

# LOS FERROCARRILES OLVIDADOS. RECONVERSIÓN Y REINVENCIÓN COMO INSTRUMENTOS DE REVITALIZACIÓN RECREATIVA Y TURÍSTICA: EL BAEZA-UTIEL A SU PASO POR LA PROVINCIA DE ALBACETE<sup>1</sup>

*Francisco Cebrián Abellán*  
Universidad de Castilla-La Mancha

## RESUMEN

La Sierra de Alcaraz y el Campo de Montiel (Provincia de Albacete) están cobrando un protagonismo creciente. La presencia de recursos de valor ambiental o histórico, además de otros recuperados recientemente, han despertado el interés de la administración, los grupos de desarrollo rural, los turistas y los empresarios. La conjunción de esfuerzos pone de manifiesto la necesidad creciente de corregir e introducir nuevos elementos capaces de mejorar los elementos del sistema turístico. La Vía Verde de Alcaraz (antiguo ferrocarril en desuso actualmente recuperado para uso turístico) ha servido como elemento de referencia para la puesta en marcha de un proyecto de recuperación integral de la comarca.

**Palabras clave:** Turismo rural, desarrollo local, recursos territoriales turísticos, planificación en turismo.

**Forgotten railways. Restructuring and reinvention as tools of leisure and tourist revitalization: the Baeza – Utiel railway in the province of Albacete**

## ABSTRACT

The Alcaraz Range and the Campo de Montiel (in the province of Albacete) are getting a growing importance. Resources of environmental and historic value, as well as some others

Fecha de recepción: 28 de marzo de 2011

Fecha de aceptación: 25 de mayo de 2011

Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio. Universidad de Castilla-La Mancha. Facultad de Humanidades. Edificio Benjamín Palencia. 02071 ALBACETE (España). E-mail: Francisco.Cebrian@uclm.es

<sup>1</sup> Este trabajo forma del proyecto de investigación titulado: «El paisaje como recurso turístico en el sureste de Castilla-La Mancha: aprovechamiento y puesta en valor» (POI11-0177-2158) (Consejería de Educación, Ciencia y Cultura, Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha). Investigador principal: Francisco Cebrián.

recently retrieved, have drawn attention from the authorities, rural development groups, tourists and businessmen. Different efforts have combined to show an increasing need to correct and introduce new elements which are able to improve the tourist system. The Alcaraz Rail Trail (former railway, obsolete and adapted for tourist use) has been used as an element of reference in order to set off a project of integral recovery in the region.

**Key words:** Rural tourism, local development, local tourist resources, tourism planning.

## 1. INTRODUCCIÓN

La comarca de la Sierra de Alcaraz y el Campo de Montiel<sup>2</sup> (provincia de Albacete) ha tenido desde su creación como territorio LEADER una cierta vocación turística, que se ha ido consolidando con el tiempo. Comenzó a forjarse a mitad de los años noventa del siglo pasado con la recuperación y puesta en valor de algunos recursos. En paralelo se han abierto numerosos establecimientos de acogida, sobre todo casas rurales, que han poblado un territorio de tradicional vocación agropecuaria. Se trata de un proceso que ha estado marcado por un desarrollo turístico reciente y una planificación deficiente. Se han sucedido iniciativas de distintas administraciones, no siempre suficientemente coordinadas, que han tenido una indudable repercusión en el proceso de reconversión y reinversión de un territorio que cuenta con importantes activos turísticos. Se han puesto en valor recursos relacionados con el patrimonio natural y arquitectónico que han ayudado al despegue y consolidación del turismo, y de redescubrimiento del medio rural como espacio de ocio. Pero han sido iniciativas individuales, sin un claro proyecto comarcal de articulación del sector turístico. En 2005 se recuperó como vía verde el ferrocarril Baeza-Utiel. Su presencia ha servido para estructurar, en 2011, una nueva iniciativa que persigue impulsar el proceso de puesta en valor del turismo como elemento vertebrador de la comarca, aprovechando esta infraestructura que actúa como elemento de conexión e integración. En el artículo se hace una revisión de los principales elementos del sistema turístico comarcal, y de las iniciativas y estrategias de planificación nacidas desde diferentes actores para impulsar un sector turístico que requiere de atenciones y actuaciones crecientes.

## 2. LAS NUEVAS DINÁMICAS DEL TURISMO Y SU RELACIÓN CON EL TURISMO RURAL

### 2.1. Los factores explicativos de las dinámicas del turismo rural

En los espacios rurales se mantiene una crisis estructural, crónica, vinculada al sector primario, pero que se ha extendido al resto de actividades, y que tiene como expresión

---

2 Los municipios incluidos en la comarca LEADER SACAM son Alcadozo, Alcaraz, Balazote, Bien-servida, Casas de Lázaro, Cotillas, El Balletero, El Bonillo, La Herrera, Lezuza, Masegoso, Munera, Ossa de Montiel, Peñas de San Pedro, Peñascosa, Povedilla, Pozohondo, Pozuelo, Robledo, Salobre, San Pedro, Vianos, Villapalacios, Villaverde de Guadalupe, Viveros.

más representativa la pérdida de población, la emigración, el envejecimiento o la caída de las rentas. Ante ese escenario, desde comienzos de los años noventa, se han impulsado estrategias de cambio, en su mayor parte nacidas desde los grupos de desarrollo rural, con éxito desigual en el balance de la labor desempeñada, pero que siempre han tenido interés en impulsar el turismo en esos territorios, aprovechando un nuevo contexto social, económico y cultural que entiende el medio rural como espacio de ocio.

La sociedad postindustrial está generando nuevas alternativas al tradicional turismo fordista, regido por la estandarización, una acusada estacionalidad, la concentración territorial o la escasa diversificación de la oferta (Ávila, R.; Barrado, D.; 2005: 28). El turismo se caracteriza cada vez más por la segmentación de los mercados, el uso de las nuevas tecnologías, el desarrollo sostenible, la integración diagonal o el nuevo perfil del turista. Es en este marco en el que se inserta el turismo rural, y es a comienzos de los años ochenta, y especialmente desde la década de los noventa, cuando se deja sentir su implantación creciente y la atención por sus caracteres y manifestaciones. Desde entonces se han realizado esfuerzos por acuñar la realidad compleja, multifacética y transversal que afecta a diferentes elementos del sistema turístico en los espacios rurales. Las razones del redescubrimiento de lo rural son diversas. José Luís Andrés apuntaba en una doble dirección: por un lado la voluntad de dominación de la sociedad urbana sobre su espacio cercano, que se emplea como válvula de escape a la ajetreada vida de la ciudad; por otra parte el redescubrimiento de la cultura rural por parte de una sociedad que ha pasado en pocas décadas de residir mayoritariamente en el medio rural a tener, después de un fuerte proceso migratorio, una indiscutible condición urbana (Andrés, J.L.; 2000: 46). Ese escenario explica el posicionamiento del turismo rural como modalidad emergente, nacido con especial intensidad en territorios de elevada calidad paisajística, orientado hacia una demanda que se rige por esquemas de comportamiento distintos a los tradicionalmente asociados al turismo de masas. Es a esto a lo que la Secretaría General de Turismo (2004) define como la modalidad que se desarrolla en espacios cuyo paisaje es o ha sido modelado por actividades agropecuarias, y está asociado a los matices de turismo de pueblo o turismo en casas rurales.

Su desarrollo ha venido marcado por la actuación de distintos actores con intereses diferentes. El germen ha venido impulsado por los apoyos financieros procedentes del sector público, que ha apostado por el turismo como instrumento de diversificación económica. Ha existido una voluntad decidida de muchos territorios por incorporarse a las dinámicas turísticas, pero no ha estado presente ni la planificación ni la previsión de algunos de los conflictos que lleva asociado el turismo. Son frecuentes las deficiencias estructurales (Cebrián, F.; 2010), que han dado como resultado una modalidad de turismo, en la que predominan las microempresas, los microproductos y los microdestinos (Pulido, J.I.; 2008: 112-129). El desarrollo también ha venido marcado por los cambios en las preferencias de la demanda, cada vez más sensible a los valores y posibilidades que ofrece el medio rural como espacio de ocio. El resultado ha sido variable en función de los actores y los territorios que participan, con impactos beneficiosos en ocasiones, pero con conflictos que generan disfunciones en los territorios en los que se implanta (Crosby, 1993). La realidad ha demostrado una elevada carga de improvisación y voluntarismo (Valenzuela, M.; 2008: 58).

