y Museo Ampelográfico.
- ✓ Optimización de rutas, miradores y accesos complementarios.

Resultado clave: Oferta turística integrada con el puerto fluvial y los equipamientos culturales.

FASE 5. DESARROLLO DE PROYECTOS ESTRUCTURANTES Y BÚSQUEDA DE FINANCIACIÓN

Objeto: Fase de captación de recursos externos (PSTD, POCTEP, FEDER, LEADER, etc.). Incluye:

- ✓ Puerto deportivo.
- ✓ Paseo *Land Art*- *Vía Trivium Art*.
- ✓ Pantalán.
- ✓ Playa fluvial con servicios náuticos.
- ✓ Aparcamiento subterráneo (carácter prospectivo).
- ✓ Centro de Densidades.
- ✓ Museo Ampelográfico.

Resultado clave: Maduración técnica de los proyectos de mayor escala e incremento de la viabilidad financiera global.

FASE 6. MODELOS DE GESTIÓN OPERATIVA

Objeto: Fase transversal y finalista para garantizar la sostenibilidad del nodo Vega Terrón. Incluye:

- ✓ Modelo de gestión integrada del puerto y su entorno tecnológico (gestión 24/7).
- ✓ Modelo de gestión integrada de servicios culturales, turísticos y de movilidad.
- ✓ Protocolos de gobernanza y cooperación transfronteriza.
- ✓ Definición de indicadores y sistema de seguimiento.

Resultado clave: Asegurar la viabilidad operativa, económica y territorial a largo plazo.

CRONOGRAMA GENÉRICO POR FASES:

PLAN DIRECTOR VEGA TERRÓN	2026												2027												2028												2029												2030											
FASES DEL PLAN DE ACCIÓN	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D	E	F	M	A	M	J	J	A	S	O	N	D
F1 Centro de Recepción de visitantes (CRV) Mejora edif., terraza, WCs, estancias, sótano y exteriores	Lic + Adj.: Ejec. L. Licit. Ejecución Red. Pr. B. Pr.B. U.-A. obras de obras																																																											
F2 Mejora del Aparcamiento exterior	Proyecto + licitación + ejecución de obras																																																											
F3 Servicios a los barcos Agua, luz, gestión de residuos, etc. Ampliación de atraques; otros suministros.	Proyecto + licitación												Proy. + licit. ampliación de atraques																																															
F4 Mejoras producto Camino de Hierro y sinergias VT Accesibilidad, seguridad, interpretación del territorio, etc.	Proy. + licitación mejoras y sinerg.																																																											
F5 Resto de proyectos y búsqueda de financiación Elaboración de proyectos: puerto deportivo, paseo de Land Art, pantalán, serv. playa y activ. náuticas, anfiteatro y aparcamiento subterráneo, Centro de Densidades y Museo ampelográfico													Estudios de viabilidad+redacción de proyectos+búsqueda de financiación.												OBRAS DE EJECUCIÓN																																			
F6 Modelos de Gestión: Vega Terrón y Camino de Hierro													Preparación pliegos Modelos de gestión.												Licitación y Adjudicación																																			

Tabla 5. Cronograma genérico por fases

6. Modelo de Gobernanza y gestión

La transformación de Vega Terrón en la Puerta de Arribes del Duero exige una **gobernanza sólida, multiescalar y transfronteriza**, capaz de coordinar políticas, proyectos, inversiones y actores. No se trata solo de gestionar infraestructuras, sino de activar un sistema territorial inteligente, basado en cooperación, sostenibilidad e innovación.

El modelo propuesto articula tres pilares fundamentales:

- ✓ **Gobernanza estratégica:** Coherencia, dirección y cooperación.
- ✓ **Modelos operativos de gestión:** Puerto, servicios culturales, turísticos y de movilidad.
- ✓ **Plan de comunicación y marketing integrado:** Identidad, relato y proyección internacional.

Con ello, el proyecto garantiza continuidad, eficiencia y un impacto real en el desarrollo socioeconómico de Arribes del Duero.

6.1. Gobernanza estratégica

La gobernanza del PDVT se organiza según un enfoque **multinivel**, alineado con el Plan de La Raya (Acuerdo 22/2025), la Estrategia NORCYL y los programas de cooperación transfronteriza. Esta estructura evita duplicidades, aumenta la eficacia de las inversiones y asegura el alineamiento con políticas regionales, nacionales y europeas.

1. Principios rectores

La gobernanza descansa sobre cinco principios ejecutivos:

- ✓ **Gobernanza estratégica:** Todas las actuaciones se alinean con marcos superiores (RIS3, ETI de La Raya Ibérica, NORCYL, POCTEP).

