

RESUMEN AMPLIO

CICLOTURISMO EN ESPACIOS RURALES: PROMOVIENDO UNA RED DE VÍAS VERDES EN ANDALUCÍA

Reyes González-Relaño

Universidad de Sevilla

rgrelano@us.es

<https://orcid.org/0000-0003-1560-2779>

Jesús Ventura-Fernández

Universidad de Sevilla

jventura@us.es

<https://orcid.org/0000-0002-8271-1011>

Gustavo Antonio Contreras-Cabrera

Universidad de Sevilla

gcontreras@us.es

<https://orcid.org/0000-0003-2903-0484>

1. INTRODUCCIÓN

Los senderos ferroviarios, conocidos en España bajo la marca de Vías Verdes, son antiguas líneas de ferrocarril fuera de servicio, rehabilitadas como rutas no motorizadas aptas para el ejercicio físico al aire libre y el turismo activo, principalmente para cicloturismo y excursionismo (European Greenways Association, 2000; Taylor, 2015; Eizaguirre-Iribar *et al.*, 2016). En la actualidad se han convertido en infraestructuras que interconectan el territorio e influyen en su potencial de desarrollo (Serra, 2016); deben entenderse como complejos sistemas de relaciones creados dentro del territorio (Eizaguirre-Iribar y Grijalba, 2020); constituyen un importante recurso para el turismo (Reis *et al.*, 2014); y promueven además los ideales de la sostenibilidad rural (Manton *et al.*, 2016; Scott *et al.*, 2010).

La Comunidad Autónoma de Andalucía cuenta con 27 de estos senderos, que suman 600 km de longitud, lo que supone el 21% del total español. La disposición latitudinal del relieve de la región, su clima mediterráneo cálido y su densa red de líneas ferroviarias en desuso, le otorgan un gran potencial para el cicloturismo, que está reforzado por dos de las grandes rutas europeas de cicloturismo de la red EuroVelo que atraviesan el territorio andaluz: la de la Costa Atlántica (pasa por la provincia de Huelva para conectar con el Algarve portugués) y la Mediterránea (discurre por la costa mediterránea hasta terminar en la ciudad de Cádiz).

Existe consenso científico sobre el potencial de las antiguas líneas de ferrocarril en desuso como rutas no motorizadas (Reis y Jellum, 2012; Taylor, 2015; Quattrone *et al.*, 2018), cuyo desarrollo turístico conlleva la transformación de antiguas estaciones y apeade-

ros en espacios para nuevas actividades recreativas y de restauración (Ferretti y Degioanni, 2017), llegando a ser motor del crecimiento de economías locales (Di Ruocco *et al.*, 2017). Además, la rehabilitación, mejora y utilización de viaductos, túneles y antiguas estaciones contribuyen a enriquecer la experiencia de los visitantes (Willard y Beeton, 2012), preservando por otro lado la historia de las comunidades rurales (McKercher, 2001). También su origen ferroviario (senderos largos, rectos, anchos y separados de carreteras ordinarias) les otorga condiciones óptimas de accesibilidad y seguridad (Evenson *et al.*, 2005), así como disponibilidad para todo tipo de usuarios, incluidas las personas con movilidad reducida (Plataforma Representativa Estatal de Personas con Discapacidad Física y FFE, 2017). Además, habitualmente discurren por zonas rurales y de gran valor natural y paisajístico, por lo general cerca de zonas protegidas (Moral, 2016). En Andalucía, 24 de estas 27 vías se encuentran a menos de 5 km de espacios naturales bajo algún tipo de protección. Por ello, autores como Luque-Valle y Rebollo-Rico (2012) y Rodríguez Moreno (2016) han llegado a definir las vías férreas en desuso como las instalaciones deportivas del futuro, pues facilitan la práctica del deporte en zonas de gran valor natural (Kaczynski y Henderson, 2007), permitiendo renacer al cicloturismo como una actividad de turismo verde. Por otra parte, la estrecha conexión entre las vías férreas y la historia del desarrollo económico y social de las zonas rurales por las que discurren añade un componente patrimonial a estos senderos (Moore y Shafer, 2001), proporcionando a los visitantes una experiencia de turismo cultural que incluye prácticas “lentas” (Dickinson y Lumsdon, 2010; Timothy y Boyd, 2014).