Lo cierto es que, sobre todo en espacios de montaña, han crecido las segundas residencias, y se ha multiplicado la oferta de alojamientos rurales (generalmente casas rurales). El resultado ha sido una implantación creciente de turismo, más como actividad complementaria a rentas procedentes de otras que como fuente de ingresos principal (Andrés, J.L.; 2000: 46; Canovés, G.; Villarino; 2005: 64), pero con un paso brusco desde la fase inicial de exploración a la implantación, que ha sido especialmente intensa en algunos territorios. Al perfil del turista también se ha modificado; a su comportamiento se le viene prestando atención desde diferentes actores (Bote, V; 1995; García, B.; 2005). Pero en todos los trabajos se ha puesto de manifiesto la incidencia que han tenido los recursos territoriales turísticos, verdaderos motores de atracción. Las nuevas tendencias han incrementado su protagonismo en los espacios rurales, estrechamente relacionados con el interés (creciente) por la naturaleza, el paisaje (lo más valorado), el patrimonio histórico-artístico o la cultura local (lo tradicional).

Algunos trabajos, aunque pocos todavía, evidencian que es el paisaje el principal atractivo (hecho que fue recogido hace más de una década en el estudio sobre «la demanda turística española en espacio rural o de interior: situación actual y potencial» - IEG-CSIC, 1995). En el año 2003 la Junta de Andalucía elaboró un informe destinado específicamente a analizar algunos aspectos sobre el turismo rural en esta comunidad autónoma, y los resultados exponían que el paisaje aparecía como el principal reclamo -recogido bajo la categoría de «observación de la naturaleza»- (Consejería de Turismo, Comercio y Deporte: 2003). Esta misma realidad se replica en otros destinos, como Asturias (SITA, varios años). Para el caso de la provincia de Albacete las encuestas realizadas por el Servicio de Turismo de la Cámara de Comercio apuntan en la misma dirección. El paisaje aparece como un poderoso factor de atracción, no deslocalizable, con capacidad suficiente para justificar la aparición de nuevos destinos turísticos, diferenciados, en los que participan distintos actores: administración y empresarios en el proceso de puesta en valor para su posterior rentabilidad económica; los turistas que persiguen espacios con capacidad de transmitir tranquilidad, armonía, belleza y tradición; y actores locales porque añaden el componente turístico a los tradicionales valores (Canovés, G.; Villarino, M.; 2005: 64).

Lo paradójico del proceso es la escasa atención prestada al paisaje como elemento principal de referencia. Las actuaciones públicas y privadas se han dirigido al impulso y creación de infraestructuras de acogida, al apoyo a la comercialización de destinos germinales, a la recuperación del patrimonio histórico y arquitectónico, y en ocasiones a la puesta en valor de algunas infraestructuras al servicio del ocio y el turismo, como es el caso de las vías verdes. Pocos son los ejemplos de recuperación y acondicionamiento de paisajes, o la creación de productos que incluyan actividades a la relación de recursos y equipamientos al servicio del sector en el medio rural, y que finalmente deriven en la construcción de destinos turísticos capaces de competir en un mercado cada vez más exigente e informado. Ante esta situación se hace obligado revisar y reflexionar sobre las estrategias que pueden modelar la realidad actual, empleando la calidad, pensando en nuevos consumidores —reales y potenciales— a los que hay que ofrecer nuevos productos, y teniendo en cuenta los recursos y uso turístico que se hace y se puede hacer de ellos. Ahí cobra un peso creciente el turismo activo, la diversificación de los

productos, o la incorporación de los recursos territoriales desde ópticas responsables (Ávila, R.; Barrado, D.; 2005: 29).

## **2.2. El contexto del turismo rural en Castilla-La Mancha y la provincia de Albacete**

En Castilla-La Mancha el turismo rural ha crecido significativamente, impulsado desde los grupos LEADER y PRODER. Las razones del interés se apoyan en los problemas tradicionalmente identificados, muchos de ellos comunes a otros espacios de ruralidad alta<sup>3</sup>. Se han realizado inversiones considerables en impulsar el turismo en los espacios rurales y este a este sector al que se ha dirigido una parte considerable de los fondos (Cebrián, F.; 2010: 365-366): se mantiene esa tendencia en el Programa de Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha 2007-13, donde los ejes 2 y 3 recogen actuaciones específicamente dirigidas a mejorar elementos del sistema turístico en el medio rural (como ejemplos, el eje 3 —diversificación económica y calidad de vida—, recoge una línea específica de fomento al turismo; el eje 2 —medio ambiente y gestión del entorno rural—, incluye otra de protección de paisaje). Dentro de esta comunidad autónoma la provincia de Albacete es la que ha asumido un mayor protagonismo (Plan Estratégico de Turismo de Castilla-La Mancha 2010-14: 54), y han sido especialmente los espacios de montaña los que han hecho un mayor esfuerzo por impulsarlo. Es en este marco en el que surgen diferentes iniciativas de recuperación de recursos turísticos, entre las que destaca la Vía Verde de Alcaraz, sobre la que se han ido sucediendo actuaciones en la última década, secuenciadas, aunque sin un claro proyecto de ordenación y planificación, pero que pone en relación recursos paisajístico y patrimoniales para uso recreativo y turístico. El objeto no es otro que el de dinamizar una comarca, la de la Sierra de Alcaraz, afectada por una crisis estructural en la que se repiten los problemas de la mayor parte de las áreas de montaña, pero que requiere de actuaciones capaces de corregir o mitigar algunos de sus problemas y de potenciar alternativas para recuperar población y para corregir conflictos socioeconómicos. Se aprovecha para ello unos recursos turísticos cada vez más valorados por una demanda de carácter urbano (con preferencias hacia la naturaleza, el medio rural, el turismo activo o el contacto con un patrimonio natural y cultural bien conservado).

Sobre esta comarca se vienen sucediendo actuaciones, en muchos casos descoordinadas, pero que están dotándola de recursos e infraestructuras turísticas. Prestamos atención en estas páginas a uno de los elementos articuladores más representativos: la Vía Verde de Alcaraz, y las actuaciones desarrolladas y programadas que han puesto en valor esta infraestructura y algunos recursos asociados. Varias se han orientado a

---

3 el Programa de Desarrollo Rural de Castilla-La Mancha 2007-13 recoge como problemas de los espacios rurales de la región, entre otros, la baja densidad demográfica, la tendencia al envejecimiento y masculinización, la baja productividad del trabajo y el reducido tamaño empresarial, la presencia de un sector empresarial poco innovador, un sector industrial muy atomizado y centrado en sectores maduros, dificultades de inserción en el mercado laboral, dificultades de la agricultura tradicional, envejecimiento y reducida formación de los titulares de las explotaciones agrarias, reducida vinculación producción agraria-comercialización, débil producción ecológica integrada, elevada temporalidad, crisis progresiva del sector comercial tradicional, déficits educativos y de formación, mentalidad poco innovadora y abierta a cambios.

poner en valor recursos patrimoniales. Otras han tenido por objeto introducir infraestructuras de acompañamiento al turismo rural. La última persigue integrar algunos recursos asociados a la Vía Verde con objeto de impulsar la imagen de marca, la creación de destino y la conformación de productos. La condición de zona rural a revitalizar (el Programa de Desarrollo Rural Sostenible para el periodo 2010-14 –RD 752/2010– califica a esta comarca como zona a revitalizar con nivel de prioridad 1 –pp 8– debido a su evolución regresiva de la población, el nivel de dispersión de su población o la baja densidad demográfica) ha facilitado el acceso a fondos públicos para impulsar esta iniciativa.