- ✓ **Participación multiescalar:** Implicación activa de administraciones, territorios, Portugal, ciudadanía, empresas y agentes culturales.
- ✓ **Visión a largo plazo:** Continuidad más allá de convocatorias concretas.
- ✓ **Sostenibilidad integral:** Criterios DNSH, eficiencia energética e impacto social positivo.
- ✓ **Territorio piloto y transferible:** Vega Terrón y Barca d’Alva como referencias para la gobernanza fluvial de frontera Duero-Douro.



2. Arquitectura de gobernanza

Se desarrollará un modelo con tres niveles de gobernanza y siete funciones estratégicas clave, con el fin de consolidar una estructura estable, mayor cohesión territorial, refuerzo del arraigo y pertenencia al territorio.

Asumiendo los principios de la **Estrategia España Turismo 2030** de transformación del **modelo turístico nacional** hacia un paradigma más **resiliente, inclusivo, digital y verde**, será un modelo replicable y en alineamiento con la **Estrategia de Investigación e Innovación para una Especialización Inteligente (RIS3) – homóloga RIS3 Norte 2030 de Portugal, el Plan Socioeconómico de La Raya y el Espacio NORCYL:**



3. Coordinación con el Parque Natural Arribes del Duero

El Parque Natural ha de ser un actor estructural del modelo, un mecanismo que asegure que el Plan se ejecuta con pleno respeto a los valores ambientales y al modelo de conservación.

Su papel se articula en tres dimensiones:

- 1. Garantía técnica y normativa:** Compatibilidad con el Espacio Natural Protegido (ENP).
- 2. Acompañamiento e implantación territorial:** Indisolubilidad funcional para el desarrollo de la buena gobernanza.
- 3. Coordinación con los ayuntamientos del Parque Natural:** Facilitar trámites y coherencia funcional y ejecutiva.

4. Colaboración institucional en el contexto de gobernanza transfronteriza: Centro de Innovación Social de Ciudad Rodrigo

El Plan director contempla la articulación de alianzas institucionales orientadas a reforzar la cooperación hispano-lusa, en coherencia con el Plan Socioeconómico de La Raya y el contexto compartido con el Douro Internacional. En este marco, el **Centro de Innovación Social de Ciudad Rodrigo** se identifica como un nodo de referencia e innovación social y cohesión territorial, con iniciativas alineadas con los retos de Arribes del Duero: **lucha contra la despoblación, formación y asentamiento de jóvenes, transición verde y digital, relevo generacional y coworking transfronterizo.**

- Su vinculación al Plan se plantea desde una lógica de colaboración estratégica y transferencia de conocimiento, facilitando la conexión con redes europeas y reforzando el enfoque integrado del modelo de gobernanza.

5. Colaboración público-privada y redes territoriales para la vertebración y promoción turísticas

El PDVT reconoce el papel estratégico de las asociaciones turísticas como estructuras de cooperación público-privada en Arribes del Duero. **La Asociación de Turismo Arribes del Duero** y, de forma complementaria, la **Asociación de Turismo Arribes Sur**, contribuyen a articular la oferta turística, a conectar recursos patrimoniales y naturales, y a fortalecer la promoción conjunta del territorio, en coherencia con su dimensión trans-

fronteriza. Estas redes refuerzan la coordinación, la generación de producto y la **alineación con los principios de sostenibilidad y dinamización socioeconómica** que sustentan el Plan Director.

6.2. Plan de comunicación y marketing

La comunicación es un eje estructural del proyecto. El destino debe construir **identidad, relato y visibilidad** desde el primer año hasta la plena ejecución del Plan.

El Plan se articula en cinco ejes, representados esquemáticamente en la siguiente infografía:

	Año 1	Año 2	Año 3	Año 4	Año 5
Exposición itinerante y legado					■
Publicación de resultados					■
Auditoría de comunicación					■
Internacionalización de redes europeas				■	
Materiales de alta calidad				■	
Refuerzo de la marca				■	
Encuentros transfronterizos			■		
Disfusión en medios especializados			■		
Campañas internacionales y ferias			■		
Podcast, vídeos y talleres		■			
Campañas nacionales		■			
Notas de prensa y primeros eventos	■				
Plan de comunicación y RRSS	■				
Identidad visual y portal Web	■				

Tabla 6. Cronograma del plan de comunicación y marketing.

Resultados esperados

- ✓ Imagen de marca consolidada y reconocible.
- ✓ Incremento de notoriedad turística.