Otro aspecto importante que destacan algunos autores es que los senderos ferroviarios ayudan a conectar a los miembros de la comunidad local con los turistas mediante el uso de un espacio de ocio compartido (Baker, 2001; Abildso *et al.*, 2018). Este hecho conlleva la necesidad de una cooperación público-privada a diferentes niveles (Davies y Weston, 2014) para unir diversos entornos geográficos y esferas sociopolíticas distintas, que afectan a diferentes actores que persiguen objetivos heterogéneos (Cebrián, 2011; Spenser, 2013). Por ello, la toma de decisiones en este contexto puede ser complicada, básicamente debido a los distintos puntos de vista de los actores involucrados y a la incertidumbre añadida por los diferentes horizontes temporales (De Marchi *et al.*, 2016).

En Andalucía existen cuatro organismos regionales que, con diversos enfoques, intervienen en relación con las vías verdes (actualmente asignadas a 3 consejerías autonómicas). Esto se explica por la transversalidad de estas infraestructuras, que en la práctica se abordan atendiendo a: a) la perspectiva de la conectividad territorial; b) sus implicaciones para la movilidad sostenible; c) como recurso para potenciar la actividad turística; y d) como instrumento de revitalización de las comunidades rurales a partir de sus áreas de influencia socioeconómica. Así, el órgano competente en materia de turismo se ocupa de su promoción y utilización como medio para lograr la complementariedad entre los segmentos turísticos e incide también en que el cicloturismo podría convertirse en uno de los microproductos y microsegmentos emergentes para Andalucía.

Por su parte, el organismo responsable de la movilidad regional se ocupa de la movilidad sostenible, el turismo activo y, en concreto, del cicloturismo, y está llevando a cabo acciones para completar el diseño de una densa red de rutas no motorizadas en toda la Comunidad Autónoma, siempre que se mantenga una buena conectividad entre ellas. En este sentido, en el Plan Andaluz de la Bicicleta (PAB 2014-2020), se establecen 8 ejes

que atraviesan el territorio regional con una vocación orientada preferentemente al ocio, el deporte y el turismo activo. Suman 3.080 km e incorporan 359 km de estas antiguas vías férreas. Paralelamente, desde la perspectiva del desarrollo rural, se han implementado los llamados “planes de zona”. En 11 de ellos, sobre 311 municipios en el caso de Andalucía para el periodo 2012-2016 (Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, 2020), se han desarrollado acciones como la adecuación de la vía pública, de las líneas de ferrocarril abandonadas y de otros tipos de vías para el ocio en la naturaleza y las actividades recreativas, deportivas y turísticas. En concreto, se localizan 8 vías férreas en desuso en 6 de las 11 zonas declaradas antes referidas.

2. OBJETIVO Y METODOLOGÍA

Este trabajo pretende analizar y valorar la situación actual del conjunto de vías verdes andaluzas y plantear propuestas estratégicas para mejorar su uso en general y para el turismo en particular. Se realiza un diagnóstico de estos trazados ferroviarios para posteriormente diseñar una estrategia de desarrollo turístico que combine el aprovechamiento de sus oportunidades con la intención de corregir las deficiencias y desequilibrios observados en el diagnóstico de los itinerarios. Para ello, tras el marco teórico y la revisión de la planificación sectorial y territorial que afecta a la materia en cuestión, se realiza un diagnóstico global, basado en la identificación de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas de las 27 vías verdes de Andalucía. Aplicando el Enfoque del Marco Lógico se obtienen como resultados: a) el árbol de diagnóstico relacionado con el uso de estas antiguas vías férreas por parte de los turistas, lo que sirve de base para b) el árbol de objetivos estratégicos, directos y coherentes con tres áreas temáticas clave (utilización y explotación de las vías abandonadas; desarrollo socioeconómico de los territorios afectados; y gestión de las diferentes rutas).

Para el diagnóstico se ha obtenido información primaria de los representantes de los organismos gestores, todos ellos vinculados a la Administración Local a diferentes niveles y con distintas figuras. Para la consulta se elaboró un documento a partir de los trabajos realizados en 2015 en el marco del proyecto “Creación de una plataforma de información territorial y soporte tecnológico de vías verdes en Andalucía”. El documento contenía aspectos demográficos, sociales, económicos y medioambientales, aunque para alcanzar los objetivos de este estudio se recopilaban las opiniones y valoraciones que, directa o indirectamente, afectan al desarrollo de la actividad turística. Estas valoraciones fueron tomadas por los investigadores como punto de partida y constan de 16 posibles tipos de fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas, sujetas a la triple posibilidad de ser verificadas, rechazadas o reformuladas por los órganos de gestión responsables. El proceso de consulta a los 27 órganos de gestión se llevó a cabo en dos etapas. La primera en 2015, cuando existían 23 vías verdes en Andalucía, con una respuesta del 100%; y la segunda etapa se desarrolló durante el segundo semestre de 2018, con un proceso de actualización de los nuevos senderos (27 en la actualidad) y obteniendo la evaluación mediante entrevista personal del 92,5% de los gestores.