### **3. LA VÍA VERDE DE ALCARAZ. EL RESULTADO DE UN FERROCARRIL EN DESUSO Y DE LOS CAMINOS DE SERVICIO DE LOS CANALES DE MARÍA CRISTINA (ALBACETE)**

Tanto el ferrocarril Baeza-Utiel (que pretendía conectar Valencia con Jaén) como los canales de María Cristina (construidos para desecar las aguas estancadas del entorno de la ciudad de Albacete) fueron dos obras que planteaban entre sus objetivos una mejora en las condiciones del territorio afectado. Finalmente las dos se construyeron, aunque solamente una llegó a ponerse en funcionamiento. Las dos cayeron en el abandono. Probablemente no podría entenderse el ferrocarril Baeza-Utiel sin los efectos beneficiosos de la desecación de las lagunas a través de las obras de drenaje de los Canales de María Cristina. No es descabellado pensar en otros trazados alternativos a los finalmente seleccionados para el ferrocarril por Albacete sin garantías de agua. Tampoco habría prosperado la ciudad de Albacete sin las labores de drenaje, canalización y desecación de unas lagunas que periódicamente se salían de cauce y generaban problemas de distinta índole a su población. No habría crecido la ciudad como lo hizo posteriormente. Tampoco hubiese sido tan clara su designación como capital provincial en 1833 sin la erradicación de estos problemas de inundaciones periódicas y salubridad para sus habitantes. Igualmente compleja habría sido la construcción de una vía férrea atravesando unos llanos inundados. Estas cuestiones se plantean ahora que existe una sensibilidad creciente por el uso y la recuperación del patrimonio, y en este caso de un antiguo trazado ferroviario y de los caminos de servicio de los canales de María Cristina, proyectos que se complementaron e integraron casi por azar. Parece por tanto obligado contextualizar unas infraestructuras nacidas con funciones bien distintas a las que ahora tienen, entendidas para la sociedad del ocio. En origen fueron proyectos de una gran relevancia local, provincial y nacional. Uno está relacionado con la mejora de las infraestructuras de comunicaciones por ferrocarril, el Baeza-Utiel, que tantas esperanzas despertó y que no llegó a verse culminado. El otro forma parte de las actuaciones llevadas a cabo para sanear una zona tradicionalmente lagunar e insalubre, que obligó a drenar las aguas sobrantes de un acuífero generoso en un sector endorreico (los canales de María Cristina en el entorno de la ciudad de Albacete).

### 3.1. El ferrocarril Baeza-Utiel: proyecto, construcción y olvido

El proyecto del ferrocarril Baeza-Utiel es antiguo. En su génesis y desarrollo, marcado por la discontinuidad y los vaivenes, ha habido un dilatado proceso de diseño, toma de decisiones y construcción con paradas intermitentes, que arrancó en la segunda mitad del siglo XIX y que quedó prácticamente finalizado en los años sesenta del siglo XX.

Surgió en una coyuntura de expansión acelerada del trazado ferroviario en la Península, en la que aparecieron numerosos proyectos. Desde los primeros momentos la provincia de Albacete se convirtió en una zona de especial interés en el diseño de las nuevas líneas ferroviarias por su condición de zona de paso natural entre el Madrid y Levante. De hecho el que unía Aranjuez-Albacete-Almansa-Alicante fue el cuarto en construirse a escala nacional, y ya posicionaba a la capital manchega en uno de los ejes estratégicos de relación entre la capital del Estado con el sureste peninsular.

Pero junto a esta realidad muchos acabaron en vía muerta. En 1926 se retomó la idea recogida ya bajo la denominación de Baeza-Utiel (incluida dentro del Plan Preferente de Ferrocarriles de Urgente Construcción, conocido como «Plan Guadalhorce»), que se vino a acuñar como «Baeza a empalmar con el ferrocarril de Cuenca a Utiel». El proyecto rescataba la idea, muchas veces planteada, de conectar los territorios del Sistema Ibérico al norte de la provincia de Valencia con los de Sierra Morena en la de Jaén, atravesando un sector carente de vías de comunicación modernas. Su trazado también estuvo en discusión, aunque el finalmente elegido ponía en relación las provincias de Jaén y Valencia, atravesando los valles de los ríos Guadalmena y Balazote hacia los Llanos de Albacete, que por aquel entonces aglutinaban una considerable dinámica productiva, asociada al sector agropecuario y comercial. Seguía en su recorrido hacia el noreste atravesando la comarca de la Manchuela albacetense en dirección a Valencia. Los trabajos se iniciaron en 1927 (con un presupuesto de 132 millones de pesetas). En el sector de la Sierra de Alcaraz y el Campo de Montiel las obras se realizaron en su día elevando el trazado del ferrocarril por encima de la vega del río Balazote y Jardín con objeto de protegerlo de los efectos de posibles crecidas, de salvaguardar el uso agrícola de la vega, y de buscar suelo barato —en este caso eriales y zona forestal—.

Los trabajos se prolongaron durante 37 años (en 1964 se suspendieron definitivamente). Durante ese tiempo hubo momentos en los que las obras funcionaron a ritmo normal, alternando con otros de freno e incluso de paralización. El proyecto incluía un recorrido de 219 Km en la provincia de Albacete, distribuidos en dos tramos (secciones). La sección 3, con 107 Km, afectaba a varios municipios, en los que se incluían las estaciones de Bienservida, Villapalacios, Reolid, Alcaraz, El Robledo, El Jardín, La Rambla, Balazote, Las Santanas y el apeadero de Los Prados a 8 Km de la ciudad de Albacete. A mitad de los cincuenta el trazado estaba preparado y en 1959 se aprobó un presupuesto de 239 millones de pesetas para el tendido de la vía, los puentes y grúas, señalización y enclavamiento, suministro de energía eléctrica y línea telefónica (Fundación Ferrocarriles Españoles; 2003: 5). La vía incluía 6 puentes y viaductos y 23 túneles. En dirección a Valencia (sección 4ª) el recorrido total de 112 Km obligó a construir 4 puentes, 7 viaductos y 6 túneles de doble vía. En 1964 el ferrocarril estaba prácticamente acabado, a falta en la provincia de Albacete de instalar la señalización y los sistemas de seguridad. La inversión

estimada superó los tres mil setecientos millones de pesetas en varias fases (de cinco mil se hablaba a finales de los años setenta -La Voz de Albacete, 2-8-1979).

En 1963 un informe de Sofrerail recomendaba la suspensión de los trabajos en el tramo Albacete-Baeza (el de Albacete a Utiel se abandonó ya 1940). El informe del Banco Mundial indicaba expresamente que «no debe procederse a la construcción de nuevas líneas sin contar con un estudio de su justificación» (Crónica de Albacete, extra de mayo de 1973). Posteriormente se creó alguna comisión para reactivar el proyecto y reanudar las obras -en 1968 y en 1978 por parte del Ministerio de Obras Públicas - (La Voz de Albacete, 2-8-1979; Casado, M.F.; González, J.; 1984: 371-384). Finalmente el impacto del informe del Banco Mundial y la falta de financiación marcaron su progresivo declive y finalmente la suspensión de los trabajos. Después vino el olvido. A finales de los ochenta, una vez desmantelado el tendido ferroviario, se dio la posibilidad de revertir los terrenos a los antiguos propietarios. Algunos de ellos se acogieron a la opción de recuperar los terrenos antes expropiados, rompiendo en algunos tramos la continuidad de una vía que tardó en gestarse más de treinta años.

### 3.2. Los canales de M<sup>a</sup> Cristina

El emplazamiento de la ciudad de Albacete, nacida originalmente en varios altozanos que se elevaban ligeramente sobre un entorno de topografía llana, se encuentra en una cuenca tectónica cerrada, que explican el encharcamiento de su entorno. La tipología de los materiales (margas, calizas, margo-calizas, dolomías, yesos, calizas lacustres y conglomerados, junto a materiales sedimentarios procedentes de los aporte de los ríos-), justifica que su entorno haya estado tradicionalmente poblado de pequeñas lagunas, alimentadas por las aguas de escorrentía y pluviales y por unos acuíferos someros y caudalosos. En algunos casos nacieron por encharcamientos sobre materiales impermeables. En otros eran rebosaderos del acuífero de origen kárstico. También tienen su razón de ser en una hidrografía pobre con periódicos años húmedos: por una parte el río Lezuza y por otra el Jardín (que luego cambia el nombre por el de Balazote o Don Juan) de escaso caudal, que mueren en los Llanos de Albacete, donde sus aguas se infiltran, se evaporaban o se estancaban en zonas palustres. No es de extrañar tampoco la presencia de algunas surgencias (Ojos de San Jorge, río de la Estacadilla, Riachuelos, Fuente del Charco o río de El Salobral).

Estas condiciones explican que desde el siglo XVIII haya constancia de las demandas sociales de acometer obras para drenar las lagunas, que periódicamente generaban inundaciones y problemas de salubridad -paludismo especialmente-. En 1804 Carlos IV ordenaba ya la construcción del Real Canal de Desagüe, con una estructura arborescente para sacar hacia el río Júcar las aguas de las lagunas de El Salobral, Albaidel y Acequión, Fuente del Charco y Ojos de San Jorge. Más tarde se añadieron obras de mejora en distintas fases (1816-1819; 1863-1866) (López Bermúdez, F.; 1978; Sánchez Ortega, D.; 1995). Con estas obras se logró resolver el problema sanitario y también poner en regadío una considerable superficie agrícola.