- ✓ Mayor participación local y transfronteriza.
- ✓ Posicionamiento como destino sostenible e innovador.
- ✓ Refuerzo institucional y cooperación ibérica.

7. Seguimiento y evaluación

El sistema de seguimiento y evaluación garantiza la **transparencia**, la **coherencia estratégica** y la **capacidad de ajuste continuo** del PDVT – Arribes del Duero. Se articula mediante instrumentos periódicos, una estructura clara de responsabilidades y un conjunto de **indicadores SMART** alineados con La Raya y el Espacio NORCYL.

7.1. Instrumentos de seguimiento

- ✓ **Informes semestrales de progreso** elaborados por la Unidad Técnica: Seguimiento operativo, avances por fases y recomendaciones.
- ✓ **Informes anuales de evaluación** coordinados con el nivel estratégico (Diputación, Junta CyL, socios portugueses): Revisión de indicadores, hitos y ajustes del Plan.
- ✓ **Auditoría participativa anual:** Contraste con municipios, operadores turísticos, asociaciones y ciudadanía (talleres, encuestas, consultas digitales).
- ✓ **Revisión estratégica (año 2):** Ajuste del Plan en base a resultados, nuevos fondos o cambios en el contexto transfronterizo (POCTEP, FEDER, ETI de La Raya).
- ✓ **Difusión y transparencia.** Portal Web, boletines y sesiones públicas para asegurar rendición de cuentas.
- ✓ **Auditoría externa de comunicación (cada 2 años):** Evaluación independiente sobre claridad, impacto y veracidad de la comunicación institucional.

7.2. Cuadro de distribución de responsabilidades

Instrumento de seguimiento	Responsable principal	Colaboradores / apoyo
Informes semestrales de progreso	Unidad técnica de seguimiento	-----
Informes anuales de evaluación	Unidad técnica de seguimiento	Diputación, Junta CyL, socios transfronterizos
Auditoría participativa	Unidad técnica de seguimiento	Municipios, asociaciones locales, operadores turísticos
Revisión estratégica (año 2)	Diputación de Salamanca	Unidad técnica, Junta CyL, socios transfronterizos
Difusión y transparencia	Diputación de Salamanca	Unidad técnica
Auditoría externa de comunicación	Entidad independiente contratada	Diputación de Salamanca (supervisión)

Tabla 7. Cuadro de distribución de responsabilidades.

7.3. Tabla de Indicadores del PDVT-Arribes del Duero

LÍNEAS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA	INDICADORES
3.1. Digitalización y servicios turísticos inteligentes-Destino turístico conectado.	<ul style="list-style-type: none"> • % de reducción de incidencias portuarias. • Nº de sensores de prevención, de seguridad y de calidad instalados (eficiencia de gestión ambiental). • Nº de alertas preventivas gestionadas. • Nº de usuarios en plataformas digitales (experiencia mejorada).

LÍNEAS DE ACCIÓN ESTRATÉGICA	INDICADORES
3.2. Cooperación transfronteriza y promoción de Vega Terrón-Economía ligada al Duero fluvial.	<ul style="list-style-type: none"> • Nº de experiencias en mercado. • Nº de eventos organizados. • % de ocupación alojamiento piloto. • Nº de productores participantes
3.3. Eficiencia energética y construcción sostenible-Arquitecturas del Duero en Vega Terrón.	<ul style="list-style-type: none"> • % de reducción del consumo energético respecto a datos anteriores. Reducción de toneladas de CO2 (comparativa inicial para el CRV). • % de energía consumida procedente de fuentes renovables (comparativa inicial para el CRV). • Superficie construida y/o rehabilitada para uso cultural y turístico por m² (comparativa inicial para el CRV). • Nº de visitantes anuales a las instalaciones culturales y turísticas (capacidad de carga física y percibida sostenibles). • Superficie accesible, con diseño universal, en m². • Nº de eventos culturales, formativos y transfronterizos celebrados. • Empleo generado, directo e indirecto, y % de empleo local en Arribes del Duero. • Grado de satisfacción de usuarios y comunidad local (encuestas de percepción).
3.4. Turismo fluvial sostenible y transición verde-Espacios para el turismo fluvial	<ul style="list-style-type: none"> • % de superficie renaturalizada. • Nº actuaciones de accesibilidad ejecutadas. • Nº de experiencias inmersivas implementadas. • Nº de productores implicados. • Nº de artesanos participantes.

Tabla 8. Indicadores según líneas de acción estratégica.