Con estos aportes se realizó una evaluación mediante el análisis de las coincidencias en las respuestas obtenidas. El modelo seguido se basa en la asignación de una ponde-

ración cualitativa de acuerdo con el porcentaje de recurrencias en las respuestas de los órganos de gestión (Ramírez, 2009; Astigarraga, 2016) cuyo resultado fue el diagnóstico DAFO de aspectos vinculados a la actividad turística para el conjunto de las vías verdes andaluzas. A partir de ahí, se construyó un árbol de diagnóstico en tres niveles (identificación de 9 problemas; 3 efectos clave; y 1 conflicto general) vinculados por una relación causal con carácter ascendente, desagregados a su vez en tres áreas temáticas: utilización y explotación de las vías, desarrollo socioeconómico de los territorios afectados y gestión de las rutas.

Posteriormente, en correspondencia con el árbol de diagnóstico, se creó un árbol de objetivos, estableciendo directrices para la acción estratégica que son coherentes con la metodología del Enfoque del Marco Lógico y la formulación por objetivos (Roduner *et al.*, 2008; Couillard *et al.*, 2009; Aldunate y Córdoba, 2011; Las Casas y Scorza, 2016). Así, tomando como referencia un objetivo global, que podría alcanzarse con el refuerzo de otros, es posible construir una estrategia (Godet y Durance, 2009) de potenciación del turismo que elimine o reduzca los aspectos negativos de la realidad diagnosticada (Valls y Neves, 2014), así como incorporar aquellas potencialidades presentes en el conjunto de las vías. Se establece por consiguiente un esquema de objetivos en tres niveles, comenzando por la formulación del objetivo general que corrija el conflicto global detectado, alcanzable a través de tres objetivos estratégicos que responden a los tres efectos clave de las tres áreas temáticas diagnosticadas anteriormente. Por último, el árbol se completa con el establecimiento de 9 objetivos específicos, como respuesta espejo a los 9 aspectos relevantes anteriores.

3. RESULTADOS

Desde el punto de vista de los gestores de las vías, y tomando como base el referido análisis DAFO, se identifica una situación prometedora para las vías andaluzas en lo que respecta al turismo, aunque no exenta de dificultades. El árbol de diagnóstico resultante muestra diferencias relevantes en el uso y deficiencias en la explotación de las vías; desigualdad en la integración de éstas y en su desarrollo socioeconómico y territorial; y, sobre todo, una gestión dispar que afecta al alcance de los resultados, a la correcta asignación de los recursos (materiales, financieros y humanos) y a los esfuerzos de difusión y promoción dirigidos a aumentar el número de usuarios. Estos efectos permitieron detectar un conflicto general que define la situación global de las vías verdes andaluzas: la falta de una red real de este tipo de rutas, expresada en términos de fomento y promoción coherentes, una menguada contribución efectiva al desarrollo sostenible de las zonas donde se ubican y una deficiente gestión equitativa y equilibrada. A pesar de estas carencias, el árbol de diagnóstico muestra un proceso dinámico, caracterizado por la constante recuperación de líneas ferroviarias en desuso y su conversión y uso como vías verdes, pero llevado a cabo por un número creciente de organismos de gestión que se implican a ritmos diferentes y con distintas capacidades y compromisos.

Es importante tener en cuenta el contexto externo de las vías verdes, tanto para Andalucía como en su entorno. El incremento de la rehabilitación de los trazados ferroviarios en desuso adquiere nuevos aspectos complementarios si se tiene en cuenta su integración

con otro tipo de vías perfectamente compatibles, como son los trazados a distintas escalas incluidos en el Plan Andaluz de la Bicicleta (2014-2020), las rutas transnacionales de EuroVelo, o los caminos naturales y vías pecuarias. Por consiguiente, la planificación de una futura estrategia en la región requeriría de una coherencia externa en su diseño, tratando de lograr una compatibilidad y coordinación global con otras iniciativas.

Así, el diagnóstico confirma que este producto turístico, basado en la sostenibilidad, muestra signos de debilidad, tanto desde el punto de vista interno como externo, debido a una clara dispersión en la gestión de la red, sujeta a iniciativas de desarrollo inconexas, con acciones independientes para cada sendero, tomadas desde una perspectiva localista y con resultados diversos. Por otra parte, algunas experiencias exitosas, como la de la Vía Verde de La Sierra (Cádiz-Sevilla) o, más recientemente, la combinación de tres itinerarios en la actual Vía Verde del Aceite (Córdoba-Jaén), han servido como ejemplos de la capacidad de estas rutas y de su potencial para el aumento de los ingresos locales.