A partir de los años cincuenta del pasado siglo la modernización y el desarrollismo llegó a la agricultura en forma de nuevos regadíos para los Llanos de Albacete, que se convirtieron en motor de transformación del entorno de la ciudad. Se puso en marcha un

proceso de extracción creciente de agua para regar grandes superficies anteriormente de secano, incorporando sistemas que empleaban las aguas subterráneas (pivots y aspersores). Estos cambios y la ausencia de planificación en el proceso generaron, como no podía ser de otro modo, el descenso de los mantos freáticos, y con ello la desaparición de manantiales y surgencias. Los canales fueron perdiendo poco a poco sus caudales hasta dejar de llevar agua en la década de los ochenta del siglo pasado. Desde entonces vienen secos, y entraron en una situación de abandono en la década de los noventa. Sólo esporádicamente, en años anormalmente húmedos, recuperan su antigua actividad.

### **3.3. Las iniciativas institucionales para su puesta en valor**

#### *3.3.1. La recuperación para uso turístico*

Desde el año 1993 se están incluyendo dentro del Inventario de Líneas Ferroviarias en desuso aquellas que tienen posibilidades de ser reutilizadas para su disfrute con medios no motorizados. El impulso al proceso de recuperación ha venido de la mano de diferentes organismos públicos: el antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente como principal inversor, la Fundación de Ferrocarriles Españoles (creada en 1985) responsable de la promoción y coordinación, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias —ADIF— y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha —FEVE— que son los titulares de estas infraestructuras. Se han sumado al proceso algunas comunidades autónomas y distintas entidades locales (diputaciones, ayuntamientos...). Su puesta en valor las ha convertido en recursos para el desarrollo del turismo rural, pensados desde una óptica de fomento a la movilidad sostenible, la educación ambiental y el turismo activo (Fundación Ferrocarriles Españoles; 2008: 2). Con su recuperación se pretende en definitiva mantener el dominio público de las infraestructuras, frenar su deterioro, potenciar el desarrollo de actividades alternativas, fomentar actividades económicas y crear empleo, e incorporar estas infraestructuras a otros usos asociados al ocio y el turismo (Fundación Ferrocarriles Españoles, 2003: 6).

La Vía Verde de Alcaraz está recogida desde 1993 dentro del inventario de líneas ferroviarias en desuso susceptibles de recuperación. Los principales actores en el proceso de reconstrucción, reconversión y reinversión han sido el Ministerio de Medio Ambiente —que ha actuado sobre 27 Km del trazado— y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, a través de la Empresa Pública Don Quijote de La Mancha —que ha recuperado otros 50 Km—. Su recuperación ha sido relativamente rápida aunque no ha estado exenta de problemas. La Diputación Provincial de Albacete tuvo que renegociar en 2001 nuevamente la adquisición de terrenos revertidos, lo que ha obligado, en algunos tramos, a buscar diseños y trazados alternativos.

A comienzos de 2002 se inició el proceso de redacción del proyecto previo de conversión del antiguo ferrocarril abandonado en una Vía Verde. Entre enero y julio de 2002 se elaboraron estudios de factibilidad (encargado por la Diputación Provincial de Albacete a Ferrocarriles de España) para la construcción de la Vía Verde Baeza-Utiel en el tramo comprendido entre la ciudad de Albacete y el límite con la provincia de Jaén. El proyecto, a solicitud del Ayuntamiento de Albacete, incluía la recuperación del viejo camino

de servicio del Canal del Palo (incluido dentro de la red de canales de María Cristina), como nexo de relación entre la antigua vía del ferrocarril y la ciudad de Albacete. El tramo inicialmente propuesto afectaba al trazado incluido en los municipios de Albacete, La Herrera, Balazote, Casas de Lázaro, El Robledo, Vianos, El Salobre, Villapalacios, Bienservida y Alcaraz. Eran 105 kilómetros de longitud, del que un 74% era de titularidad pública, incluyendo 11 estaciones, 25 túneles y 4 viaductos (<http://www.dipualba.es/periodico/2002/05/15/1.htm>). En mayo de 2003 se presentaba *el proyecto constructivo para el acondicionamiento del trazado del ferrocarril en desuso Baeza-Utiel (tramo El Jardín-Santuario de Cortes) para su uso como Vía Verde de la Sierra de Alcaraz*, elaborado por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, la Diputación Provincial de Albacete y la Fundación de Ferrocarriles Españoles, en el que se indica que la accesibilidad, la facilidad de recorrido y la tranquilidad se convierte en los principales objetivos para favorecer el desarrollo de un turismo alternativo (Fundación Ferrocarriles Españoles, 2003: 24). El proyecto de recuperación afectaba aproximadamente a la mitad del trayecto: entre el núcleo de El Jardín y la ciudad de Alcaraz.

Pocos meses después, el 5 de octubre de 2003, se anunciaba por parte de la Confederación Hidrográfica del Júcar, los fondos FEDER, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha y el Ayuntamiento de Albacete la financiación de las obras de restauración del Canal de María Cristina en el tramo de conexión entre la ciudad y el ferrocarril Baeza-Utiel (1 millón de €). Los trabajos incluían la limpieza y acondicionamiento del cauce, y la recuperación de los caminos de servicio paralelos a los canales como infraestructuras de uso turístico (medios de transporte no motorizados). Algunos de los antiguos caminos de servicio recuperados enlazan con el antiguo ferrocarril Baeza-Utiel: El Acequión, Los Ojos de San Jorge, La Estacadilla y el Canal de María Cristina lo conectan con la ciudad de Albacete. Posteriormente el diseño de *La Ruta de Don Quijote* (creada por la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha como un instrumento de recuperación de patrimonio en desuso — antiguas vías de comunicación —) aprovechó su trazado. Con dinero de esta Fundación se recuperó el Tramo II con 57,5 Km del antiguo ferrocarril Baeza-Utiel, en el sector comprendido entre El Jardín (término municipal de Alcaraz) y la villa de Alcaraz (estudio de Factibilidad aprobado en 2003). En el año 2005 se encargó el proyecto de construcción del Tramo I (con 49 Km) comprendido entre la ciudad de Albacete y el núcleo de El Jardín, que completaba el trazado de esta Vía Verde. Se realizaron tareas de explanación, acondicionamiento, estabilización, compactación y asfaltado de caminos en el trazado del antiguo ferrocarril. El resultado es un camino con una anchura de 4 m (2,5 m con capa de rodadura para uso ciclista y 1,5 m para uso peatonal). En los Canales de María Cristina se han recuperado algunos antiguos puentes y se han realizado algunas obras de fábrica. Se ha señalado el trazado con balizas indicativas, informativas y placas dentro de los núcleos urbanos, además de señalización en carretera. Se han incluido también paneles interpretativos del itinerario, áreas de descanso (con zonas cubiertas, mesas, bancos, papeletas, aparcabici, fuentes...), iluminación de túneles, aparcamientos (Bastos, L. 2005). Algunos tramos se han reforestado con hileras de árboles. Se han instalado barandillas en algunas secciones del trazado, especialmente aquellas que discurren junto a terraplenes o junto a cauces. Se han construido áreas de descanso y se han reforestado sus márgenes. Se ha creado en definitiva un eje turístico, que se convierte en un magnífico elemento de

oportunidad, en un instrumento de vertebración territorial, y en un elemento estratégico dentro del sistema turístico comarcal.

#### **4. LOS RECURSOS PATRIMONIALES Y SU FUNCIÓN COMO ACTIVOS TURÍSTICOS EN LA COMARCA DE LA SIERRA DE ALCARAZ Y CAMPO DE MONTIEL**

Los recursos turísticos son los activos materiales e inmateriales que tienen capacidad, de forma individual o en combinación con otros, para atraer visitantes por motivos de ocio o turismo en un territorio. La señalización, accesibilidad o interpretación permiten diferenciar los recursos reales de aquellos otros, los potenciales, con posibilidades mucho más limitadas. En el entorno de la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz existen algunos con suficiente capacidad de atracción que permiten darles el tratamiento de recursos turísticos básicos. Su valor estriba en su propia singularidad, a la que se añaden algunas actuaciones realizadas, sobre todos desde las administraciones, orientadas a regular su uso o para mejorar su estado de conservación, accesibilidad, señalización o relación entre recurso y entorno. De todos ellos el paisaje es el que cobra un protagonismo especial (Cebrián, F.; García, J.A.; 2010).