8. Ruta financiera

El Plan director Vega Terrón – Arribes del Duero se sustenta en una estrategia financiera multinivel que combina fondos europeos, nacionales, autonómicos y provinciales. En las siguientes tablas se resumen, en orden

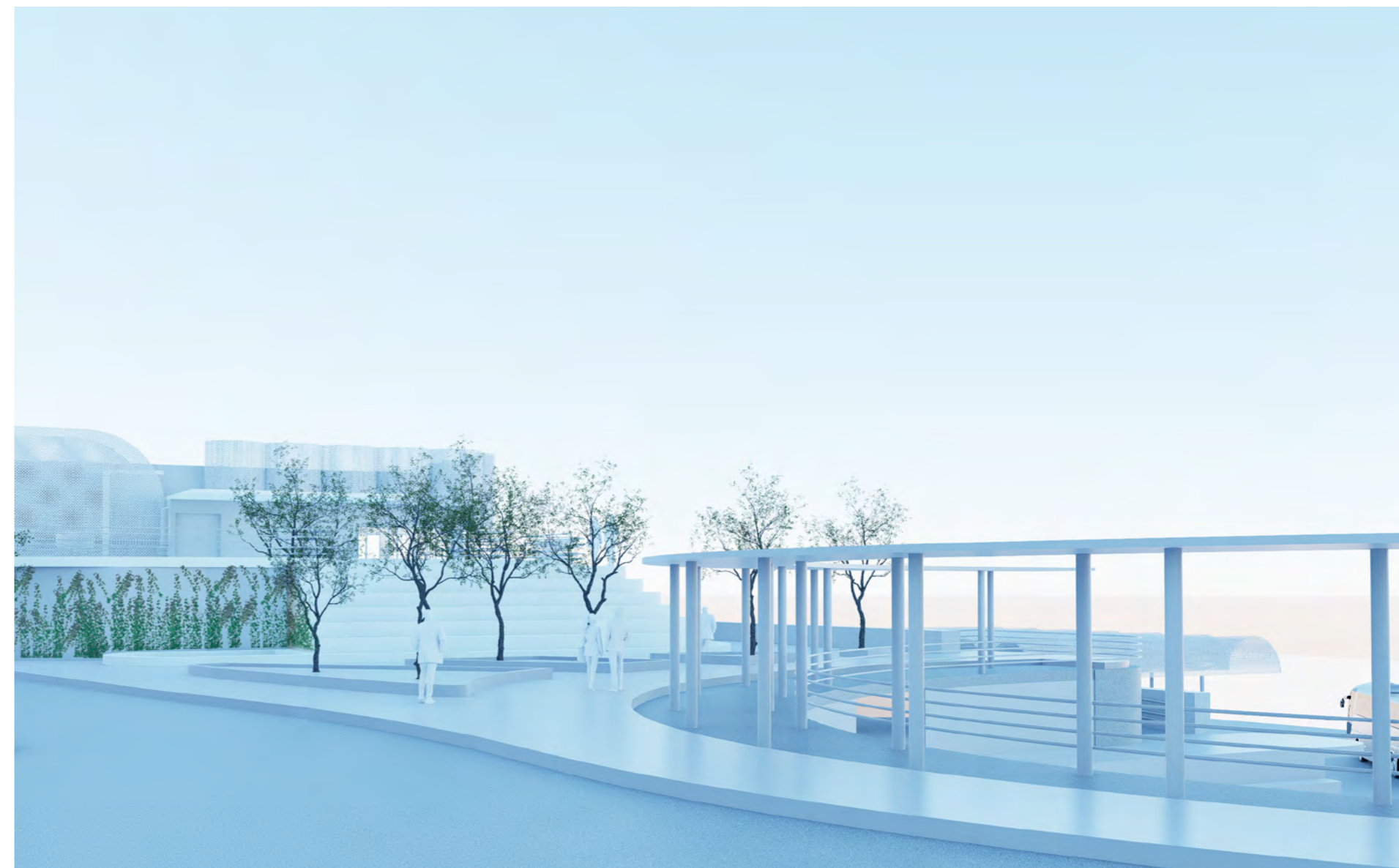
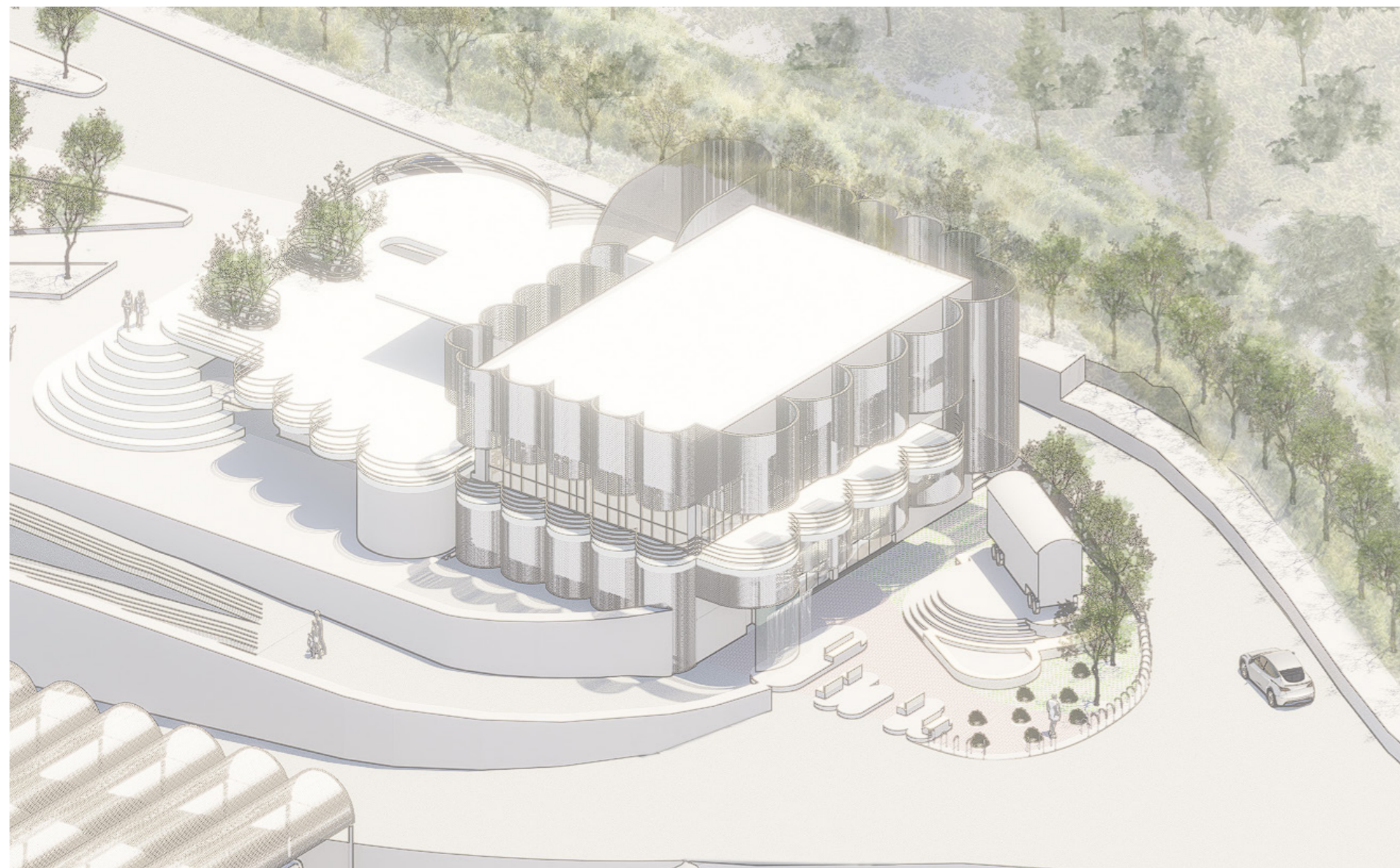
y argumento estratégico, las diferentes líneas de ayuda, estructuradas en capas de gobernanza y financiación, en base a 5 niveles: Europa, Cooperación Territorial Europea (transfronteriza/interregional), Estado (España), Comunidad Autónoma (Castilla y León) y Ámbito local/territorial (provincial-comarcal):