El árbol de objetivos trata de ser una fórmula de intervención basada en tres de carácter estratégico para lograr el desarrollo turístico de las vías; promover el desarrollo sostenible en los territorios donde se ubican; y gestionarlas como una verdadera y eficaz red regional. De ellos se desprenden nueve objetivos que se resumen en la necesidad de esta oferta de ser considerada en su conjunto como una red de senderos de alcance regional conectada a un conjunto más amplio de itinerarios a nivel nacional y europeo, cuyo mantenimiento, seguridad y disponibilidad de comodidades y/o servicios auxiliares constituya un rasgo común de toda ella. Este objetivo requiere también establecer su uso público conjunto. Este modelo debe aprovechar las mejores prácticas y experiencias exitosas observadas, y actuar de acuerdo con el entorno estratégico externo de la red.

Finalmente, para lograr una fórmula de gestión basada en la coordinación y cooperación de todas las instituciones y actores es necesario fortalecer las capacidades y potenciar sus medios técnicos y financieros, lo que debe ir acompañado de un trabajo de difusión, interpretación y sensibilización, con el fin de crear un auténtico y completo sistema de información adaptado a las necesidades de planificación estratégica de la red, que sirva de observatorio de información, seguimiento y evaluación.

En definitiva, la propuesta de intervención tiene la coherencia interna necesaria, con correspondencia entre los tres niveles del árbol de objetivos y los que se muestran en el diagnóstico de situación inicial. De esta manera se puede lograr una forma más adecuada de gestión institucional y financiera, expresada en términos de eficiencia, racionalidad, sostenibilidad y coordinación de los diferentes actores con responsabilidad en esta temática sobre Andalucía.

4. CONCLUSIÓN

La explotación de las vías férreas en desuso en Andalucía con fines turísticos tiene gran potencial de desarrollo por la amplitud y diversidad de las 27 rutas existentes (600 km) y por sus posibilidades de ampliación e interconexión con otras rutas turísticas no motorizadas (vías pecuarias y caminos rurales, por ejemplo). Sin embargo, el escenario observado revela una planificación desarticulada, fruto de iniciativas promovidas por ayuntamientos, consorcios, mancomunidades y diputaciones provinciales, a ritmos diferentes y sin la

adecuada coordinación de recursos. Este hecho dificulta el poder dar respuesta fiable y a largo plazo a la demanda nacional e internacional, y merma el impacto socioeconómico en las comunidades locales. Se hace necesario por tanto aplicar un modelo de gestión en consonancia con los objetivos de planificación estratégica indicados en la investigación para poder fortalecer el desarrollo de productos, infraestructura, acceso, y facilitar la participación de la población local mediante el desarrollo de microempresas y actividades de innovación en un contexto de progresiva apuesta por la movilidad sostenible.

De los resultados de este estudio se extraen algunas recomendaciones para las administraciones y organismos de gestión, tales como establecer objetivos para una gestión de trazados en red a través de la interconexión con otros itinerarios no motorizados y el fomento de la intermodalidad (García-Bello y Ventura-Fernández, 2019) y crear un sistema de información para el seguimiento y evaluación de resultados e impactos, extensible a todo el territorio de la Unión Europea mediante un panel común de indicadores a nivel europeo para realizar estudios comparados. Para la consecución de los objetivos específicos se proponen algunas acciones concretas tales como la recuperación del patrimonio cultural (estaciones abandonadas y otras obras de fábrica) que proporcionarían espacios para nuevas actividades recreativas y de alojamiento-restauración. Se insta a acelerar la transformación de estos espacios en puntos de recepción, centros de interpretación del patrimonio local, enclaves enogastronómicos, observatorios ornitológicos, así como espacios para ofrecer servicios esenciales para los visitantes (mantenimiento de bicicletas, aparcamiento de autocaravanas o lugares de información y descanso). Necesario es también incrementar y reforzar la imagen promocional de estas vías, más aún cuando el cicloturismo emerge como un segmento turístico en crecimiento.

Todo ello teniendo en cuenta la reducción de la financiación pública en las vías verdes andaluzas que ha afectado a su desarrollo físico y mecanismos de coordinación tanto en las vinculadas al PAB como, en menor medida, a la red internacional de EuroVelo (rutas de la Costa Atlántica y Mediterránea en Andalucía) actualmente en fase final de verificación por parte de los responsables regionales de los distintos organismos implicados, lo que constituye una muestra más de la mencionada falta de coordinación o, al menos, fragmentación de responsabilidades.