Esta yuxtaposición de recursos, algunos que cobraron naturaleza turística hace décadas, junto a otros recuperados o puestos en valor recientemente, son los que están movilizand o el turismo en la Sierra de Alcaraz y el Campo de Montiel. En el caso del sector suroccidental de la provincia de Albacete, que enlaza Los Llanos de Albacete con la Sierra de Alcaraz y el Campo de Montiel, la Vía Verde se está convirtiendo en elemento de relación obligado al que se une su condición de recurso en sí mismo (que aglutina naturaleza, caza, patrimonio cultural, actividades al aire libre, ornitología, literatura, enología, aguas mineromedicinales...). Se trata de actividades y recursos de diferente intensidad y capacidad de atracción, pero que tiene en común el hecho de que todas ellas se desarrollan en un medio rural en el que el paisaje aparece como elemento de referencia.

##### **4.1. Las unidades de paisaje asociadas a la vía verde y su valor turístico**

El eje formado por la Vía Verde de la Sierra de Alcaraz y los Canales de María Cristina, atraviesa diferentes ámbitos territoriales. En el año 2010 se realizó el inventario de unidades de paisaje de Castilla-La Mancha por encargo de la Consejería de Ordenación del Territorio de la Junta de Comunidades. Son varias las que atraviesa en su recorrido, algunas con valores ambientales y estéticos que sirven de atractivo turístico, aunque con diferente intensidad. Participan en el trazado de la Vía Verde los «Llanos Centrales» y «Orientales» de Albacete, el «Borde Suroriental» y «Nororiental de la Paramera del Campo de Montiel» y el «Valle del Río Guadalmena» (Pons, B.: 2011, en prensa). Los últimos incluyen los paisajes de mayor calidad y cobran valor como recurso turístico.

#### *4.1.1. Borde suroriental y nororiental de la Paramera del Campo de Montiel*

En el Campo de Montiel los elementos dominantes del paisaje están asociados al Prebético Externo, que deja en este sector formas suaves y alomadas donde las calizas jurásicas, los conglomerados, las gravas y las arcillas modelan el paisaje. La topografía no supera los 800 m, pero destaca sobre la llanura manchega. Sobre la cobertera caliza se ha labrado el cauce del río Balazote, tributario de los que aguas arriba reciben los nombres de Jardín y Lezuza, que bajan con sentido SO-NE. El valle es el elemento más significativo de la comarca, porque ha sido tradicionalmente soporte de actividades económicas y población, además de vía de comunicaciones histórica, desde época romana, sobre la que discurre la actual carretera nacional N-322.

La vega ha tenido una gran intensidad de aprovechamiento y diversidad de usos. El valle, de escasa profundidad y reducida anchura, ha mantenido una tradición hortícola y minifundista, que en los últimos años ha sufrido cambios profundos en los usos del suelo: ahora son las choperas o los eriales los que sustituyen a las huertas y se adueñan del paisaje de ribera. Los núcleos de población, pequeños y distribuidos a lo largo del eje del río, han sufrido acusados procesos migratorios, y hoy el envejecimiento, la despoblación y la orientación hacia una agricultura poco dinámica y un sector servicios asociado al tráfico de la carretera nacional, son las notas dominantes. Las construcciones sin uso, y muchas en estado de deterioro o ruina son más numerosas que las ocupadas.

En las parameras se mezclan los cultivos de cereales con el bosque esclerófilo mediterráneo de carrascas y coscoja, acompañado de sabinas rastreras, enebros y romeros. Es un hábitat muy propicio a las especies cinegéticas (especialmente la perdiz roja). Aquí el modelo de poblamiento es laxo, con algunas casas de labor, hoy en abandono en su mayor parte, que mantienen su tradicional orientación agropecuaria (cereales y ganados ovinos) aunque la pérdida de dinámica se percibe al dejar caer la mirada en los campos (es frecuente encontrar parcelas abandonadas, y los rebaños son escasos).

#### *4.1.2. El Valle del Río Guadalmena*

En el tramo final recuperado del Ferrocarril Baeza-Utiel se encuentra la amplia depresión formada por el Valle del Río Guadalmena, en cuya cabecera se encuentra la ciudad de Alcaraz, que ha tenido un protagonismo histórico indiscutible en el corredor natural entre Andalucía y Levante. El valle está cerrado al oeste por la Sierra del Relumbrar, de relieve apalachiense, al norte por el Campo de Montiel, y al este por las formas plegadas de la Sierra de Alcaraz. Se trata por tanto de un sector de gran interés geomorfológico, en la que sus aguas fluyen hacia la Cuenca del Guadalquivir. Queda un paisaje transformado, con algunos restos de vegetación natural, especialmente encinares, que han sido sustituidos por cultivos, de cereal adhesionado, con parcelas intercaladas de almendros y olivos. Las laderas arcillosas, de tonos rojizos, están cubiertas de matorral y pinares. Los usos ganaderos han estado tradicionalmente muy presentes en la zona, orientada históricamente al aprovechamiento ovino, que compite ahora con la crianza de ganado de lidia. El territorio está poco poblado. Alcaraz, que históricamente tuvo una gran importancia política y cultural, es el centro de servicios comarcal más importante de la sierra. El resto de núcleos, emplazados

en pequeños promontorios que sobresalen sobre el fondo del valle, son menores y tienen una marcada orientación agropecuaria.

#### **4.2. Los recursos turísticos asociados a la Vía Verde en la Comarca de la Sierra de Alcaraz y el Campo de Montiel**

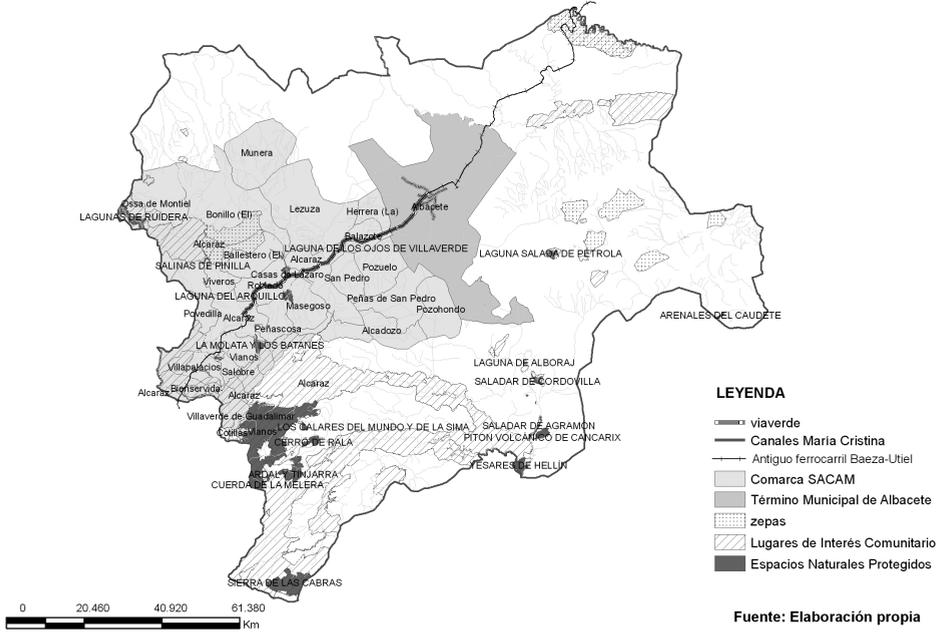
Dentro del territorio aparecen muchos recursos, algunos de ellos con un elevado reconocimiento turístico, a los que se puede asignar la condición de básicos. Son los responsables de la cada vez más importante capacidad de atracción de la comarca. Se añaden otros de carácter complementario, en unos casos reales y en otros potenciales que contribuyen a conformar el conjunto de elementos con capacidad de atracción del turismo. (Cebrian, F., García, J.A., 2010). De todos ellos el paisaje es el más valorado por los turistas. Pero hasta la fecha se percibe una débil estructura de organización de los recursos para articular productos y destinos estructurados y adecuadamente ofertados. Se centra la atención en este caso en los recursos básicos.

La comarca incluye espacios singulares, de elevado valor paisajístico y/o natural. Algunos espacios protegidos o recursos turísticos asociados al patrimonio natural aparecen relativamente alejados de la Vía Verde: es el caso del Parque Natural de los Calares del Mundo y la Sima; del Parque Natural de las Lagunas de Ruidera (donde se ubica la Cueva de Montesinos); destacan por su valor asociado al paisaje el Pantano de Arroyofrío (Cotillas) o la zona esteparia de El Bonillo. Otros en cambio están directamente asociados a su trazado: es el caso del Monumento Natural de la Laguna del Arquillo; de las Microrreservas del Estrecho del Hocino, la Laguna de los Ojos de Villaverde, las Salinas de Pinilla y la Piedra de la Molata y de Los Batanes; se suman a éstos otros asociados a las aguas termales (en El Salobre); y Lagunas de Navalconchel y Peribáñez. Se trata, posiblemente, de los recursos básicos que conforma la oferta de la comarca asociada a la naturaleza (Mapa 2).