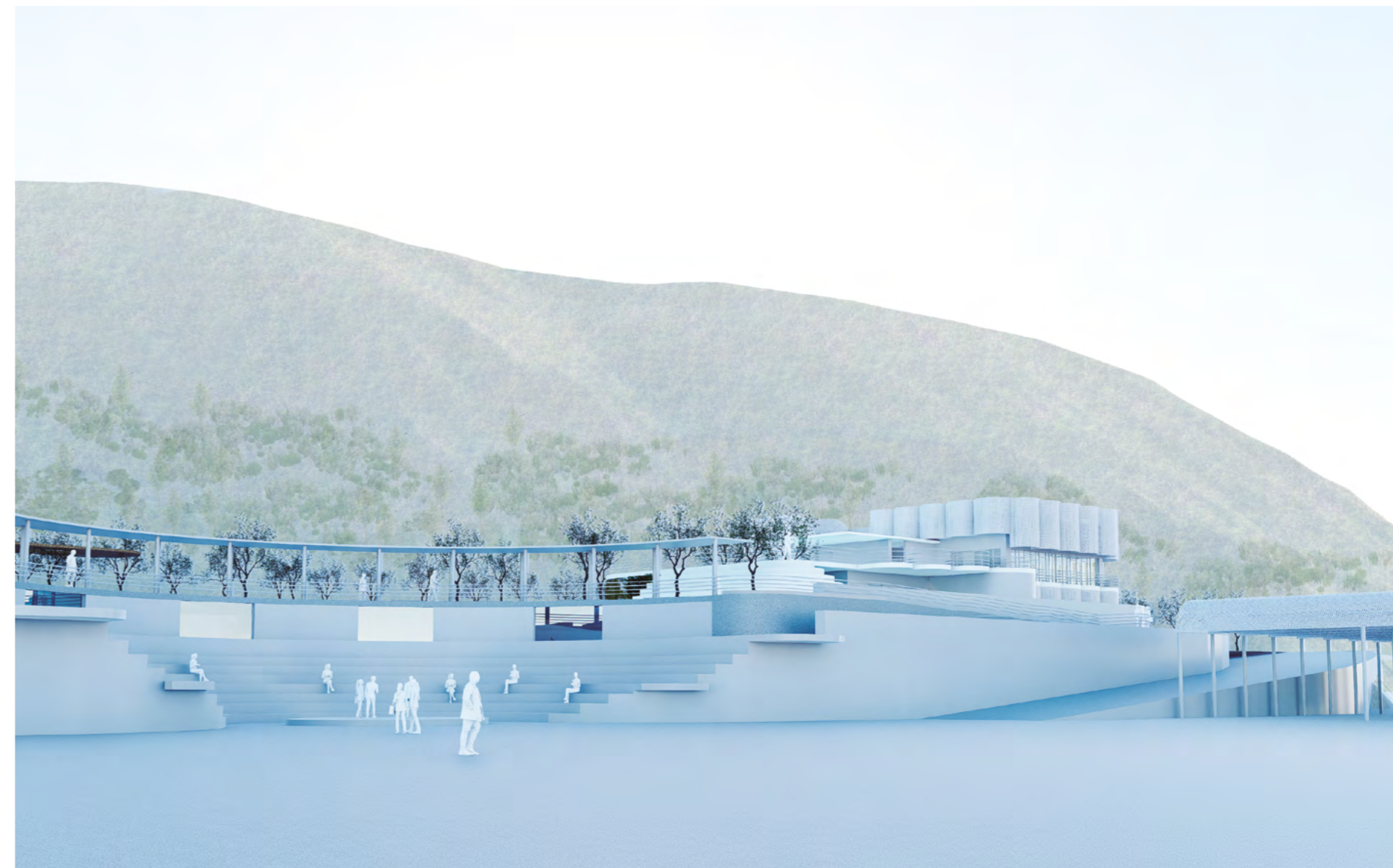
Nivel	Programa- Instrumento	Ámbito de actuación principal	Observaciones estratégicas
EUROPA	Programa LIFE 2021-2027	Medio ambiente, biodiversidad, adaptación climática.	Adecuado para monitorización ambiental, ríos, biodiversidad y prevención de riesgos.
	Programa Europa Creativa	Cultura, patrimonio, creatividad.	Útil para narrativa territorial, interpretación patrimonial y contenidos culturales digitales.
	<i>Horizon Europe – Culture, Creativity & Inclusive Society.</i>	I + D + I, innovación social y cultural.	Encaje para proyectos piloto y demostradores de transferencia de conocimiento.
	Mecanismo Conectar Europa (CEF Digital)	Infraestructuras digitales y conectividad.	Clave para conectividad, nodos inteligentes y datos en entornos de transporte y movilidad.
COOPERACIÓN TERRITORIAL EUROPEA	Programa Interreg POCTEP 2021-2027	Cooperación transfronteriza España-Portugal.	Instrumento central para proyectos Duero-Douro y gobernanza compartida.
	Interreg <i>SocialForest</i>	Gestión forestal y resiliencia territorial.	Complementario para prevención de incendios, bioeconomía y resiliencia ambiental