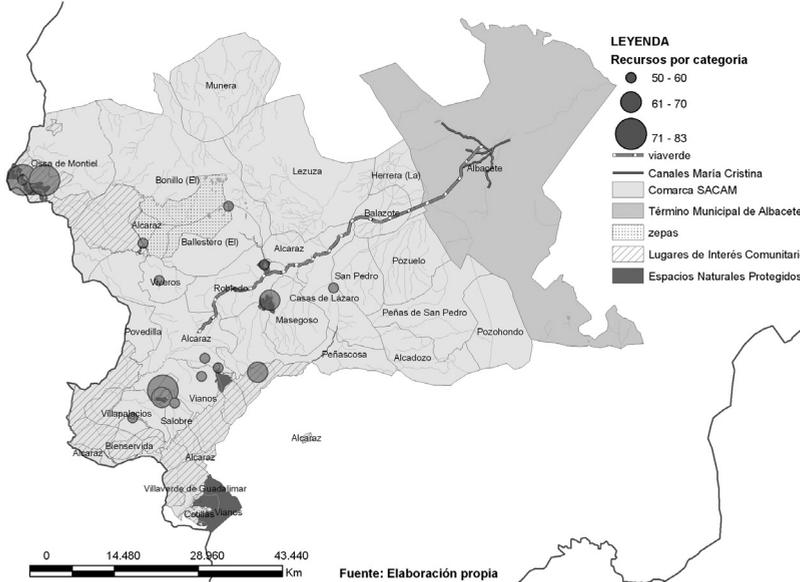
Dentro de los cascos urbanos, algunos con una dilatada ocupación histórica, aparecen también recursos básicos patrimoniales en su mayor parte asociados a la arquitectura civil, militar o religiosa. Destacan entre ellos la Plaza Mayor de Alcaraz, La Torre del Tardón y Torre de la Santísima Trinidad (en la plaza de Alcaraz), el Museo Exposición de Alfombras de nudo español (Alcaraz), el Santuario de la Virgen de Cortes (Alcaraz), el Yacimiento de Libisosa (Lezuza), la Iglesia de San Miguel (Alcaraz), la Iglesia de la Santísima Trinidad (Alcaraz), la Plaza Mayor de El Bonillo, el Santuario del Cristo del Sahuco (Peñas de San Pedro), la Iglesia de la Esperanza (Peñas de San Pedro), el Castillo de Munera, la Iglesia de Nuestra Señora del Rosario (Balazote), el Castillo de Rochafriada (Ossa de Montiel), o la Iglesia de San Sebastián (Vianos) (Mapa 3).

Recursos etnográficos básicos son la Romería del Cristo del Sahuco (Peñas de San Pedro), las Fiestas Patronales de San Juan Bautista (Pozohondo), la Tradición de El Blanco (El Ballestero), la Fiesta de Nuestra Señora de la Cruz (Lezuza), la Representación del Auto Sacramental de los Reyes Magos (Vianos), las Fiestas de la Virgen de la Fuente (Munera), la Romería de la Virgen de Cortes (Alcaraz), la Feria de Alcaraz, el Mercado Medieval de Alcaraz, las Fiestas Patronales del Cristo de la Veracruz (Villapalacios), las Fiestas Patronales de la Virgen de Turruchel (Bienservida), el Concurso Literario de la

### Mapa 1 LA COMARCA DE SACAM Y LA VÍA VERDE DE ALCARAZ EN LA PROVINCIA DE ALBACETE



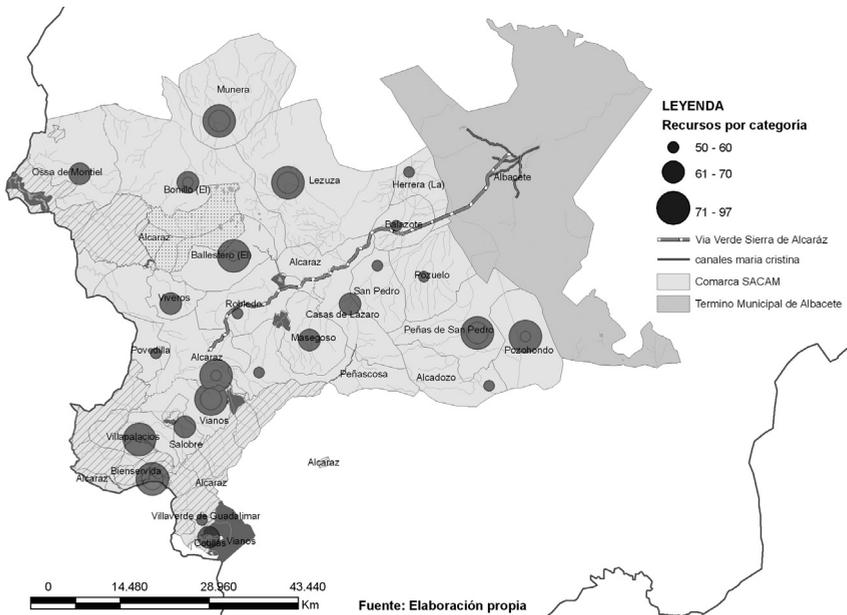
### Mapa 2 RECURSOS TERRITORIALES TURÍSTICOS NATURALES



### Mapa 3 RECURSOS TERRITORIALES TURÍSTICOS HISTÓRICO-PATRIMONIALES



### Mapa 4 RECURSOS TERRITORIALES TURÍSTICOS ETNOGRÁFICOS



Bella Quiteria (Munera), los Encierros tradicionales en el Corpus Christi (Villapalacios), la Romería de San Pedro de Verona (Ossa de Montiel), las Fiestas de Ossa de Montiel (Ossa de Montiel), las Fiestas de Nuestra Señora de la Asunción (Vianos), las Fiestas del Sagrado Corazón (El Salobre), Semana Santa de El Bonillo, la Romería de la Virgen de Turruchel (Bienservida), la Romería de la Virgen de la Cruz (Lezuza), Los Auroros (Viveros), las Fiestas Patronales de la Virgen de las Aguas (Viveros), las Fiestas Patronales de San Bartolomé (Viveros, Bienservida), las Fiestas Patronales de San José (Casas de Lázaro) y las Fiestas de Agosto (Masegoso) (Mapa 4).

#### **4.3. La oferta de establecimientos**

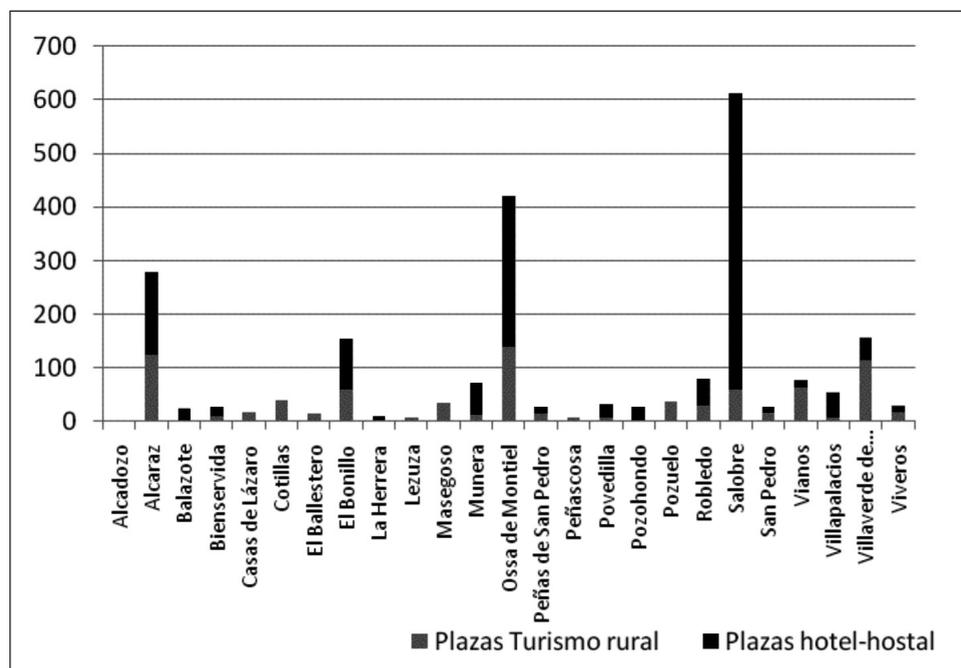
La comarca ha tenido hasta finales del siglo pasado una escasa vocación turística. A la presencia de algunas fondas y pensiones se añadían históricamente algunos balnearios que tenían un área de influencia de carácter provincial. Desde la aparición del programa LEADER Sierra de Alcaraz en los años noventa se ha producido un auténtico impulso en la creación de establecimientos de acogida. A finales de 2010 estaban regularizadas 2265 plazas de hoteles y establecimientos rurales (830 plazas en 165 alojamientos rurales y 1435 plazas de hoteles en 51 establecimientos —el primer alojamiento rural se abrió en 1994—).

El reparto territorial es muy desigual como se aprecia en el Gráfico 1. La mayor parte se concentra en los principales microdestinos de la comarca (El Salobre, apoyado en la presencia de balnearios; Ossa de Montiel, cuyo principal atractivo son las Lagunas de Ruidera; y Alcaraz, con un turismo asociado a la oferta patrimonial y paisajística del entorno). Los tres municipios aglutinan casi el 60% de la oferta de alojamientos. Se suma como proyecto de futuro una Venta —alojamiento de elevada calidad proyectado por la administración regional— (Decreto 93/2006 de 11-07-2006 de Ordenamiento del Alojamiento Turístico en el medio rural de Castilla-La Mancha) planteada como un completo de casas rurales en la Estación de La Rambla (San Pedro) del antiguo ferrocarril Baeza Utiel.

#### **4.4. La demanda**

La información disponible sobre la demanda en la comarca y su comportamiento es escasa. Solamente existen algunos datos elaborados por tres oficinas de turismo (Ossa de Montiel, Alcaraz y El Bonillo). También se han realizado varias encuestas desde la Cámara de Comercio de Albacete. La información de los últimos años aparece recogida en el Gráfico 2. Los aspectos cualitativos de la demanda han sido abordados en algunos estudios de mercado de ámbito provincial y comarcal, en los que se pone de manifiesto el valor del paisaje como elemento de referencia y como principal motivo de elección de este destino turístico, que alcanza mayores niveles de incidencia en los ámbitos de montaña provinciales y que aparece específicamente acentuado en el caso de la Comarca de la Sierra de Alcaraz y del Campo de Montiel (Cámara de Comercio de Albacete, varios años).

**Gráfico 1**  
**DISTRIBUCIÓN MUNICIPAL DE LOS ALOJAMIENTOS EN LA COMARCA**



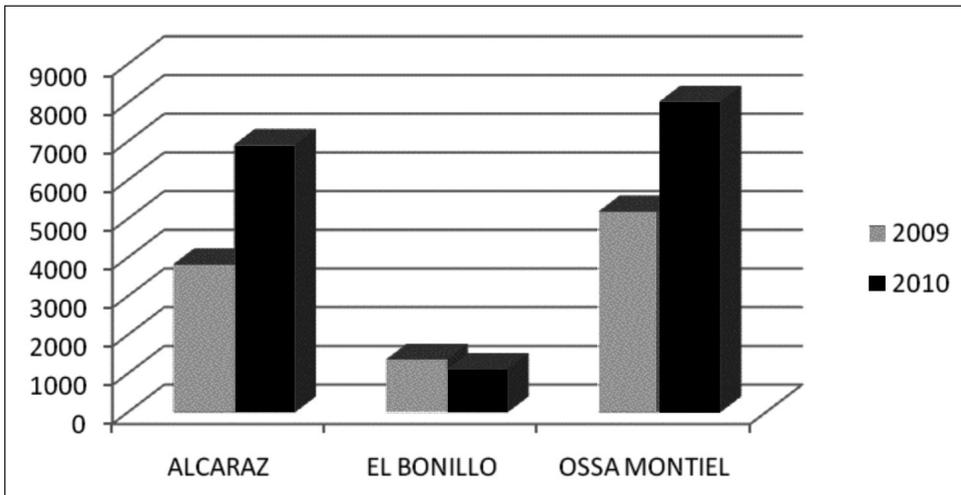
Fuente: Dirección General de Turismo, JCCM, 2011.

## 5. LAS ESTRATEGIAS DE PUESTA EN VALOR DE LOS RECURSOS TURÍSTICOS

Esta oferta de recursos turísticos, alojamientos, turistas, junto al papel de la administración, compone el esquema básico del sistema turístico comarcal. Existe una conciencia creciente por parte de los actores públicos y privados locales de la necesidad de actuar sobre el sector, sobre el territorio, sobre los recursos, y sobre todo en la organización del sistema para mejorar su aprovechamiento.

La presencia de recursos, la actuación secuenciada (y no siempre ni suficientemente coordinada) de la administración por poner en valor algunos de ellos (mediante la declaración de espacios protegidos en algunos casos, la recuperación de edificios en otros, la puesta en valor de fiestas y tradiciones...), la presencia de establecimientos de acogida (el primer alojamiento rural apareció en 1994), y la importancia creciente de una demanda sensibilizada por el turismo de interior en los espacios rurales ha favorecido el desarrollo del sector. Se ha puesto de manifiesto que la atención hacia el sector genera beneficios para la comarca. Se ha evidenciado asimismo la necesidad de impulsar nuevas actuaciones orientadas a la articulación de los recursos presentes, además de

**Gráfico 2**  
**NÚMERO DE VISITANTES**



Fuente: Oficinas de turismo de Ossa de Montiel, Alcaraz y El Bonillo. Febrero, 2011.

otros potenciales. El resultado percibido de iniciativas como la recuperación y puesta en valor de la Vía Verde, la aparición de la Ruta del Quijote, la proliferación de rutas (literarias como las del Quijote, elemento de referencia indiscutido; renacentistas, con la obra de Vandelvira como eje vertebrador de referencia; o incluso el vino, a partir de algunos pagos presentes en el término municipal de El Bonillo) han permitido conformar una oferta integrada y tematizada. Especial significación han tenido algunas iniciativas empresariales, que han contado con financiación procedente de fondos LEADER, que han dirigido su atención hacia el turismo de salud y bienestar, apoyado en las aguas termales (bicarbonatadas, cálcicas y magnésicas) de Reolid y El Salobre.

En marzo de 2011 se aprobaba el proyecto de creación de un ecomuseo en la Sierra de Alcaraz y el Campo de Montiel, que tiene por objeto, como indica J.L. Andrés, configurar una oferta de recursos estructurada y diversificada, impulsar una red de alojamientos integrada, fomentar el asociacionismo y favorecer la prestación de servicios hacia el sector (Andrés, J.L.: 2011). Persigue, en definitiva, integrar diferentes activos presentes en el territorio. El proceso surge desde los actores locales, con participación pública y privada (Dirección General de Desarrollo Rural de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Grupo Leader de la Sierra de Alcaraz, municipios de la zona y empresas de alojamiento...).

El proyecto tiene en su diseño la creación de una red que integra recursos, establecimientos y empresas de servicios creando productos turísticos bajo diferentes ejes temático; por otro lado tiene como finalidad recuperar patrimonio actualmente en desuso con una importante capacidad de atracción; también busca incrementar el

aprovechamiento turístico de los recursos presentes; objetivo es que suba el número de turistas en la zona, su estancia media, y el gasto medio. Todo ello desde planteamientos de sostenibilidad y de desarrollo local (creación de empleo, la generación de rentas, incremento de la calidad de vida de la población). El proyecto ha obtenido financiación del Plan de Zona de Sierra de Alcaraz y Campo de Montiel dentro de la provincia de Albacete, en la que participan a partes iguales el Gobierno de España y la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha (Ley 45/2007 de 13 de diciembre para el desarrollo sostenible del medio rural; Real Decreto 752/2010 de 4 de julio por el que se aprueba el primer programa de desarrollo rural sostenible para el periodo 2010-14 en aplicación de la Ley 45/2007 de 13 de diciembre). El elemento vertebrador vuelve ahora a ser el antiguo ferrocarril Baeza-Utiel, que conecta la comarca y que reúne en su entorno inmediato la mayor parte de los recursos presentes y con una cierta capacidad de atracción. Es la Vía Verde el eje de relación entre recursos (paisaje, arquitectura, cultura, tradición...), establecimientos de acogida, y propuestas de productos de nueva creación. Es la Vía Verde el actor protagónico de las modalidades de turismo más representativas.