Tabla 9. Anclaje de programas de ayudas en el contexto europeo internacional.

Nivel	Programa- Instrumento	Ámbito de actuación principal	Observaciones estratégicas
ESTADO (ESPAÑA)	FEDER 2021-2027 Objeto específico 5.2 (MITERD)	Desarrollo territorial integrado.	Instrumento estructural para estrategias territoriales y nodos rurales.
	Subvenciones a proyectos de transformación digital (Orden TED/1074/2025)	Digitalización, datos, conectividad.	Enfoque sectorial y tecnológico.
	Proyectos innovadores para la transformación territorial y la lucha contra la despoblación (Orden 2 de diciembre de 2025, MITERD).	Transformación territorial, innovación y servicios en áreas rurales.	Instrumento flexible para actuaciones integradas, innovación público-privada y dinamización socioeconómica vinculada al territorio.
	Programa 2 % Cultural	Patrimonio cultural.	Adecuado para rehabilitación de espacios con valor histórico.
	Planes de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD).	Turismo sostenible.	Alineado con infraestructuras, servicios y experiencias turísticas.
	Programa Kit Espacio de Datos.	Economía del dato, interoperabilidad.	Complementario a proyectos digitales y plataformas de datos.
COMUNIDAD AUTÓNOMA	Plan socioeconómico de La Raya (22/2025).	Desarrollo territorial y cooperación.	Marco estratégico autonómico de referencia.
	Programa Infra-Tur (Junta de C y L).	Infraestructuras turísticas.	Adecuado para actuaciones físicas y equipamientos.
ÁMBITO LOCAL/ TERRITORIAL	Programa LEADER Duero-Douro.	Desarrollo rural y emprendimiento.	Enfoque <i>bottom-up</i> , ideal para acciones piloto y economía local.

Tabla 10. Anclaje de programas de ayudas por nivel territorial español.





9. Referencias bibliográficas

ADECOCIR – Asociación para el Desarrollo de la Comarca de Ciudad Rodrigo. (s. f.). Página institucional. <https://www.adecocir.es/>

ADEZOS – Asociación para el Desarrollo de la Zona Oeste de Salamanca. (s. f.). Página institucional. <https://www.adezos.es/>

Almeida, J. B. (1884). Notas de viaje sobre Barca d’Alva e Vega Terrón. Lisboa: Editorial Histórica Portuguesa.

Asociación de Turismo Arribes del Duero. (s. f.). Portal oficial de promoción turística. <https://www.arribesdelduero.es/>

Asociación de Turismo Arribes Sur. (s. f.). Portal oficial de promoción turística. <https://www.arribessur.es/>

Brunet Estarellas, P. J., et al. (2005). Los planes de excelencia y dinamización turística (PEDT), un instrumento de cooperación a favor del desarrollo turístico. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 39, 201–226.

Centro de Innovación Social de Ciudad Rodrigo. (s. f.). Página institucional. <https://www.cisciudadrodrigo.es/>

Comisión Europea, DG CONNECT. (2022). Mecanismo Conectar Europa – CEF Digital: Guía de financiación y proyectos de transporte, movilidad y gestión de datos transfronterizos. Bruselas.

Comisión Europea, DG ENV. (2021). Programa LIFE 2021–2027: Guía de propuestas y criterios de elegibilidad para proyectos medioambientales y climáticos en la UE. Bruselas.

Comisión Europea, DG REGIO. (2021). Programa Plurirregional FEDER 2021–2027. Objetivo específico 5.2 – PAI: Convocatoria y documentación técnica para proyectos piloto en zonas rurales. Bruselas.

Comisión Europea, DG REGIO. (2023). RIS3 Implementation Guide 2021–2027: Smart Specialisation Strategies for Innovation in EU Regions. Bruselas.

Comisión Europea, DG RTD. (2022). Horizon Europe – Cluster 6 “Culture, Creativity & Inclusive Society”: Guía de presentación de proyectos piloto e innovadores de patrimonio cultural y territorial. Bruselas.

Diputación de Salamanca. (s. f.). Archivo histórico de la Diputación de Salamanca: Planos, informes y memorias de la línea ferroviaria del siglo XIX. Salamanca, España: Archivo de la Diputación Provincial de Salamanca.

Diputación de Salamanca. (2024). Datos municipales y provinciales. Portal de la Diputación Provincial de Salamanca. <http://www.lasalina.es/Aplicaciones/GestorInter.jsp>

García, M., & Fernández, P. (2019). Ferrocarriles y territorios fronterizos en España y Portugal: Historia, patrimonio y sostenibilidad. Madrid: Ediciones Universidad Autónoma de Madrid.

Gobierno de España. (2022). Estrategia Nacional frente al Reto Demográfico. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. II Estrategia. Febrero 2026. (Documento para Consulta Pública) https://www.miteco.gob.es/content/dam/miteco/es/reto-demografico/participacion-publica/anexos/II_Estrategia_equidad_territorial_y_reto_demografico.pdf

Grupo de Acción Local Duero-Douro. (2022). Estrategias de desarrollo rural LEADER: Planes y proyectos locales. Salamanca: GAL Duero-Douro.