## 6. CONCLUSIONES

El antiguo ferrocarril Baeza-Utiel está recuperando progresivamente, y después de décadas de olvido, su condición de elemento vertebrador del territorio. Cambia su función ahora con una decidida vocación turística. La presencia de recursos, la demanda de naturaleza y cultura rural, las ayudas institucionales, y la necesidad de reconvertir las tradicionales orientaciones productivas hacia nuevas actividades ha servido para impulsar estrategias de recuperación y puesta en valor del territorio de cara a su uso y aprovechamiento turístico. El paisaje, real y simbólico, natural y humano, es referente indiscutido. Pero también la arquitectura, las actividades recreativas, los productos naturales, la gastronomía, la artesanía o el patrimonio arqueológico. Muchos de estos recursos en los últimos años se han puesto en valor como resultado de iniciativas de carácter aislado, especialmente en los centros históricos más relevantes, o en aquellos espacios que han por su singularidad o fragilidad se han visto favorecidos por alguna figura de protección. Pero cada vez es más evidente la necesidad de su integración en el territorio, que se añade al propio valor del territorio como recurso, cada vez más apreciado por turistas sensibilizados por la naturaleza y la vida rural. La Sierra de Alcaraz y el Campo de Montiel, con un paisaje singular, y una fuerte carga de cultura rural, ha dejado elementos singulares e irrepetibles en su patrimonio natural y cultural. Su protección, puesta en valor, diseño de una imagen propia y diferenciada son retos pendientes, pero también la tematización y la construcción de productos, articulados desde la obligada alianza entre actores públicos y privados de la comarca.

## 7. BIBLIOGRAFÍA

ANDRÉS, J.L. (2000): «Aportaciones básicas del turismo al desarrollo rural». *Cuadernos de Turismo*, nº 6, pp. 45-59.

- ANDRÉS, J.L. (2011): *Un proyecto de turismo rural para el desarrollo local*. Conferencia impartida en la II Edición del Master de Turismo Rural y Desarrollo Local. Albacete, 11 de marzo de 2011. Inédito.
- ÁVILA, R. y BARRADO, D. (2005): «Nuevas tendencias en el desarrollo de destinos turísticos: marcos conceptuales y operativos para su planificación y gestión». *Cuadernos de Turismo*, nº 15, pp. 27-43.
- BASTOS SANCHO, L. (2005): *Ruta de Don Quijote. Un lugar para la aventura*. Quixote, JCCM, Gicaman. Madrid.
- BOTE, V. (1995): *La demanda turística española en espacio rural o de interior: situación actual y potencial*. Instituto de Economía y Geografía del CSIC. Madrid (Convenio de colaboración entre el CSIC, SGT-Instituto de Turismo de España, la Empresa Pública de Turismo de Andalucía y la Fundación Cavanilles de Altos Estudios Turísticos).
- CÁMARA DE COMERCIO DE ALBACETE (2005): «Análisis del mercado turístico de la provincia de Albacete». *Serie Estudios Turísticos*, nº 1.
- CÁMARA DE COMERCIO DE ALBACETE (2007): *Análisis comarcal de la oferta turística de Albacete. Perspectiva de la demanda*. Serie Estudios Turísticos, nº 2, 2006-2007.
- CANOVÉS, G., HERRERA, L. y VILLARINO, M. (2005): «Turismo rural en España: paisajes y usuarios, nuevos usos y nuevas visiones». *Cuadernos de Turismo*, nº 15, pp. 63-76.
- CASADO, M.F. y GONZÁLEZ, J. (1984): «Revisión de los proyectos de ferrocarril no realizados en la Provincia de Albacete». *Congreso de Historia de Albacete*. Vol. IV. Albacete, pp. 367-393.
- CEBRIÁN, A. (2007): «El patrimonio, eje de desarrollo alternativo en las sierras de Albacete» *Cuadernos de Turismo*, nº 19, pp. 9-26.
- CEBRIÁN, F. (2008a): «Turismo rural y desarrollo local: relaciones, desafíos, propuestas». En Cebrián, F. (Coord.): *Turismo rural y desarrollo local*. Servicio de Publicaciones Universidad de Castilla-La Mancha; Secretariado de Publicaciones Universidad de Sevilla. Cuenca.
- CEBRIÁN, F. (2008): Ordenación del territorio y paisaje en el turismo rural. En Pulido, J.I. (Coord.): *El Turismo Rural*. Síntesis. Madrid.
- CEBRIÁN, F. (2010): «Turismo rural, elementos definidores, estrategias públicas de apoyo y problemas estructurales. La perspectiva de Castilla-La Mancha». *Revista de Análisis Turístico*, nº 9, pp. 63-73.
- CEBRIÁN, F. y GARCÍA, J.A. (2010): «Propuesta metodológica para la identificación, clasificación y puesta en valor de los recursos territoriales del turismo interior. La provincia de Albacete». *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, nº 54, pp. 361-383.
- CONSEJERÍA DE MEDIO AMBIENTE Y DESARROLLO RURAL (JCCM) (2008): *Plan Estratégico de Desarrollo Sostenible del Medio Rural de Castilla-La Mancha 2008-2013*.
- DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE ALBACETE, EUROTALENT (2007): *Plan de Desarrollo Turístico de Albacete. Estrategia 2007-2011*. Diputación Provincial de Albacete.

- FUNDACIÓN FERROCARRILES ESPAÑOLES (2003): *Proyecto constructivo para el acondicionamiento del trazado de ferrocarril en desuso Baeza-Utiel (Tramo el Jardín-Santuario de Cortes) para su uso como Vía Verde de la Sierra de Alcaraz*. Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Diputación Provincial de Albacete, Fundación de Ferrocarriles Españoles.
- FUNDACIÓN FERROCARRILES ESPAÑOLES (2008): *Creación del producto cicloturismo en vías verdes*. Marzo, 2008 ([http://www.viasverdes.com/pdf/docinteres/estudio\\_productociclotur\\_vv08.pdf](http://www.viasverdes.com/pdf/docinteres/estudio_productociclotur_vv08.pdf)).
- GARCÍA, J.A., CEBRIÁN, F.; y PANADERO, M. (2008): «El turismo de segunda residencia en el interior peninsular». *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Vol. XII, nº 270 (94).
- GARCÍA HENCHE, B. (2005): «Características diferenciales del producto turismo rural». *Cuadernos de Turismo*, nº 15, pp. 113-133.
- LÓPEZ BERMÚDEZ, F. (1978): «El sector pantanoso al W de Albacete y su desecación». *Revista Al-Basit*, nº 4. Instituto de Estudios Albacetenses. Albacete, pp. 69-90.
- LÓPEZ OLIVARES, D. (2008): Factores de localización espacial del turismo rural». En Pulido, J. I. (Coord.): *El turismo rural*. Editorial Síntesis. Madrid.
- PONS GINER, B. (2011). *Atlas del paisaje de Castilla-La Mancha*. Centro de Estudios de Castilla-La Mancha. Servicio de Publicaciones de la UCLM. Cuenca, en prensa.
- PULIDO, J.I. (2008): «La estructura de los mercados turísticos. Especial referencia al turismo rural». En Cebrian, F. (coord.): *Turismo rural y desarrollo local*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Castilla-La Mancha, Secretaría de publicaciones de la Universidad de Sevilla. Cuenca.
- SÁNCHEZ ORTEGA, D. (1995): *Los Llanos de Albacete: la tierra y el hombre. Un proceso histórico de realización humana. Su incidencia sobre el medio natural*. Instituto de Estudios Albacetenses. Albacete.
- SECRETARÍA GENERAL DE TURISMO (2004): *Estudios de producto turístico el turismo de naturaleza en España y su Plan de Impulso*.
- VALENZUELA, M. (2008): «Nuevos turismos para nuevos turistas». En Cebrián, F. (2008) (Coord.). *Turismo rural y desarrollo local*. Servicio de Publicaciones Universidad de Castilla-La Mancha; Secretariado de Publicaciones Universidad de Sevilla. Cuenca.
- VICEPRESIDENCIA Y CONSEJERÍA DE ECONOMÍA Y HACIENDA (2010): Plan Estratégico de Turismo de Castilla-La Mancha 2010-14. JCCM. Toledo.
- VVAA (1927): *El Ferrocarril de Baeza a Utiel. Fundamentos técnicos y económicos en que las fuerzas vivas de Albacete apoyan la petición hecho al Gobierno para que el proyecto ferrocarril de Baeza a empalmar con el de Cuenca a Utiel pase por esta ciudad*. Librería Papelería Talleres Minerva. Albacete.