Instituto Geográfico Nacional. (s. f.). Visor cartográfico de municipios de Castilla y León. <https://www.ign.es/web/ign/portal/municipios-castilla-y-leon>

Instituto Nacional de Estadística. (2023). Atlas de distribución de renta de los hogares (ADRH). <https://www.ine.es/ADRH/>

Instituto Nacional de Estadística. (s. f.). Población por municipios y sexo. Tabla 2891. <https://www.ine.es/jaxiT3/Tabla.htm?t=2891>

Interreg España–Portugal (POCTEP) 2021–2027. (2021). Convocatoria de proyectos transfronterizos y documentación asociada. <https://www.poc-tep.eu/>

Interreg SocialForest. (2024). Programa de Cooperación Territorial Europeo Interreg SocialForest: Documentación y guía de proyectos. <https://www.interreg-socialforest.eu/>

Junta de Castilla y León. (2003). Planes de Excelencia y Dinamización Turística. Consejería de Cultura y Turismo. <https://www.turismocastillayleon.com>

Junta de Castilla y León. (2021). Estrategia de Investigación e Innovación para una Especialización Inteligente (RIS3) Castilla y León 2021–2027. Valladolid: Consejería de Economía y Hacienda.

Junta de Castilla y León. (2025). Acuerdo 22/2025, de 22 de mayo, por el que se aprueba el Plan Socioeconómico de La Raya. Boletín Oficial de Castilla y León. <https://bocyl.jcyl.es/>

Leránoz, E. (s. f.). Informe para el desarrollo potencial de Vega Terrón [Documento interno no publicado]. Diputación Provincial de Salamanca.

Martínez, L., & Sousa, R. (2020). Arribes del Duero y Douro Internacional: Integración paisajística y desarrollo territorial transfronterizo. *Revista de Estudios Territoriales*, 15(2), 45–68. <https://doi.org/10.1234/ret.v15i2.5678>

Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. (2021). Subvenciones a proyectos de transformación digital. Orden TED/1358/2021: Guía de solicitudes y criterios de elegibilidad. Madrid: Gobierno de España.

Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. (2023). Programa Kit Espacios de Datos: Guía de financiación y criterios de elegibilidad. Madrid: Gobierno de España.

Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. (2025). Subvenciones a proyectos de transformación digital. Orden TED/1074/2025: Guía actualizada de solicitudes y criterios de elegibilidad. Madrid: Gobierno de España.

Ministerio de Cultura y Deporte. (2023). Programa 2 % Cultural: Financiación de trabajos de conservación y enriquecimiento de bienes inmuebles del Patrimonio Histórico Español. Madrid: Gobierno de España.

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. (2023). Estrategia de Sostenibilidad Turística en Destinos 2030. Gobierno de España. <https://turismo.gob.es/>

Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. (2023). Plan España Turismo 2030: 50 medidas y 148 acciones para la transformación del modelo turístico español. Gobierno de España.

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. (2025). Orden de 2 de diciembre de 2025 por la que se regula el apoyo a proyectos innovadores para la transformación territorial y la lucha contra la despoblación. Madrid: Gobierno de España.

Observatorio de Turismo de Portugal. (2023). Turismo no Douro Internacional. Turismo de Portugal. <https://www.turismodeportugal.pt/pt>

Pérez, A. (2021). Planes directores para la revitalización de territorios fronterizos: Estrategias culturales y patrimoniales. Salamanca: Editorial Patrimonio y Territorio.

Planes de Sostenibilidad Turística en Destino (PSTD). (2023). Convocatoria y modelo de solicitud de proyectos turísticos sostenibles. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, España.

Programa Infra-Tur ENP CyL. (2022). Mejora de infraestructuras y servicios turísticos en Espacios Naturales Protegidos de Castilla y León. Junta de Castilla y León – Consejería de Turismo.

Rebolledo, J. A., & Mendoza, M. (1880). Memoria descriptiva. Arcón 1. Proyecto de ferrocarril de servicio general de Salamanca a la frontera de Portugal. Línea a Barca de Alba o del Duero. Salamanca: Diputación Provincial de Salamanca.

Rodríguez González, R. (2012). Planificación turística y desarrollo rural en Castilla y León: Una evaluación de los Planes de Excelencia y Dinamización Turística. *Re-vista de Estudios Regionales*, 94, 145–176. <https://www.revis-taestudiosregionales.com/documentos/articulos/pdf-articulo-2226.pdf>



